

KONJUNKTURUMFRAGE 2017/2018



Zusammenfassung	3
Einleitung	4
1 Bustouristik/Gelegenheitsverkehr	5
Geschäftslage: Zufriedenheit bleibt weitestgehend konstant	5
Umsatzentwicklung: gleichbleibend	6
Gewinnentwicklung: stark eingebrochen	7
Verschiedene Marktsegmente.....	8
Buchungszahlen	11
Trends in der Bustouristik/ im Gelegenheitsverkehr.....	13
Herausforderungen in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr.....	15
Prognose - Ausblick	16
2 Öffentlicher Personennahverkehr	17
Geschäftslage: Zufriedenheit nimmt ab.....	17
Umsatzentwicklung: Abwärtstrend.....	18
Gewinnentwicklung: stark eingebrochen.....	19
Fahrgastzahlen: bleiben stabil	20
Trends im öffentlichen Personennahverkehr	21
Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr.....	23
Prognose - Ausblick	24
3 Fernlinienverkehr	25
Geschäftslage: stabile Entwicklung	25
Umsatzentwicklung: leicht rückläufig	26
Gewinnentwicklung: Höchststand.....	27
Fahrgastzahlen: erneut gestiegen	28
Trends im Fernlinienverkehr	29
Herausforderungen im Fernlinienverkehr	31
Prognose - Ausblick	32
Sonderabfrage: Stimmungsbild zum Mobility Package	33

Zusammenfassung

Die Busbranche blickt auf ein sehr ungleichmäßig bewertetes Geschäftsjahr zurück. Während Unternehmer aus dem Fernlinienverkehr sich erneut durchweg positiv äußerten, sind ihre Kollegen im Bereich Bustouristik weniger euphorisch. Das allgemeine Urteil zur Geschäftslage 2017 bringt seitens der Bustouristiker weitestgehend Zufriedenheit zum Ausdruck, dennoch sind die Gewinne erneut stark eingebrochen. Im öffentlichen Personennahverkehr bewerten die Unternehmer die Geschäftslage im Vergleich zum Vorjahr deutlich schlechter. Sowohl die Umsätze als auch die Gewinne sind gravierend zurückgegangen. Ursachen hierfür könnten der zunehmend schärfer werdende Wettbewerb und die zunehmende Kommunalisierung sein.

Für das noch junge laufende Geschäftsjahr sehen die Prognosen der privaten, meist mittelständischen Unternehmen mehrheitlich pessimistisch aus. Während der Fernlinienbusverkehr in den letzten Jahren seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes einen enormen Aufschwung verzeichnen konnte, wird von Unternehmern nun eine stagnierende Entwicklung des Marktsegmentes angenommen. Die Einschätzung der Bustouristiker fällt erneut mehrheitlich unzufrieden aus. Die zahlreichen Herausforderungen innerhalb der Branche lassen die Unternehmen kritisch in die Zukunft schauen. Die ÖPNV-Unternehmen blicken den Umfrageergebnissen zufolge überwiegend sehr düsteren Zeiten entgegen.

Die Zukunft gestalten: Innovationen für die Branche

Vorrangig äußern sich Unternehmen im Fernbussegment positiv über jegliche Innovationen innerhalb der Branche. Chancen im Feld alternativer Antriebsformen sehen vor allem Unternehmen im Fernbusbereich (85%). Eher skeptisch gegenüber dem Thema zeigen sich hingegen ÖPNV-Unternehmen (17%) und Unternehmen mit Schwerpunkt Gelegenheitsverkehr (7%). Das Thema Nachhaltigkeit hat in allen drei Segmenten an Wichtigkeit hinzugewonnen. Die Größe des Unternehmens ist hierbei ausschlaggebend: Mit wachsender Unternehmensgröße steigt das Interesse an nachhaltiger Produkt- und Programmplanung.

Gefahren fürs Geschäft:

Dieselfahrverbote & blaue Plakette

Große Sorgen bereiten allen drei Segmenten die drohenden Dieselfahrverbote in Städten und Regionen beziehungsweise die Einführung einer blauen Plakette. Diese

führen zu Existenzängsten in der höchstwahrscheinlich noch längerfristig dieselabhängigen Branche. Auch befürchten zahlreiche Unternehmen den Anstieg der Dieselsteuer, der ebenfalls eine starke Belastung der Branche mit sich bringen würde.

Hohe Papierberge:

Der administrative Aufwand wächst

Eine wachsende Zahl an Vorschriften und Vorgaben erhöht den administrativen Aufwand innerhalb der Unternehmen und belastet die mittelständisch geprägte Branche ungemein. Verschiedene Mehrwertsteuerbestimmungen, die Einführung zahlreicher Mindestlohn- und Entsenderegelungen sowie die steigende Anzahl an unterschiedlichen Umweltzonen innerhalb Europas sind nur einige Beispiele für den stetig wachsenden zeit- und kostenintensiven Aufwand, der Unternehmen an ihre Grenzen bringt.

Nachwuchs gesucht:

Fahrermangel bleibt großes Thema

Der weiter wachsende Fahrermangel ist seit Jahren ein großes Problem in der Busbranche und stellt die Unternehmen immer wieder vor eine große Herausforderung, Personal für den Berufszweig zu begeistern. Erneut ist der Anteil der Unternehmen mit Fahrermangel angestiegen. Rund 67 Prozent sind auf der Suche nach Fachpersonal. Unternehmen ohne eindeutigen Schwerpunkt weisen den größten Bedarf auf (73%).

Viel Kritik: das Stimmungsbild zum Mobility Package

Die diesjährige Sonderabfrage zum Meinungsbild der Busbranche zu den Vorschlägen der EU-Kommission zum Mobility Package verdeutlicht, dass die Unternehmen mit den Entwürfen nicht zufrieden sind (49%). Kritisiert werden die Vorschläge hauptsächlich, weil sie zu bürokratisch sind (62%) und deutlich nur auf das Berufsbild der Lkw-Fahrer und nicht auf Busfahrer eingehen (58%). Die Busbranche fordert eigenständige Lenk- und Ruhezeiten unabhängig vom Güterverkehr (93%) und spricht sich gegen eine verkürzte Übergangsfrist der Nachrüstspflicht für den Smart Tachographen aus (54%). Auch die Einführung einer streckenabhängigen Maut würde für Busunternehmen negative Auswirkungen mit sich bringen, die zu Lasten der Unternehmer, der Gäste oder sogar der Mitarbeiter gehen würden.

Einleitung

Die Konjunkturumfrage der privaten Busbranche wurde bereits zum 13. Mal durch den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) durchgeführt. Im Rahmen der Erhebung zum Jahreswechsel 2017/2018 fragte der bdo erneut bei Unternehmen die wichtigsten Einschätzungen zum Stand und zur Perspektive der geschäftlichen Entwicklung ab. Die Befragung zielte einerseits darauf ab, ein Stimmungsbild des vergangenen Jahres 2017 zu zeichnen. Andererseits wurden Trends, Hindernisse und Geschäftserwartungen für das laufende Jahr 2018 ausgelotet.

Die vorliegende Brancheneinschätzung des privaten Omnibusgewerbes basiert auf den Aussagen von 423 Entscheidern aus privaten Busunternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben.

Die aktuelle bdo-Konjunkturumfrage gibt Auskunft über

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

Da sich das Stimmungsbild in den drei Branchenbereichen Bustouristik, ÖPNV und Fernlinienverkehr mitunter uneinheitlich darstellt, werden die Geschäftserwartungen der verschiedenen Felder getrennt betrachtet.

Rund 40 Prozent der Unternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben, setzen ihren Unternehmensschwerpunkt in der Bustouristik. Weitere rund

42 Prozent der Befragten führen überwiegend Verkehre im öffentlichen Personennahverkehr durch. Rund 3 Prozent legen ihren Fokus auf den Fernlinienverkehr. Keinen eindeutigen Unternehmensschwerpunkt geben 15 Prozent der Befragten an.

Die Brancheneinschätzung basiert auf der Teilnahme sehr heterogener Busunternehmen. In der Auswertung sind Ein-Bus-Betriebe ebenso vertreten wie Unternehmen mit einem Fuhrpark von bis zu 302 Bussen. Die Busbranche ist in ihrer Gesamtheit aber tendenziell von kleinen oder mittelständischen Unternehmen geprägt.

In den an der Umfrage beteiligten Omnibusbetrieben sind durchschnittlich 34 Mitarbeiter tätig, wobei in Liniennah- und Fernlinienverkehrsbetrieben meist eine höhere Anzahl verzeichnet wird als in Gelegenheitsverkehrsbetrieben. Die Unternehmen verfügen im Durchschnitt – je nach Marktsegment – über neun Reisebusse mit 17 Mitarbeitern, 25 Liniennahverkehrsbusse mit 48 Mitarbeitern oder 26 Fernlinienbusse mit 59 Mitarbeitern.

Mit der Gesamtheit ihrer Omnibusse befördern 35 Prozent der privaten Unternehmerschaft laut Eigenangaben 10.000 bis 100.000 Passagiere jährlich. 29 Prozent der Befragten befördern bis zu 10.000 Reisende pro Jahr. 28 Prozent geben eine Passagierzahl von bis zu 1 Million an und 8 Prozent verzeichnen mehr als 1 Million Fahrgäste pro Jahr.

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

1 Bustouristik/Gelegenheitsverkehr

Geschäftslage: Zufriedenheit bleibt weitestgehend konstant

Rund **78 Prozent** der Unternehmer beurteilen die allgemeine Geschäftslage als günstiger oder gleich geblieben im Vergleich zum Vorjahr. Die Anzahl derer, die ihre Situation als ungünstiger bewerten, liegt bei **22 Prozent**. Der Anteil unzufriedenerer Unternehmer ist demnach um 1 Prozentpunkt gesunken. Der Saldo liegt weiterhin im positiven Bereich (**+4 Prozentpunkte**). Die Zahlen bleiben zum Vorjahr weitestgehend stabil. Mit einem positiven Saldo im unteren Bereich kann an die sehr erfolgreichen Jahre 2014 und 2015 jedoch derzeit nicht angeknüpft werden.

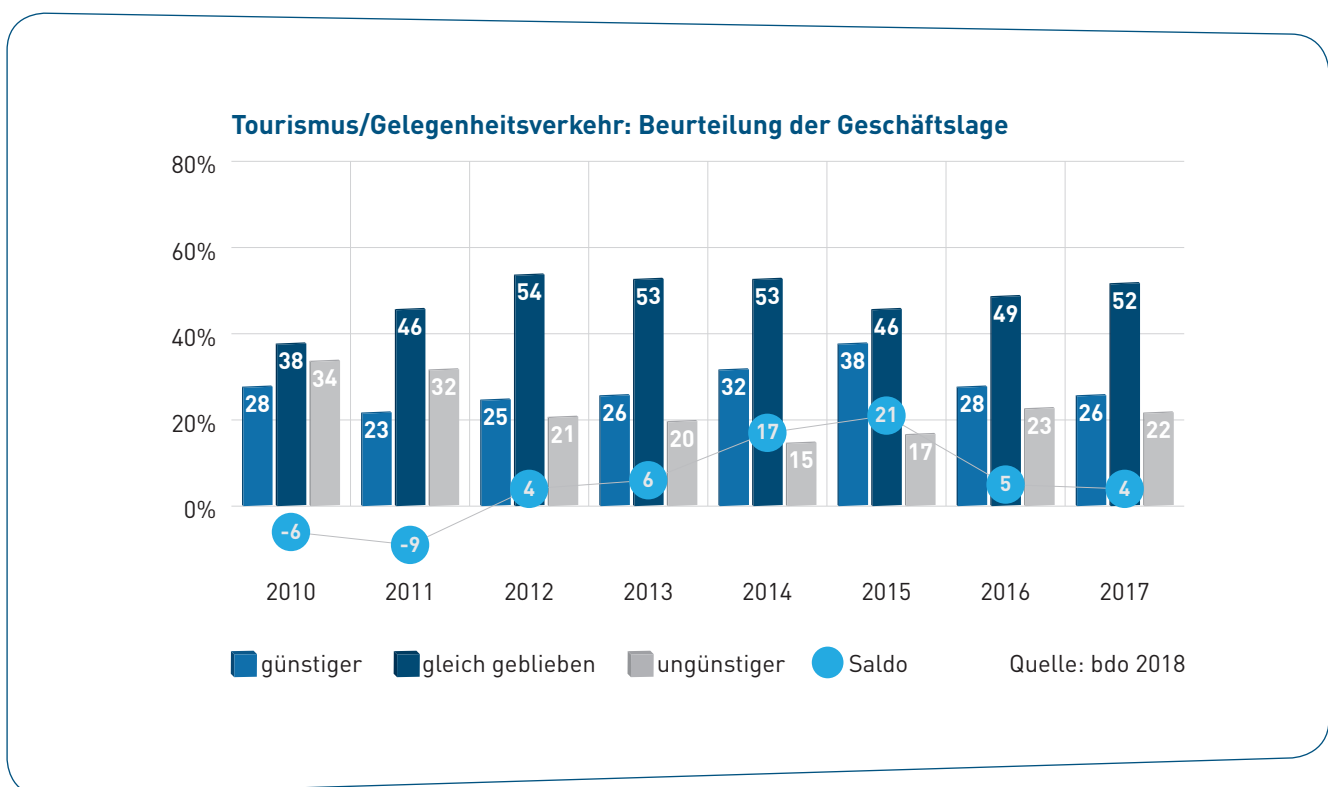


Abb. 1: Geschäftslage der Bustouristik

Umsatzentwicklung: gleichbleibend

Wie bei der Beurteilung der allgemeinen Geschäftslage ist auch die Umsatzentwicklung im Bustouristiksegment zum Vorjahr weitestgehend ähnlich. **76 Prozent** der Befragten beurteilen die Umsatzentwicklung für 2017 als besser oder gleich geblieben. Rund ein Viertel der Reisebusunternehmen musste Umsatzeinbußen verzeichnen. Mit einem positiven Saldo von **9 Prozentpunkten** kann jedoch insgesamt ein minimaler Anstieg der Umsatzzufriedenheit um einen Prozentpunkt festgestellt werden.

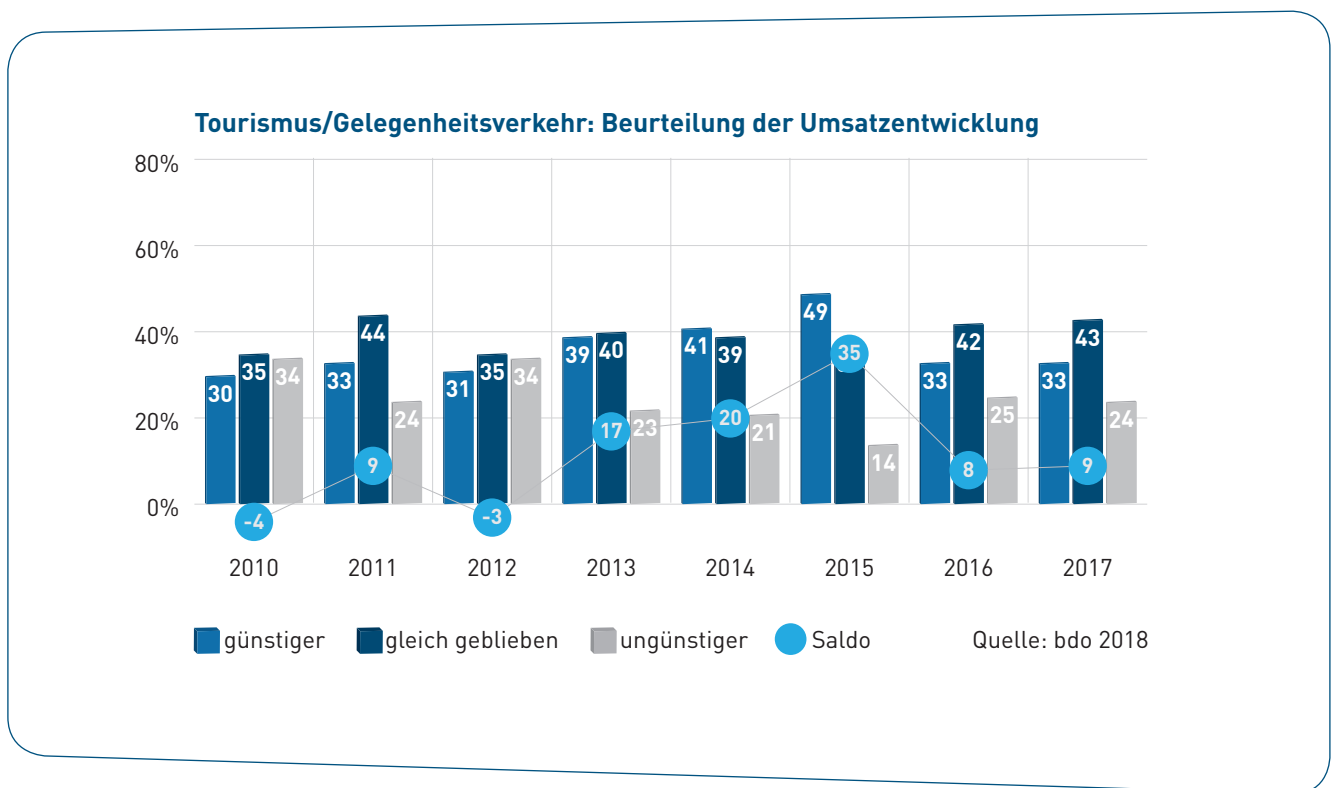


Abb. 2: Umsatzentwicklung der Bustouristik

Gewinnentwicklung: stark eingebrochen

Nach der bereits stark eingebrochenen Gewinnentwicklung vom Vorjahr ist die Einschätzung für das Jahr 2017 erneut weiter abgerutscht. Trotz der recht beständigen Umsatzentwicklung hat sich die Gewinnsituation gegenüber dem Vorjahr nochmals dramatisch verschlechtert. Der Vorjahressaldo von -4 Prozentpunkten sank 2017 auf **-15 Prozentpunkte**. Rund **39 Prozent** der Unternehmen hatten mit einer negativen Gewinnentwicklung zu kämpfen. Nur knapp ein Viertel (**24%**) der Omnibusunternehmen gaben gestiegene Gewinne an.

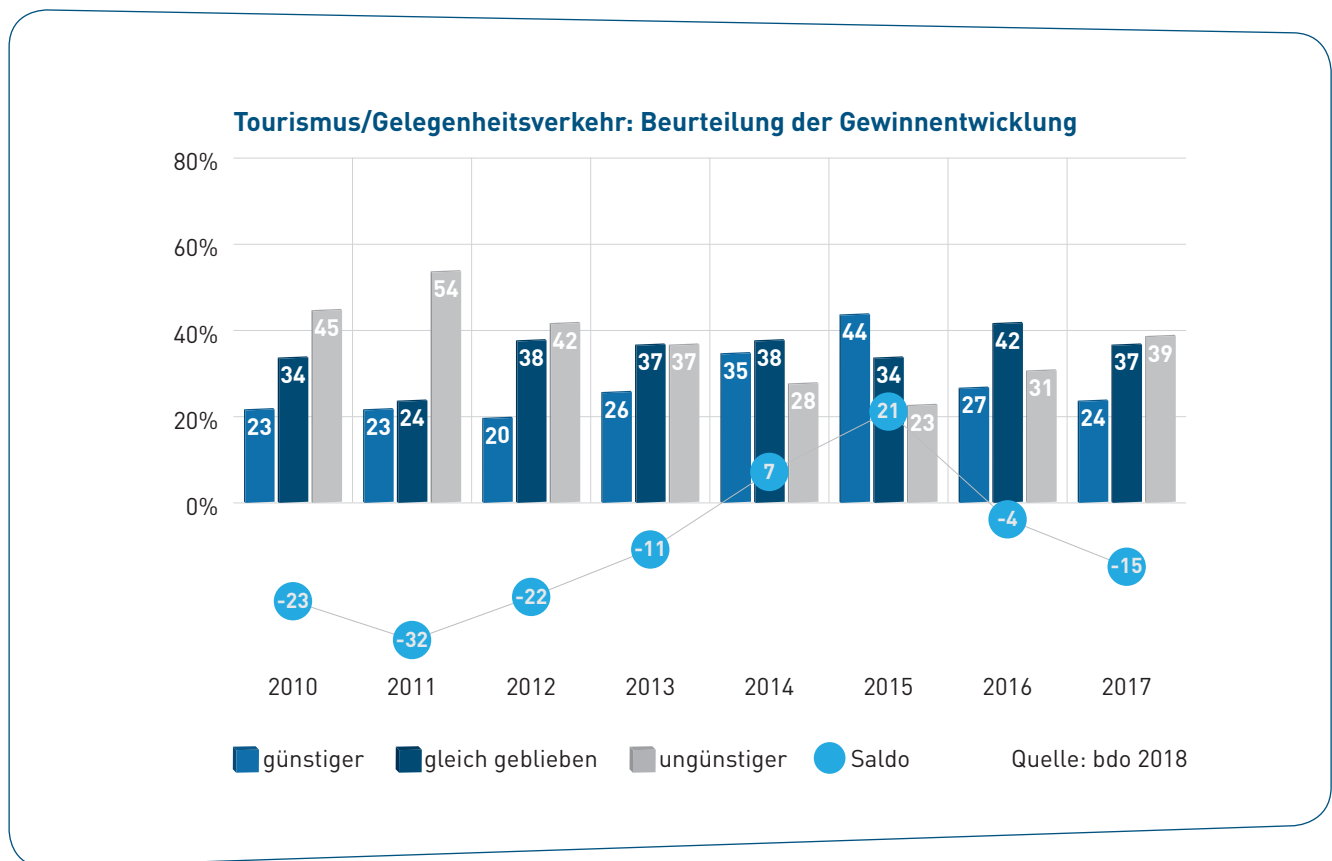


Abb. 3: Gewinnentwicklung der Bustouristik

Verschiedene Marktsegmente

Mietomnibusverkehr: verliert Status als stärkstes Marktsegment

Der Mietomnibusverkehr verzeichnet erneut Einbußen. Der Saldo ist zum Vorjahr um 4 Prozentpunkte gesunken. Rund **25 Prozent** beurteilen die Entwicklung des Mietomnibusverkehrs positiver als im Jahr 2016, weitere **52 Prozent** berichten von gleichbleibenden Buchungszahlen. Die Anzahl der Unternehmer, die eine rückläufige Entwicklung festgestellt haben, ist zum Vorjahr gleich hoch bei **23 Prozent** geblieben.

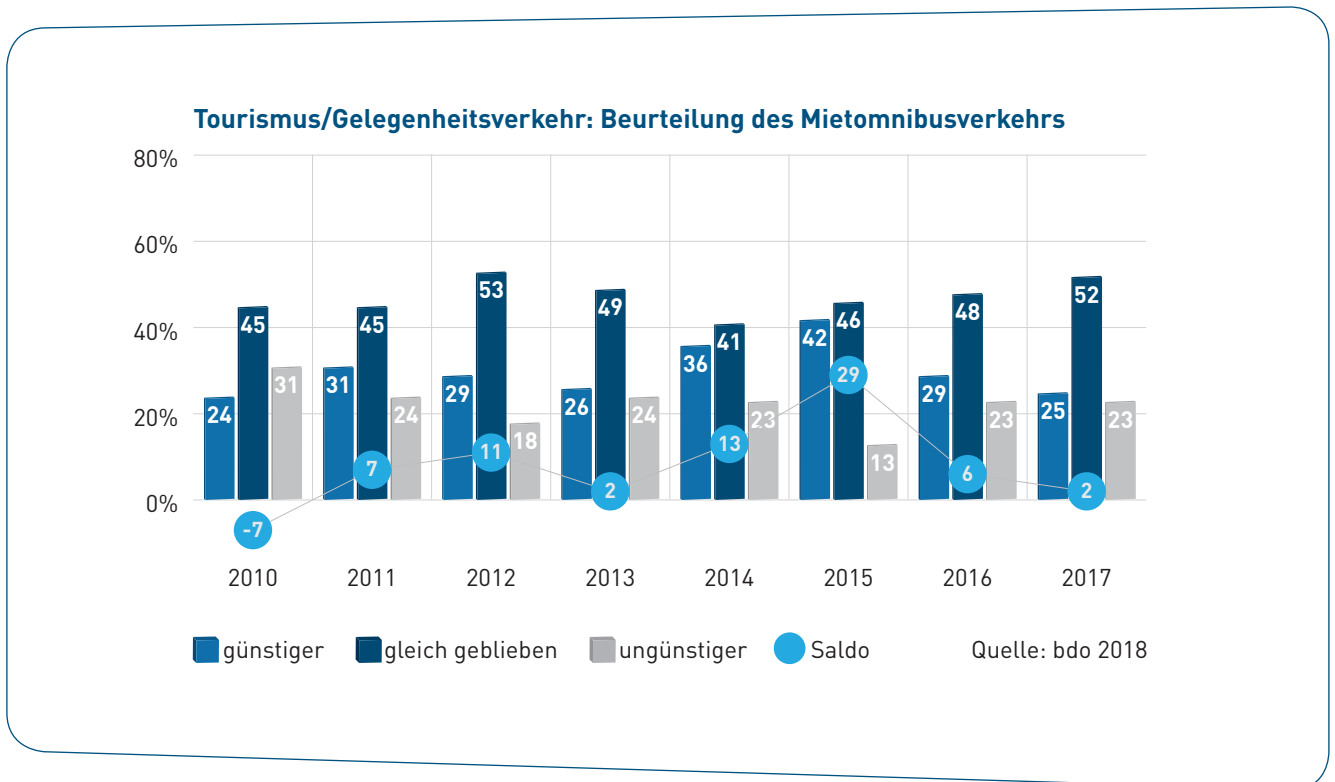


Abb. 4: Mietomnibusverkehr

Eigen veranstaltete Busreisen: steigende Zufriedenheit

Die Zufriedenheit in diesem Segment hat sich erneut minimal verbessert. Der Saldo ist um 1 Prozentpunkt auf **-4 Prozentpunkte** gestiegen und erreicht damit den seit 2009 höchsten Wert. Weiterhin bleibt der Anteil an Unternehmen mit einer negativen Beurteilung (**24%**) dieses Segments über dem der positiv Beurteilenden (**20%**). Der Anteil der Unternehmen, die eine gleichbleibende Entwicklung verzeichnet haben, ist hingegen von 49 Prozent (2016) auf **56 Prozent** gestiegen.

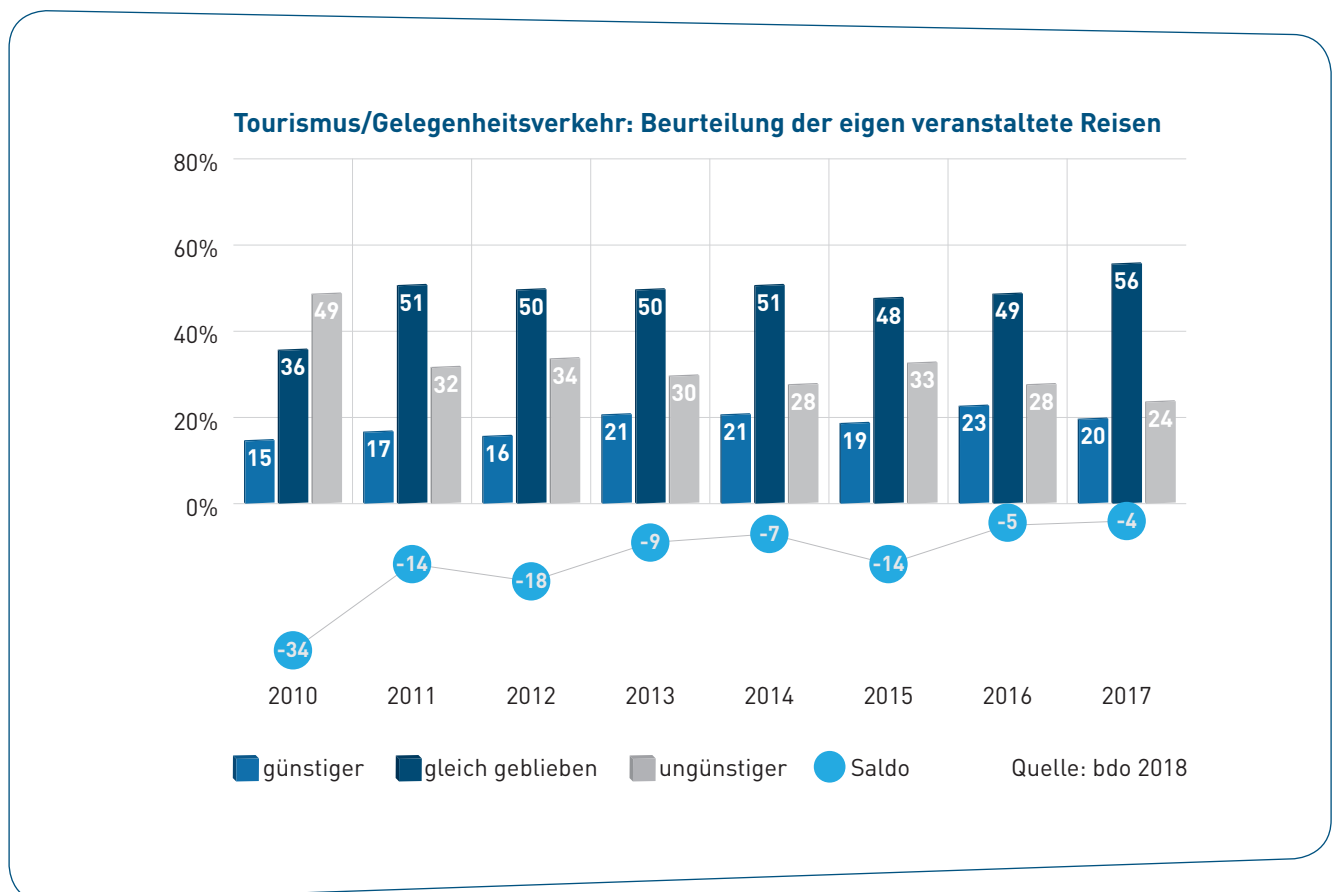


Abb. 5: Eigen veranstaltete Busreisen

Ausflugsverkehr: weiterhin solide Zahlen

Das Bild ist identisch zum Vorjahr. Die Beurteilung im Ausflugsverkehr fällt weiterhin im unteren positiven Saldobereich (+3 **Prozentpunkte**) aus, wodurch weitgehend stabile Buchungszahlen in diesem Segment zu verzeichnen sind. **27 Prozent** haben eine günstigere Entwicklung des Geschäftes festgestellt, weitere **49 Prozent** gehen von einem gleichbleibenden Niveau aus. **24 Prozent** haben Buchungsverluste hinnehmen müssen.

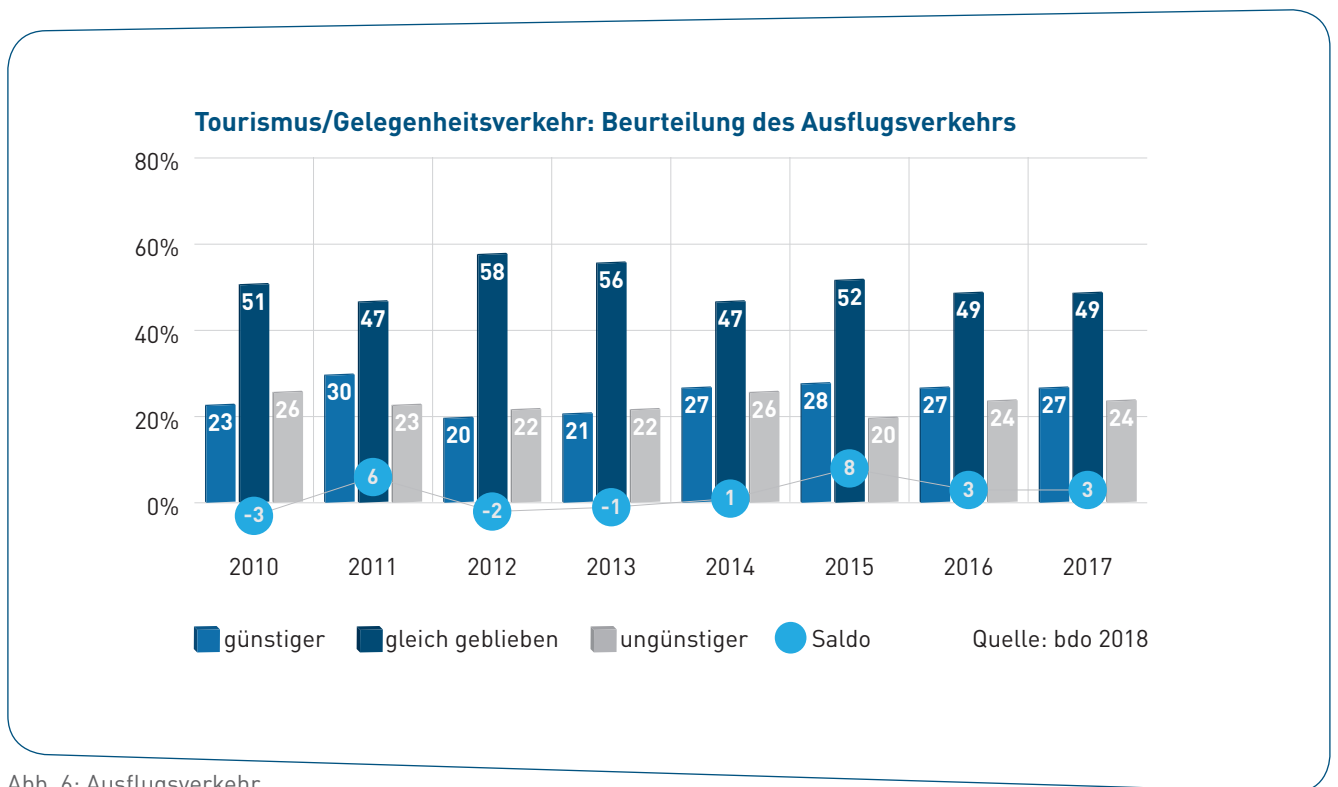


Abb. 6: Ausflugsverkehr

Buchungszahlen

Buchungszahlen im Inland: gestiegene Fahrgastzahlen

Die Busunternehmen verzeichnen erneut gestiegene Buchungszahlen im Inlandstourismus. Mit **33 Prozent** ist im Jahr 2017 der prozentuale Anteil an Unternehmen, die ein höheres Aufkommen an Inlandstouristen festgestellt haben, gleich hoch wie im Vorjahr. Der Anteil an Unternehmen mit gleich gebliebenen Buchungszahlen ist hingegen angestiegen auf **53 Prozent**, wodurch lediglich **14 Prozent** der Unternehmen eine rückläufige Entwicklung verzeichnet haben. Der Inlandstourismus erreicht damit einen Positivsaldo von **19 Prozentpunkten**.

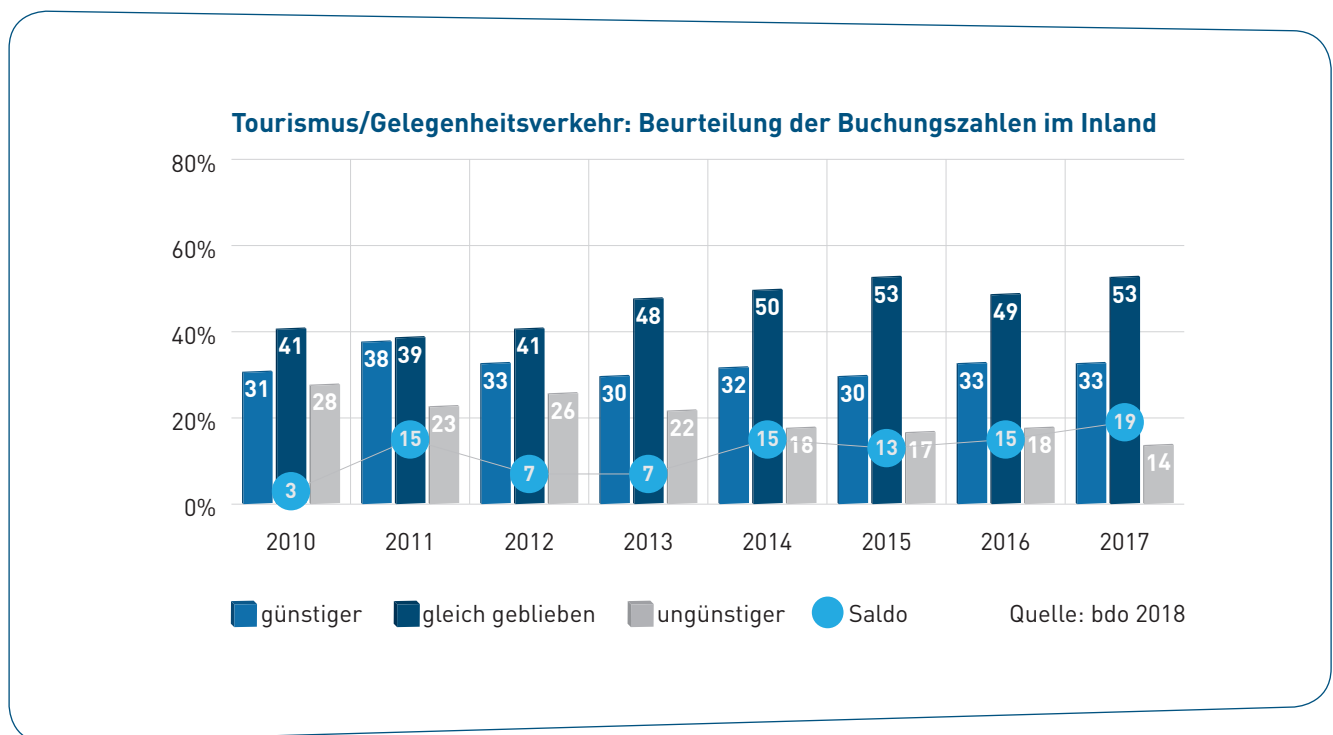


Abb. 7: Buchungszahlen Inland

Buchungszahlen ins Ausland: minimal gestiegen

Bei Reisen ins Ausland gehen **15 Prozent** von einer verbesserten Entwicklung aus, während **49 Prozent** beurteilen, dass das Buchungsverhalten sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert hat. Negativ gestimmt sind **36 Prozent** der Unternehmen, was erneut zu einem deutlich zweistelligen Saldo im Minusbereich führt (**-21 Prozentpunkte**).

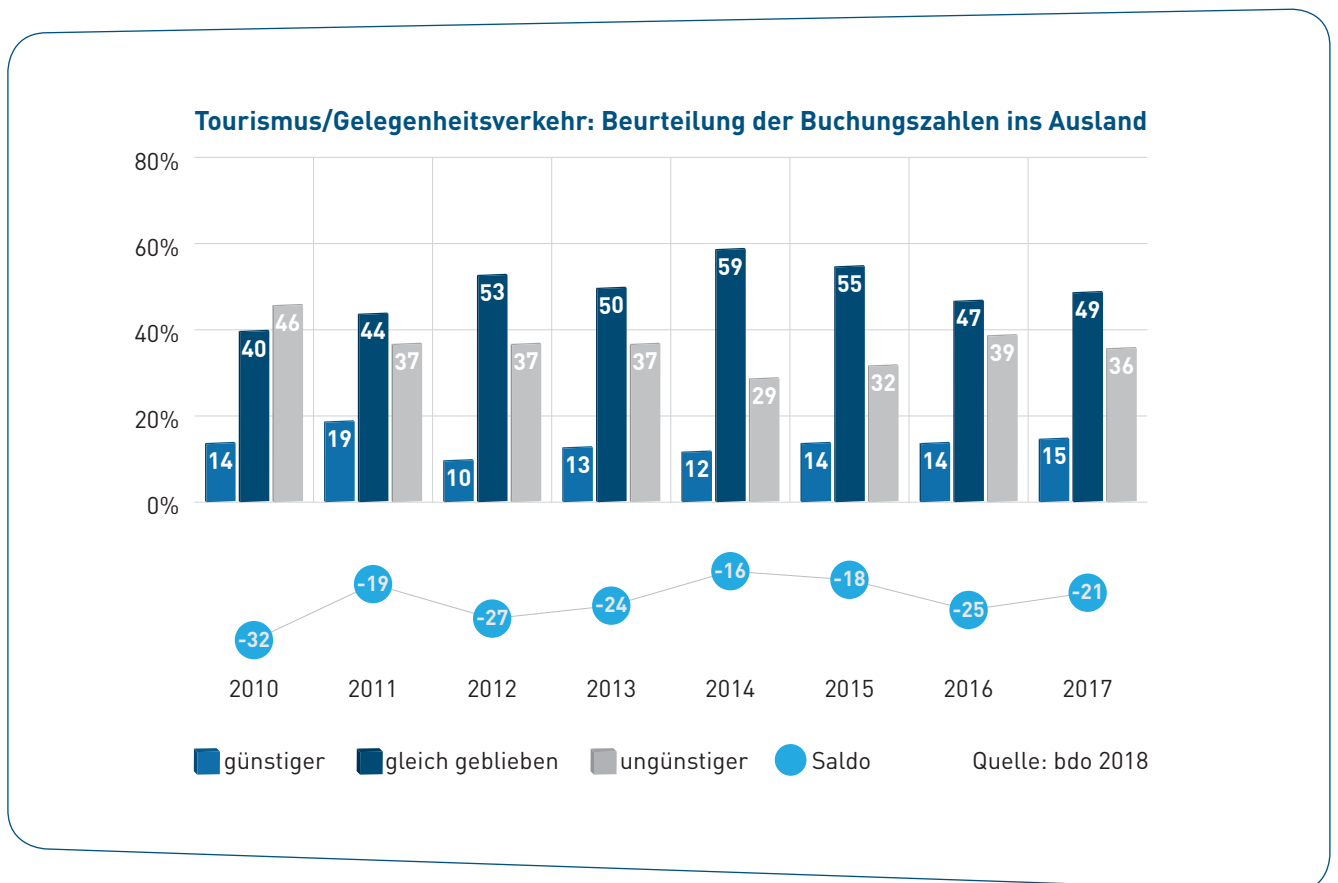


Abb. 8: Buchungszahlen Ausland

Trends in der Bustouristik/ im Gelegenheitsverkehr

Aktuelle Hauptzielgruppen

Die Hauptzielgruppe im Bustourismus-Segment sind die Best Ager/Senioren. Rund **92 Prozent** aller Unternehmen benennen diese Gruppe als ihre häufigsten Kunden. An zweiter Stelle liegen die Studenten und Schüler, die von rund **48 Prozent** der Busunternehmer benannt werden. Anschließend folgen Singles (**13%**), Familien (**7%**) und mobilitätseingeschränkte Reisende (**6%**).

Hauptzielgruppe/n im Bereich Tourismus/Gelegenheitsverkehr

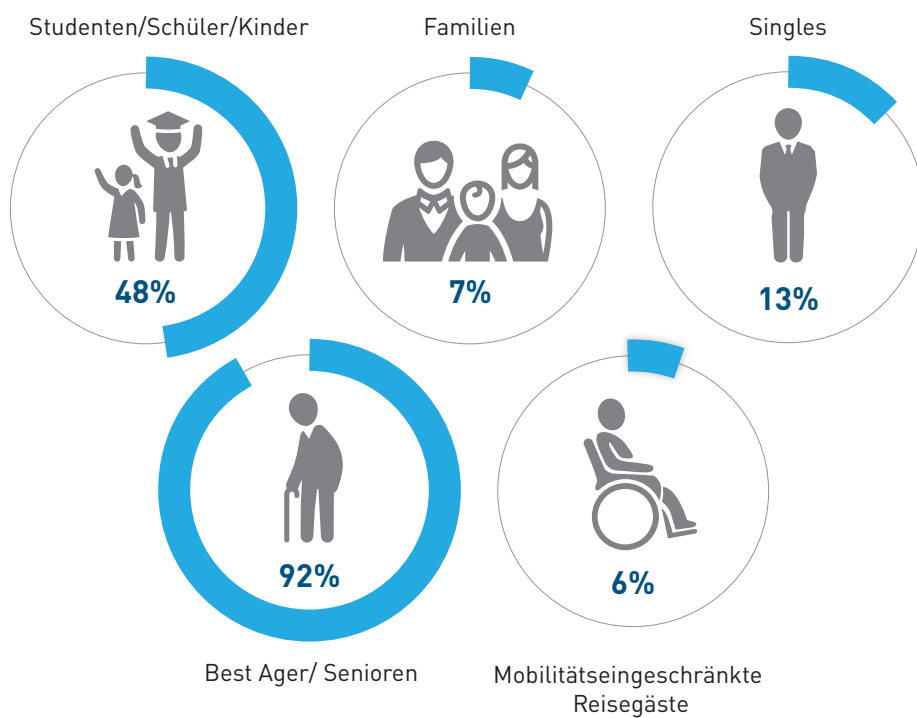
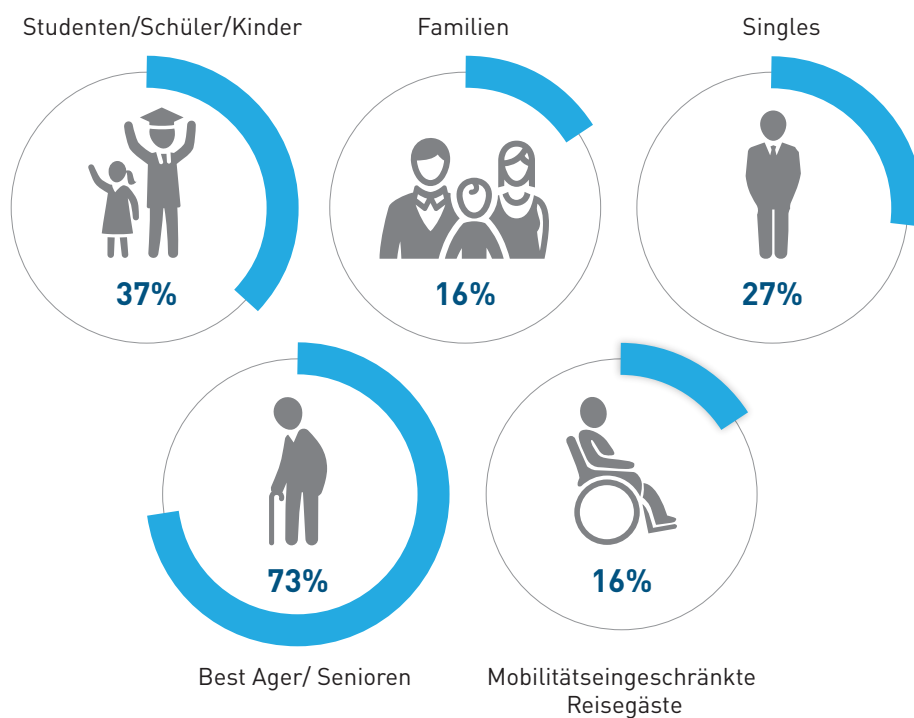


Abb. 9: Hauptzielgruppen Bustourismus

Zielgruppen mit Potenzial

Mit Blick in die Zukunft gehen rund **37 Prozent** der Busunternehmen davon aus, dass Studenten und Schüler stärker in den Fokus geraten werden, ebenso Singles (**27%**) und Familien (**16%**).

Zielgruppe/n mit Potenzial im Bereich Tourismus/Gelegenheitsverkehr



Quelle: bdo 2018

Abb. 10: Zielgruppen mit Potenzial im Bustourismus

Zukunftstrends in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr

Die Busunternehmen gehen davon aus, dass zukünftig **Kurz- und Tagesreisen** noch stärker im Bustourismussegment an Bedeutung dazugewinnen (**71 %**). Ausschlaggebender Grund kann hierfür die seit Jahren zunehmende Reiseintensität mit gleichzeitigem Trend zu kürzeren Verweildauern sein. Auch das wachsende Interesse an **Eventreisen** (2016: **33 %**; 2017: **36 %**) ist auf den Kurzreisetrend zurückzuführen. Der **Gesundheitstourismus** wird aus Sicht der Unternehmer noch deutlich stärker in den Fokus geraten. Im Vergleich zum Vorjahr ist der entsprechende Wert um 5 Prozentpunkte gestiegen (2016: **19 %**; 2017: **24 %**). Möglicher Hintergrund kann ein steigender Altersdurchschnitt der Kunden innerhalb des Branchensegments sein, der einen höheren Bedarf an gesundheitsorientierten Reisen hervorbringt.

22 Prozent gehen davon aus, dass **Aktivurlaubsreisen** weiter zunehmen werden. Weniger Potenzial haben laut Umfrage die Bereiche **Luxusreisen (16 %)** und **Familienurlaubsreisen (6 %)**.

Laut Umfrage wird die Reiseintensität innerhalb

Deutschlands zunehmen. Rund **55 Prozent** gehen davon aus, dass zukünftig die Anzahl an Busreisen im **Inlandtourismus** ansteigen wird, während lediglich **10 Prozent** von einer Zunahme im **Auslandtourismus** ausgehen.

Rund **29 Prozent** aller Unternehmen im Busreisesegment befürchten zukünftig eine steigende Anzahl an **plötzlichen Stornierungen durch die wachsende Terrorgefahr in Europa. Sinkende Fahrgastzahlen** prognostizieren rund **40 Prozent** der Unternehmen für die Zukunft.

Das Thema **Nachhaltigkeit** spielt bei den Unternehmen von Jahr zu Jahr eine größere Rolle: entweder durch **umweltschonende Programmplanung** (2016: **37 %**; 2017: **39 %**) oder die Gestaltung klimaneutraler Busreisen (2016: **12 %**; 2017: **14 %**). Die **Digitalisierung** betrachten die zunächst sehr skeptischen Bustouristiker ebenfalls zunehmend als Chance für das eigene Geschäft. Der Anteil der Skeptiker ist zum Vorjahr um 7 Prozentpunkte auf derzeit **27 Prozent** gefallen. Mehr als ein Viertel (**26 %**) steht dem digitalen Fortschritt und dem einhergehenden Mehrwert positiv gegenüber.

Herausforderungen in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr

Die zahlreichen **Mindestlohngesetze und Entsendevorschriften**, die fortlaufend mehr und mehr Raum einnehmen, bereiten den Unternehmern besonders große Sorgen. Rund **74 Prozent** der Unternehmen im Gelegenheitsverkehr sehen die Zunahme der von jedem Mitgliedstaat verschieden umgesetzten Regelungen als die zukünftig größte Herausforderung für die eigene betriebliche Entwicklung. Ebenfalls sorgen sich zahlreiche Unternehmen um mögliche **Dieselfahrverbote (74 %)** in Städten und Regionen. Die Mehrheit (**85 %**) der Befragten ist sich weitestgehend einig, dass **Dieselfahrzeuge in den kommenden 5 Jahren im Betrieb nicht vollständig und gleichwertig ersetzt werden können**. Auch die Sorgen über die **gewerbesteuerliche Hinzurechnung von Hotelleistungen (65 %)** ist um 18 Prozentpunkte zum Vorjahr angestiegen. Die wachsende Anzahl an verschiedenen **Umweltzonen** im europäischen Raum beunruhigt rund **59 Prozent**.

Insgesamt **55 Prozent** der Unternehmen befürchten durch die zu starr empfundenen **Sozialvorschriften** zukünftig negative Auswirkungen auf das eigene Geschäft. Weitere Entwicklungen, die die Bustouristiker befürchten und sie vor große Herausforderungen

stellen würden sind: die **Erhöhung der Dieselsteuer (53 %)** und die Einführung einer **Busmaut (51 %)** oder einer **blauen Plakette (42 %)**.

82 Prozent der teilnehmenden Unternehmen geben an, dass sich **der zunehmende administrative und finanzielle Aufwand in einigen Ländern auf die Destinationswahl bei der Konzipierung einer Reise beziehungsweise Reiseroute auswirkt**. Dies können zum Beispiel die steigenden Einfahrtsgebühren in Städte, verschiedene Mehrwertsteuerbestimmungen oder die Einführung von Mindestlohn- und Entsenderegelungen sein. Zu beobachten ist, dass mit sinkender Unternehmensgröße der zunehmende administrative und finanzielle Aufwand eine stärkere Auswirkung auf die Destinationswahl bei der Konzipierung einer Reise hat. Kleine Unternehmen (bis 5 Busse) nannten diese Entwicklung besonders häufig (**87 %**).

Rund **61 Prozent** aller Unternehmen – und somit erneut 5 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr – beklagen sich über **Fahrermangel**. **40 Prozent** der bustouristischen Unternehmen bestätigen sogar, dass sich der Fahrermangel so **gravierend auf die betriebliche Tätigkeit auswirkt**, dass zum Beispiel Fahrten aufgrund dessen nicht angeboten werden können.

Prognose - Ausblick

Auch wenn die befragten Unternehmen zumeist die allgemeine Geschäftslage für 2017 als positiv beziehungsweise gleichbleibend bewertet haben und die Umsatzentwicklung bei einem positiven Saldo (9) lag, ist die Gewinnentwicklung stark eingebrochen (Saldo -19 Prozentpunkte). Dies macht sich auch bei der Prognose für das laufende Geschäftsjahr bemerkbar. Rund **59 Prozent** der Unternehmen erwarten im laufenden Jahr gleichbleibende Geschäftsergebnisse. **25 Prozent** der Unternehmen, und damit drei Prozent weniger als 2016, erwarten auch im laufenden Jahr keine Verbesserungen. Mit einem Saldo von **-9 Prozentpunkten** schauen die Bustouristiker, wie bereits in den Jahren zuvor, erneut skeptisch in das laufende Geschäftsjahr.

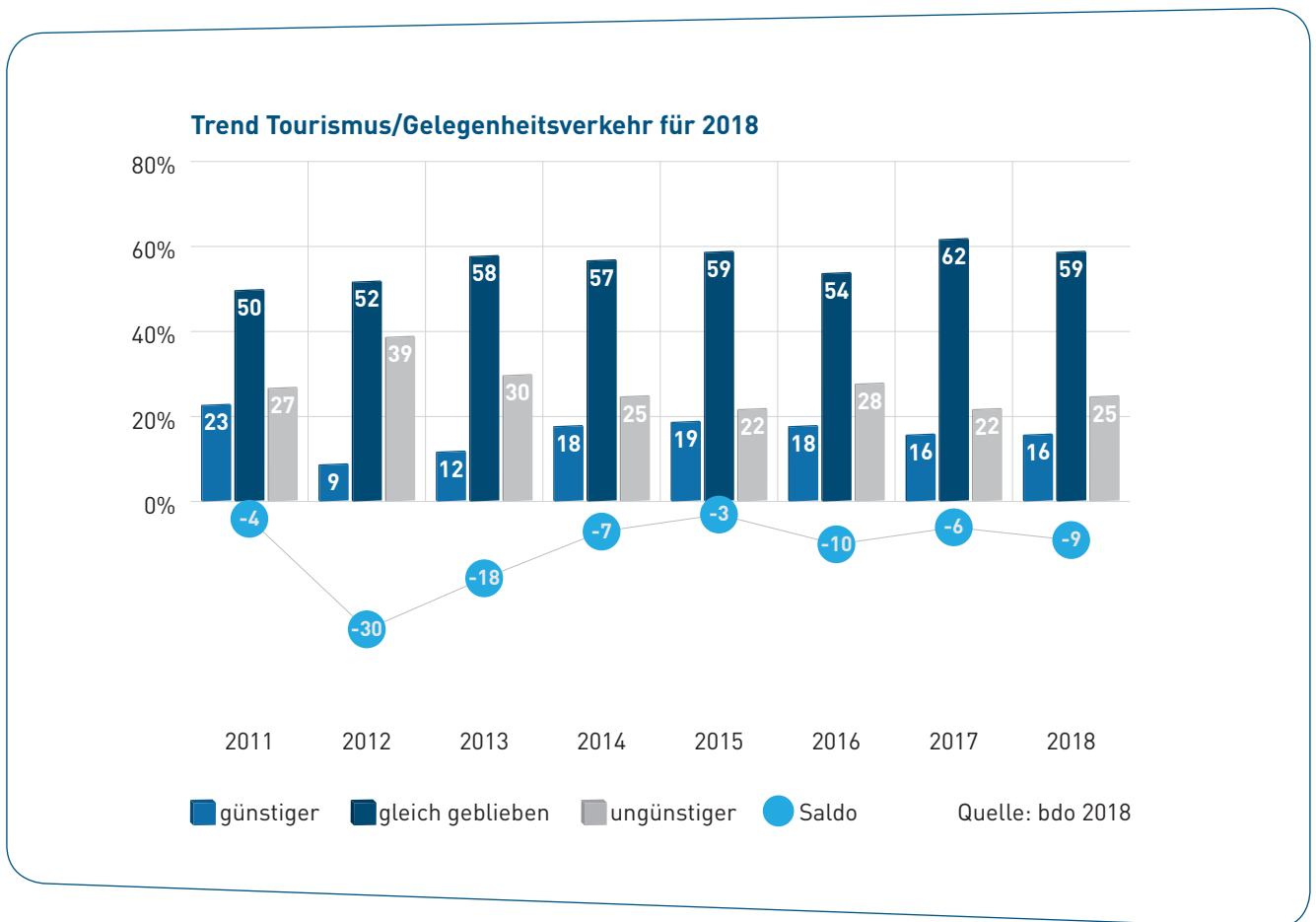


Abb. 11: Prognose 2018 zum Bustourismus

2 Öffentlicher Personennahverkehr

An der bdo-Konjunkturumfrage haben überwiegend ÖPNV-Unternehmen teilgenommen, die als Subunternehmer tätig sind (**53 %**). Rund **44 Prozent** der Befragten verfügen über eigene Konzessionen. **3 Prozent** führen ihren Betrieb mit einer kommunalen Beteiligung.

Geschäftslage: Zufriedenheit nimmt ab

Die Beurteilung der allgemeinen Geschäftslage der Busunternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs fällt im Jahr 2017 weitestgehend negativ aus. Der Saldo liegt erneut – nach dem gut bewerteten Vorjahr – wieder im negativen Bereich (**-11 Prozentpunkte**). Der prozentuale Anteil an Unternehmen, die das Geschäftsjahr besser bewerten als das Vorjahr (**16 %**) hat um circa 8 Prozentpunkte abgenommen (2016: 24 %). Schlechter bewerten insgesamt **27 Prozent** der befragten Unternehmen das Geschäftsjahr 2016 und somit 10 Prozentpunkte mehr als im Jahr zuvor.

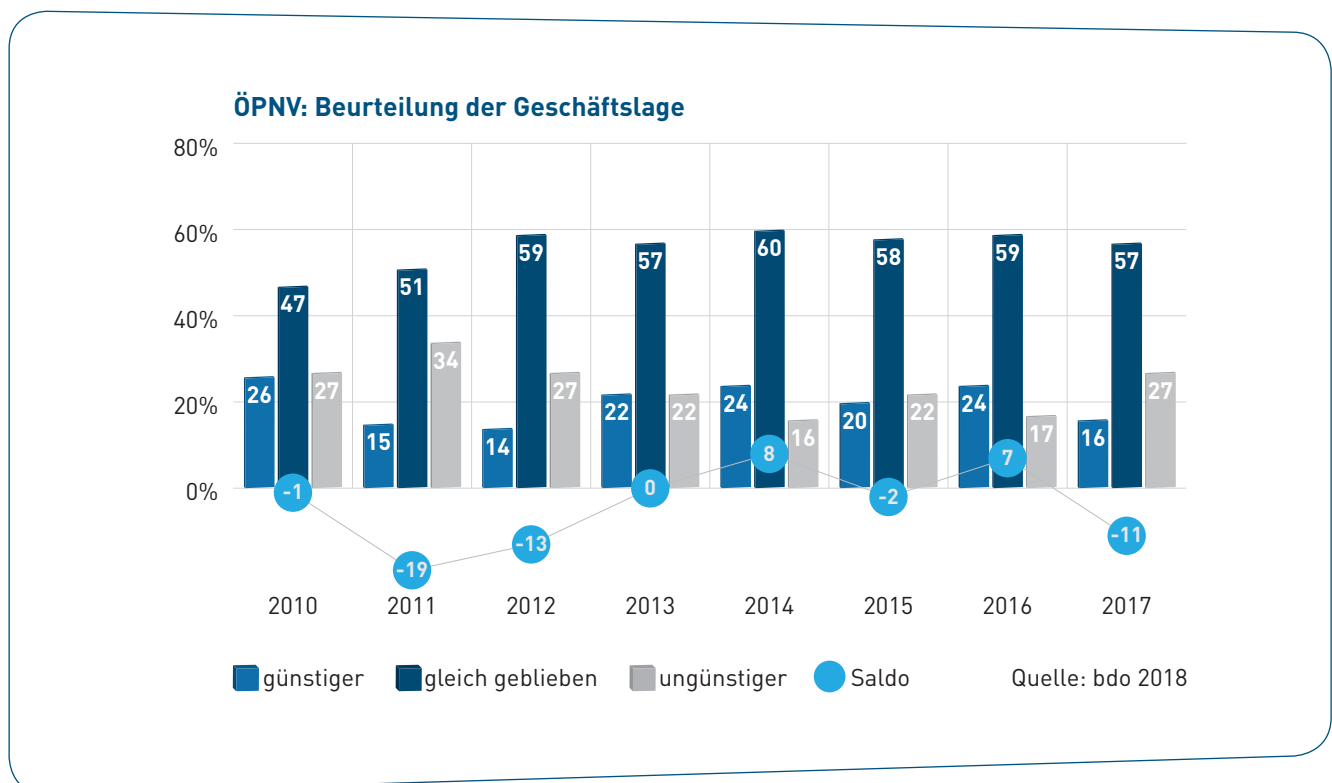


Abb. 12: Geschäftslage des ÖPNV

Umsatzentwicklung: Abwärtstrend

Die Umsatzzahlen sind im Vergleich zum Jahr 2016 stark eingebrochen. Nur **24 Prozent** der Befragten beurteilen die Umsatzentwicklung besser als im Vorjahr. Mehr als die Hälfte (**51 %**) verzeichnen gleichbleibende Umsätze. Bei **25 Prozent** der Unternehmen hatten sich die Umsatzzahlen verschlechtert. Der Saldo erreicht dementsprechend den niedrigsten Stand (**-1 Prozentpunkt**) seit 2012.

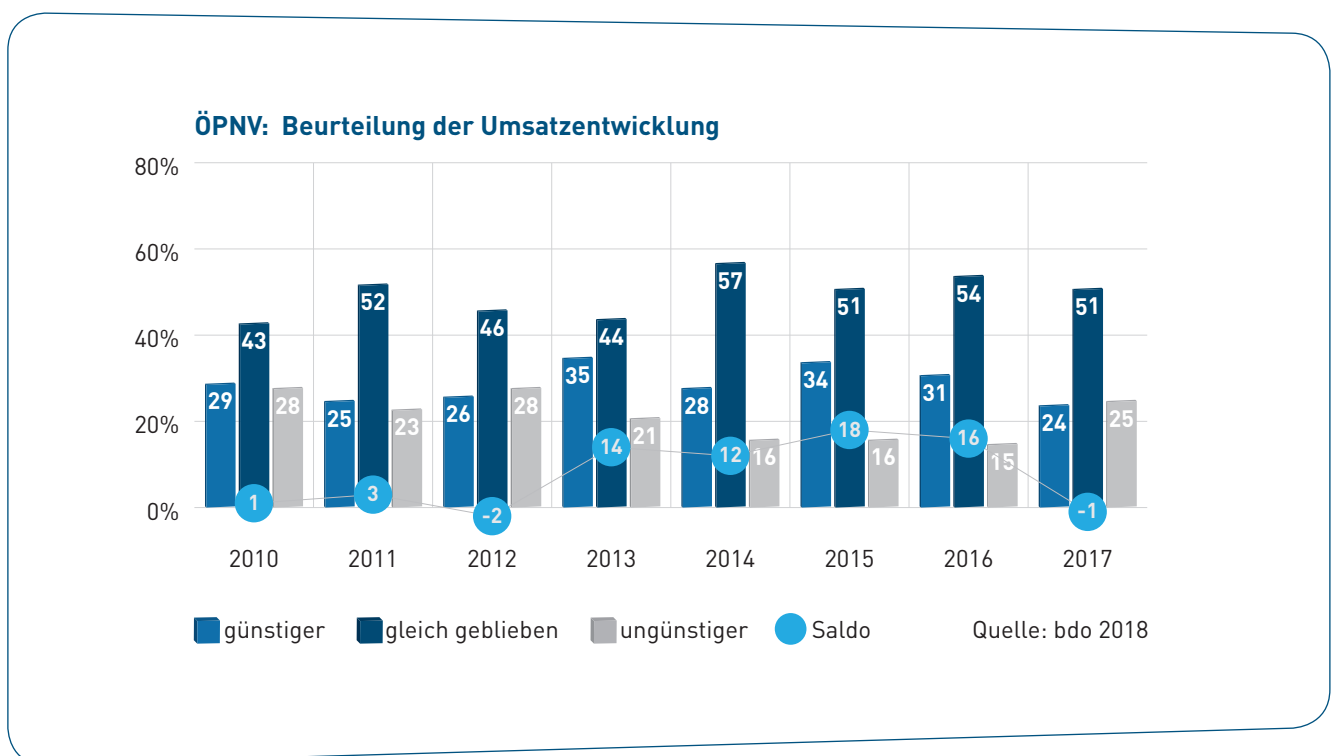


Abb. 13: Umsatzentwicklung des ÖPNV

Gewinnentwicklung: stark eingebrochen

Die sinkenden Umsatzzahlen machen sich auch in der Gewinnentwicklung bemerkbar. Die Unternehmer mussten Gewinneinbußen hinnehmen. Lediglich **16 Prozent** haben gestiegene Gewinne verzeichnen können. **45 Prozent** beurteilen die Gewinnentwicklung als gleichbleibend zum Vorjahr. Mit **39 Prozent** ist der Anteil der Unternehmen, die eine schlechtere Entwicklung verzeichnet haben, mehr als doppelt so hoch wie der Anteil der Zufriedenen. Der Saldo liegt daraus resultierend bei **-23 Prozentpunkten**.

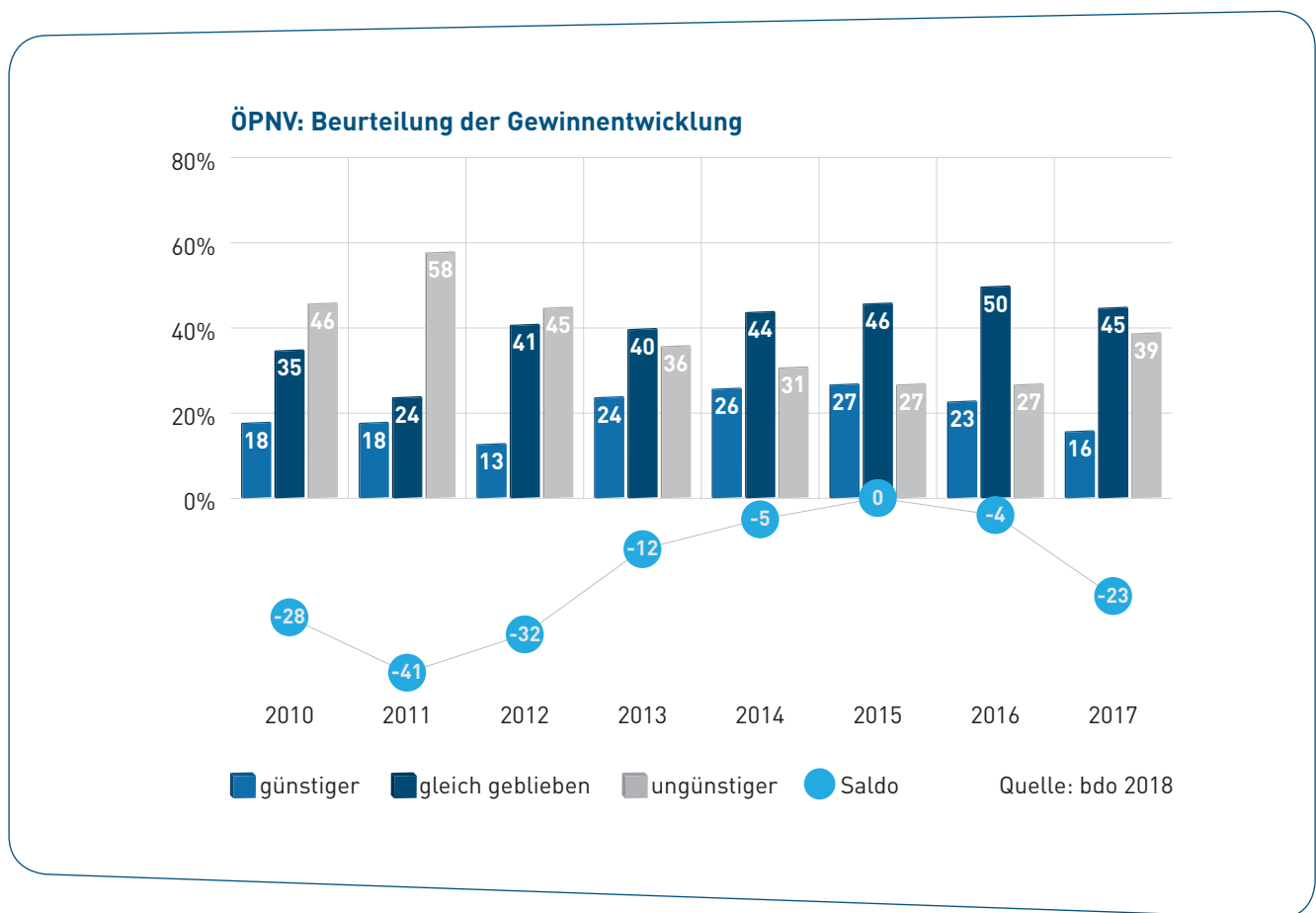


Abb. 14: Gewinnentwicklung des ÖPNV

Fahrgastzahlen: bleiben stabil

Der Anteil an Unternehmen mit besserer oder gleichbleibender Entwicklung der Fahrgastzahlen liegt, wie bereits im Vorjahr, bei **83 Prozent**. Die Verteilung der Anteile hat sich lediglich verschoben, sodass der Anteil der Unternehmen mit gleichbleibenden Fahrgastzahlen zum Vorjahr um fünf Prozent gestiegen ist. Hierdurch ist der Saldo um 5 Prozentpunkte auf einen Wert von **+11 Prozentpunkten** gesunken.

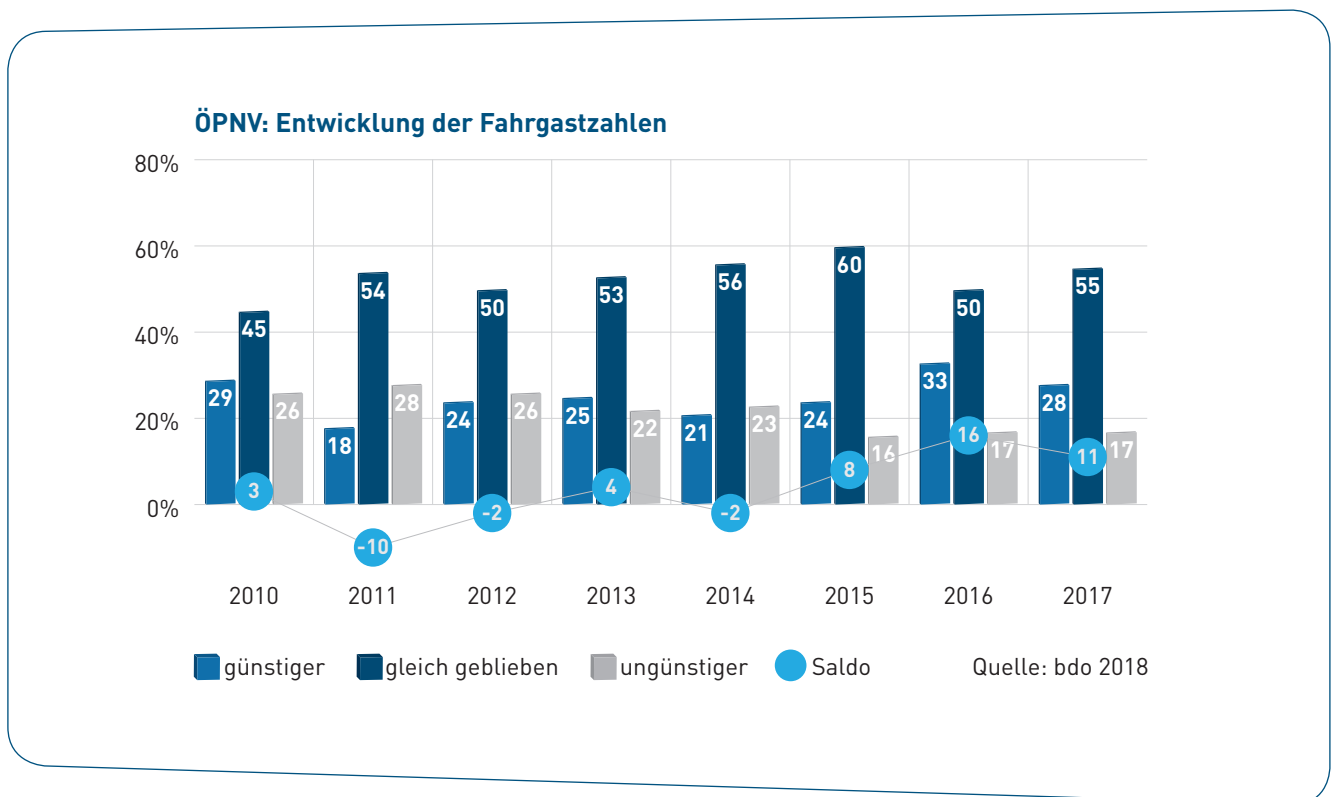


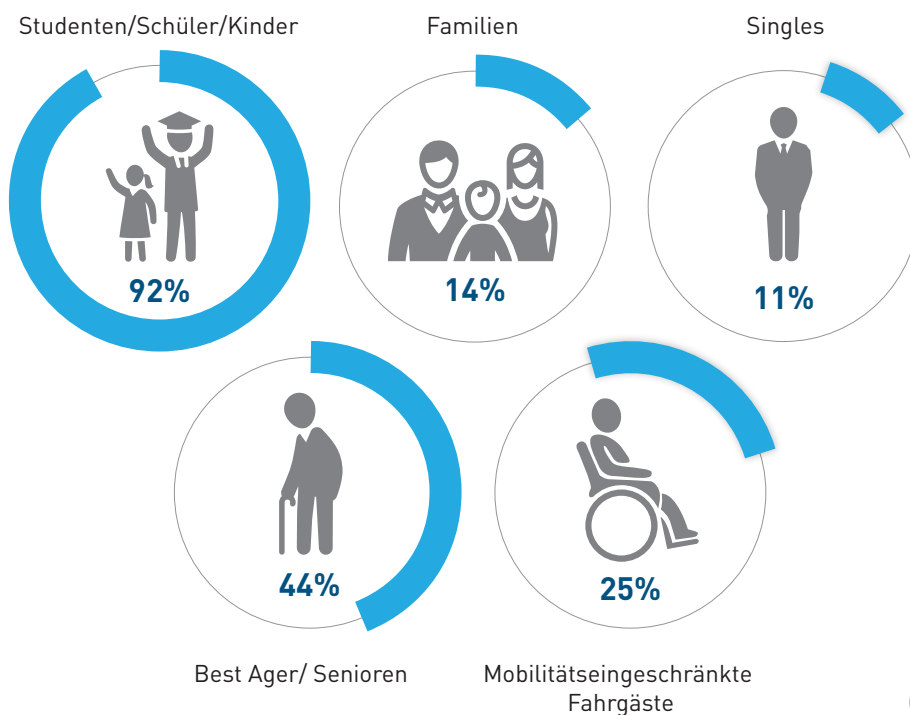
Abb. 15: Fahrgastzahlen des ÖPNV

Trends im öffentlichen Personennahverkehr

Aktuelle Hauptzielgruppen

Die Hauptzielgruppe im ÖPNV-Segment sind Studenten, Schüler und Kinder. Rund **92 Prozent** aller Unternehmen benennen diese Gruppe als eine ihrer wichtigsten Kundengruppen. Die zweithäufigste Gruppe sind die Best Ager beziehungsweise Senioren, die von rund **44 Prozent** der Busunternehmen benannt werden. Anschließend folgen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (**25%**), Familien (**14%**) und Singles (**11%**).

Hauptzielgruppe/n im Bereich öffentlicher Personennahverkehr



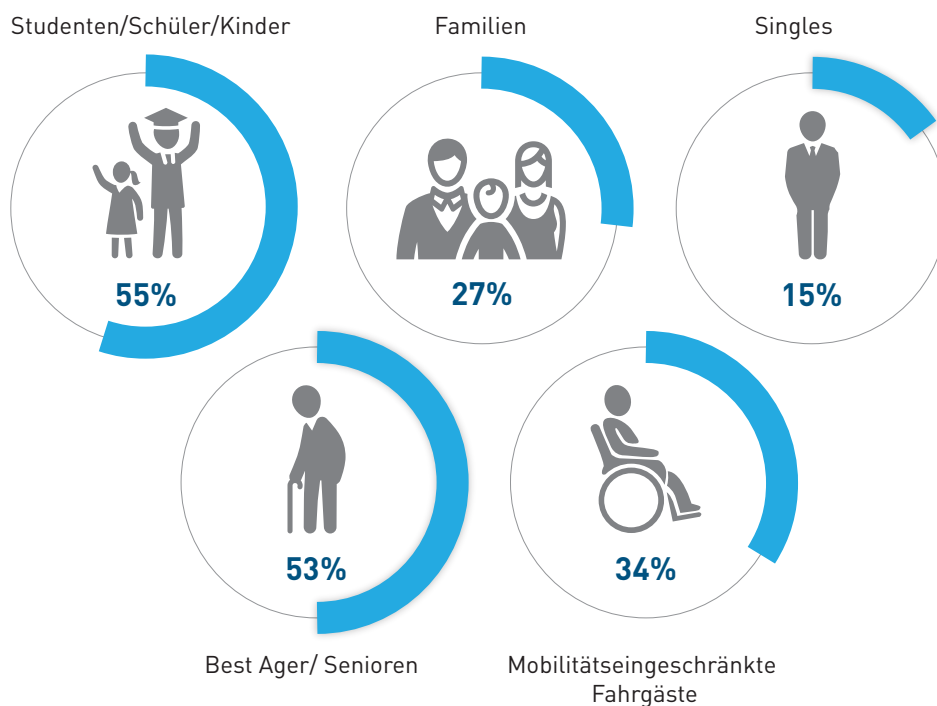
Quelle: bdo 2018

Abb. 16: Hauptzielgruppen ÖPNV

Zielgruppen mit Potenzial

Für die Zukunft glauben rund **55 Prozent** der Busunternehmen, dass Schüler, Studenten und Kinder noch stärker als Zielgruppe in den Fokus genommen werden. Rund die Hälfte (**53 %**) aller Teilnehmer glaubt, dass auch Best Ager beziehungsweise Senioren zukünftig noch stärker den ÖPNV in Anspruch nehmen werden. Als zukünftig interessante Zielgruppe werden Familien von rund **27 Prozent** der befragten Unternehmen genannt und Mobilitätseingeschränkte von rund **34 Prozent**.

Zielgruppe/n mit Potenzial im Bereich öffentlicher Personennahverkehr



Quelle: bdo 2018

Abb. 17: Zielgruppen mit Potenzial im ÖPNV

Zukunftstrends im öffentlichen Personennahverkehr

Die Mehrheit (**52%**) der Unternehmen im ÖPNV geht zukünftig von einem Trend zu mehr **europaweiten Ausschreibungswettbewerben** aus, den wiederum rund **87 Prozent** negativ bewerten. Mehr als ein Drittel (**35%**) prognostiziert eine Zunahme der **Kommunalisierung durch Direktvergaben**. Hiervon beurteilen **62 Prozent** diesen Trend als **negativ**. Lediglich **10 Prozent** glauben, dass zukünftig der **Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit** mehr berücksichtigt wird.

Die **aktuelle finanzielle Förderung moderner Fahrzeugflotten, die zum Erreichen der (Klima-)Ziele der Bundesregierung beitragen soll**, wird von **59 Prozent** als **nicht ausreichend mittelstandsfreundlich bewertet**. **29 Prozent** empfinden die Förderung als **unzureichend**. Lediglich 3 Prozent der Unternehmer sind mit der aktuellen Förderung **vollkommen zufrieden**.

Vor allem im ÖPNV wird der **Fahrermangel** besonders stark kritisiert. Rund **70 Prozent** der Unternehmen, somit 8 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr, beklagen sich über fehlendes Fahrpersonal. Der Bedarf ist so hoch, dass insgesamt knapp die Hälfte der Unternehmen (**47%**) aufgrund der Situation bestimmte **Fahrten**

nicht anbieten kann. Zu beobachten ist, dass speziell kleine Unternehmen (bis 5 Busse) von dieser Problematik betroffen sind (**79%**).

Nachhaltigkeit gewinnt von Jahr zu Jahr immer mehr an Bedeutung. **38 Prozent** der Unternehmen setzen das Thema Nachhaltigkeit durch umweltschonende Programmplanung um. Die **Digitalisierung** wird nur von wenigen Unternehmen des ÖPNV-Segments als Chance für das eigene Geschäft gesehen (**20%**). Mit steigender Unternehmensgröße wächst jedoch auch das Vertrauen in die Digitalisierung (kleine Unternehmen – bis 5 Busse: **0%**; mittlere Unternehmen – 6 bis 20 Busse: **17%**; große Unternehmen – über 20 Busse: **31%**).

Auch **alternativen Antriebsformen** stehen die Unternehmen eher skeptisch gegenüber (**17 Prozent** für alternative Antriebsformen). Rund **89 Prozent** glauben nicht daran, dass **Dieselfahrzeuge in den kommenden 5 Jahren im Betrieb vollständig und gleichwertig ersetzt** werden können.

Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr

Dieselfahrverbote werden von den meisten Unternehmen (**70%**) als eine zukünftig große Herausforderung betrachtet. Mehr als die Hälfte aller Unternehmen sieht ebenfalls die bestehenden **gesetzlichen Rahmenbedingungen (61%)** als eine Hürde, die es zu bewältigen gilt. Rund **57 Prozent** befürchten eine höhere **Dieselsteuer**, die ihr Geschäft beeinträchtigen könnte. Auch im ÖPNV sorgen sich die Unternehmen vermehrt um den zunehmenden Aufwand bezüglich der **Mindestlohngesetze und Entsendevorschriften** im Ausland (**55%**), die speziell die Verkehre in Grenzregionen betreffen. Die Einführung von **Umweltzonen** und die Verschärfung der Regelungen innerhalb dieser bereiten rund **51 Prozent** der Unternehmen Sorgen. Große Bedenken äußern die Unternehmen auch bei den derzeitigen **Sozialvorschriften (50%)**. Rund **46 Prozent** befürchten, zukünftig durch **Konkurrenzanbieter verdrängt** zu werden. Auch bei der Einführung einer

blauen Plakette (43%) geht ein Großteil der Unternehmen von einer wesentlichen Herausforderung für den eigenen Betrieb aus. Der steigende **administrative Aufwand** wird ebenfalls von vielen Unternehmen (**41%**) kritisch gesehen. Mit wachsender Unternehmensgröße wird parallel auch der administrative Aufwand häufiger als Herausforderung benannt (kleine Unternehmen – bis 5 Busse: **32%**; mittlere Unternehmen – 6-20 Busse: **34%**; große Unternehmen – über 20 Busse: **51%**). Weitere Herausforderungen für die Unternehmen sind: **steigende Energiepreise (39%)**, der **Preisverfall (38%)**, der **Wegfall der Fahrzeugförderung (38%)** und die drohende Einführung einer **Maut (32%)**.

Rund **63 Prozent** der Unternehmen sind der Ansicht, dass der **Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit, wie er im PBefG klar formuliert ist, in den Kommunen** nicht ausreichend berücksichtigt wird.

Prognose - Ausblick

Aufgrund der negativen Einschätzung der Unternehmen im Bereich allgemeine Geschäftslage, Umsatzentwicklung und Gewinnentwicklung für das Jahr 2017 ist eine skeptische Prognose für das laufende Geschäftsjahr nicht verwunderlich. Die grundsätzlich pessimistisch ausfallende Vorausschau dieses Bussegments erreicht mit einem Saldo von **-25 Prozentpunkten** ihren Negativ-Rekordwert seit 2012 (-35 Prozentpunkte). Lediglich **13 Prozent** der Befragten gehen von einer Verbesserung der Geschäftslage für 2018 aus. **38 Prozent** blicken hingegen kritisch in die Zukunft. Sie vermuten eine Verschlechterung der Geschäftsentwicklung zum Vorjahr.

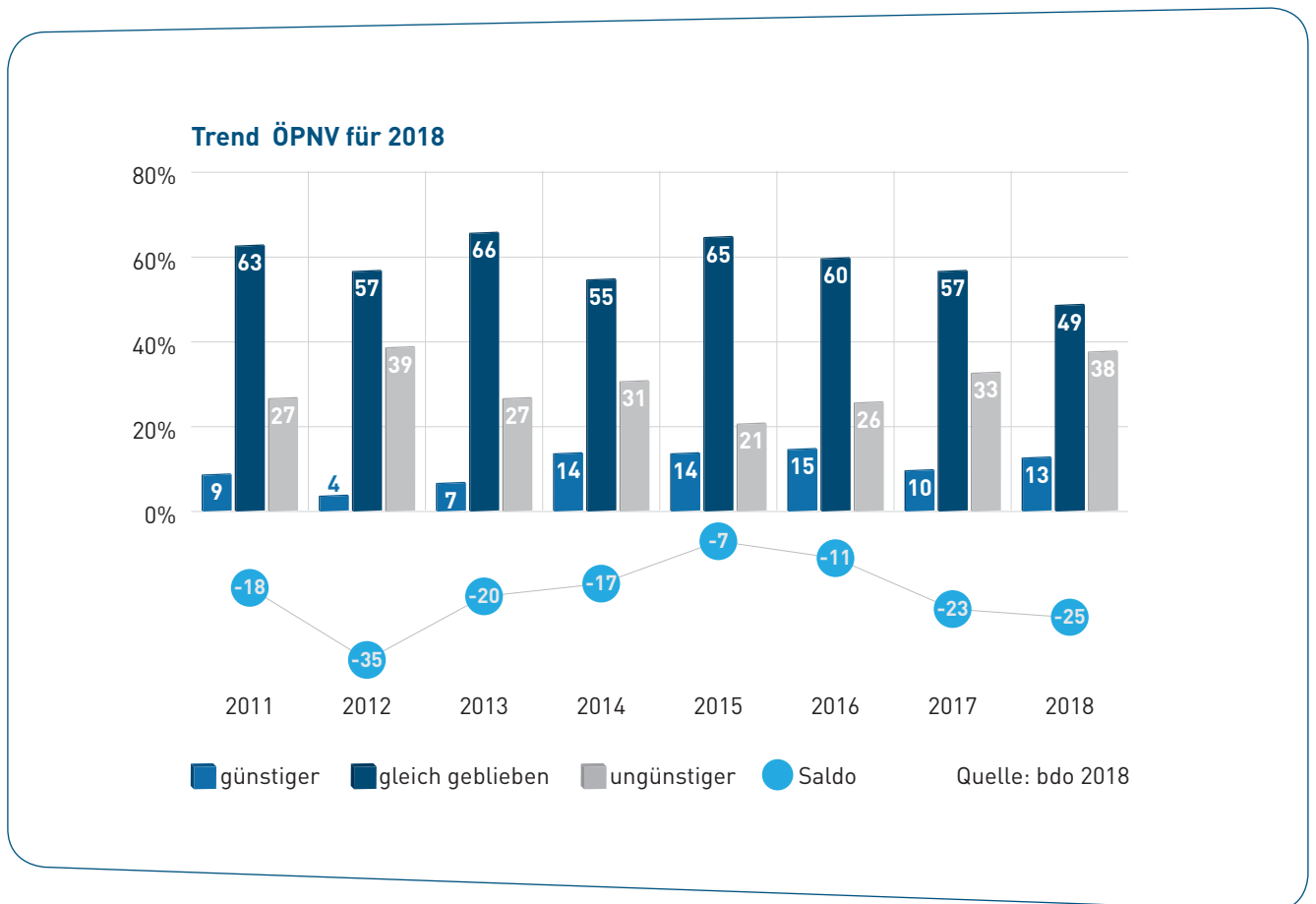


Abb. 18: Prognose 2018 zum ÖPNV

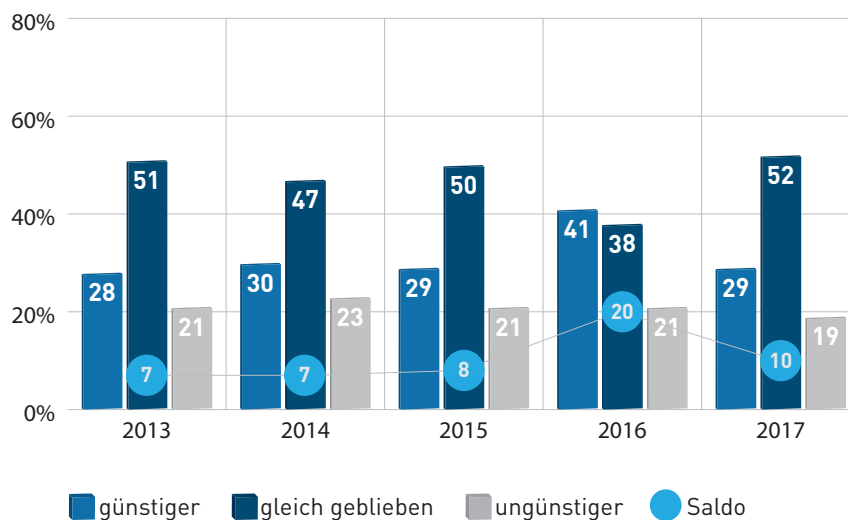
3 Fernlinienverkehr

Die an der bdo-Konjunkturumfrage teilnehmenden Unternehmen aus dem Fernlinienverkehr setzen sich wie folgt zusammen: **95 Prozent** Subunternehmer und **5 Prozent** Konzessionsinhaber.

Geschäftslage: stabile Entwicklung

Im fünften Jahr des Bestehens des Marktes beurteilen insgesamt **81 Prozent** der Unternehmen die Geschäftslage des Jahres 2017 im Vergleich zum vorherigen Geschäftsjahr als gleichbleibend oder besser. Nur **19 Prozent** beurteilen diese als ungünstiger. Die Zufriedenheit bleibt demnach weiterhin stabil hoch, auch wenn der Saldo auf **+10 Prozentpunkte** zurückfällt.

Fernbuslinienverkehr: Beurteilung der Geschäftslage



Quelle: bdo 2018

Abb. 19: Geschäftslage des Fernlinienverkehrs

Umsatzentwicklung: leicht rückläufig

Die positive Bewertung der Umsatzentwicklung fällt zum Vorjahr leicht ab. Insgesamt beurteilen **76 Prozent** der Unternehmen die Entwicklung der Umsätze günstiger (**38%**) oder gleich geblieben (**38%**). Während die Anzahl der Unternehmen mit gestiegenen Umsätzen um 10 Prozentpunkte gesunken ist, ist der Anteil der Unternehmen mit Umsatzeinbußen um 3 Prozentpunkte gestiegen. Mit einem Saldo von **14 Prozentpunkten** ist eine rückläufige, jedoch weiterhin positive Umsatzentwicklung im Fernbussegment festzustellen.

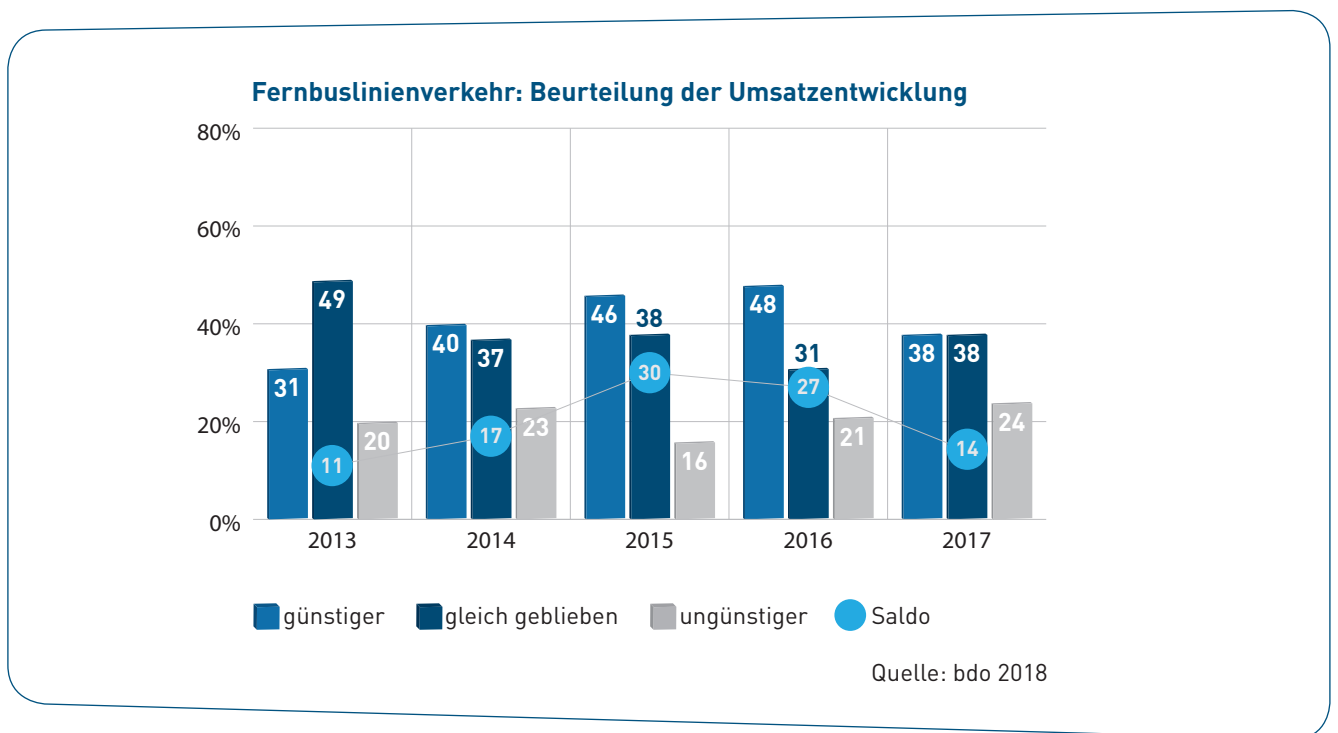


Abb. 20: Umsatzentwicklung des Fernlinienverkehrs

Gewinnentwicklung: Höchststand

Im fünften Jahr seit der Liberalisierung des Fernbusmarktes konnte erneut eine positive Gewinnentwicklung verbucht werden. Während die Umsatzzahlen rückläufig bewertet werden, steigt der Gewinn weiter an. Der Anteil der Unternehmen mit Gewinnsteigerung ist um **5 Prozentpunkte** zum Vorjahr gestiegen (**43 %**). **29 Prozent** bewerten die Gewinnentwicklung als gleich geblieben und **28 Prozent** als ungünstiger. Der Saldo steigt auf **15 Prozentpunkte**.

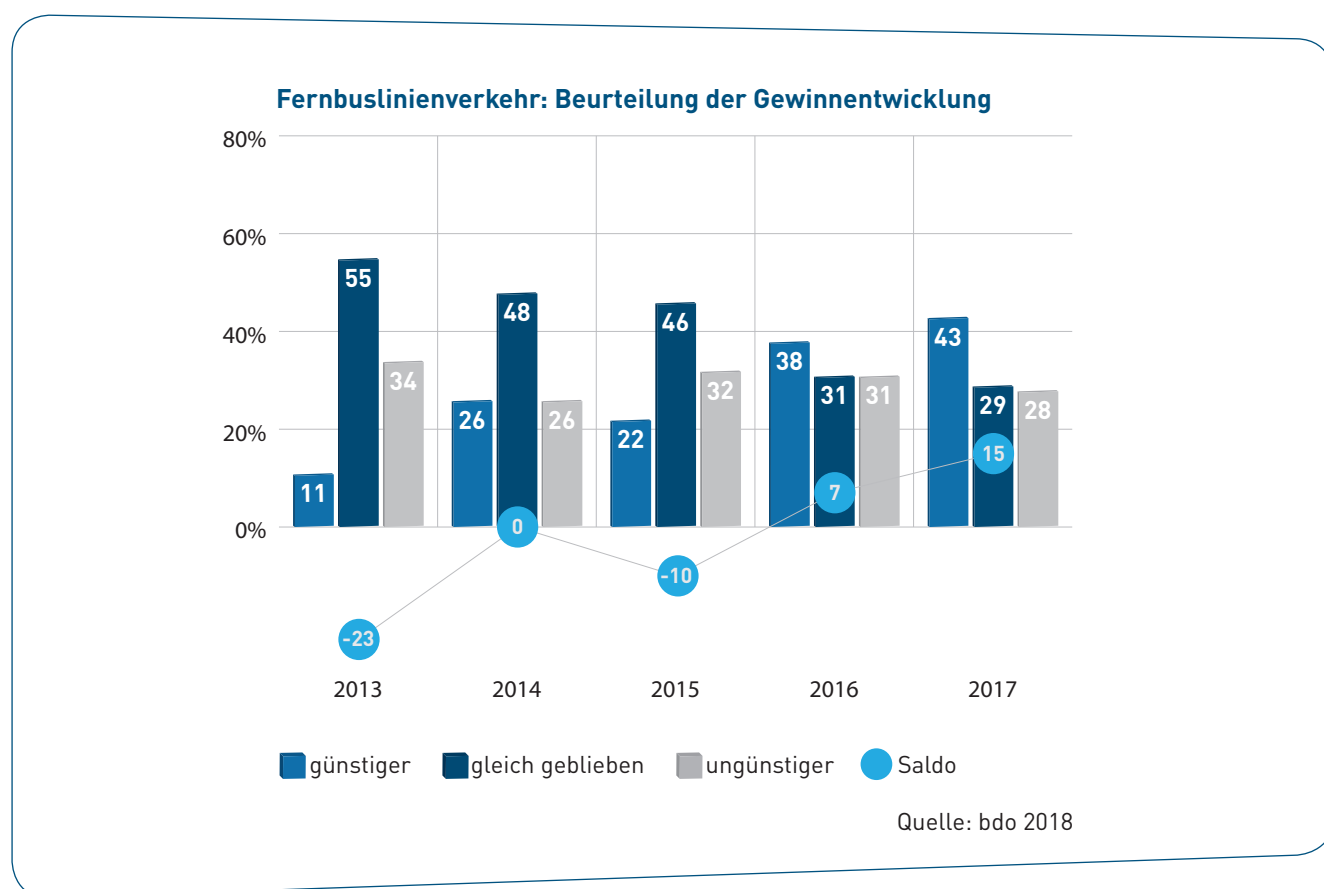


Abb. 21: Gewinnentwicklung des Fernlinienverkehrs

Fahrgastzahlen: erneut gestiegen

Erneut verbuchen die Unternehmen im Fernbussegment steigende Fahrgastzahlen. Die Mehrheit der Busunternehmen (**62%**) konnte eine Zunahme an Fahrgästen verzeichnen. Über gleich hohe Fahrgastzahlen berichten **29 Prozent** der befragten Unternehmen und nur **9 Prozent**, somit **5 Prozentpunkte** weniger als im Vorjahr, stellen einen Rückgang an Fahrgästen fest. Der Saldo liegt dementsprechend auf einem Rekordhoch von **+53 Prozentpunkten** und übersteigt den bereits sehr hohen Wert aus dem Jahr 2016 (+44 Prozentpunkte) um weitere **9 Prozentpunkte**.

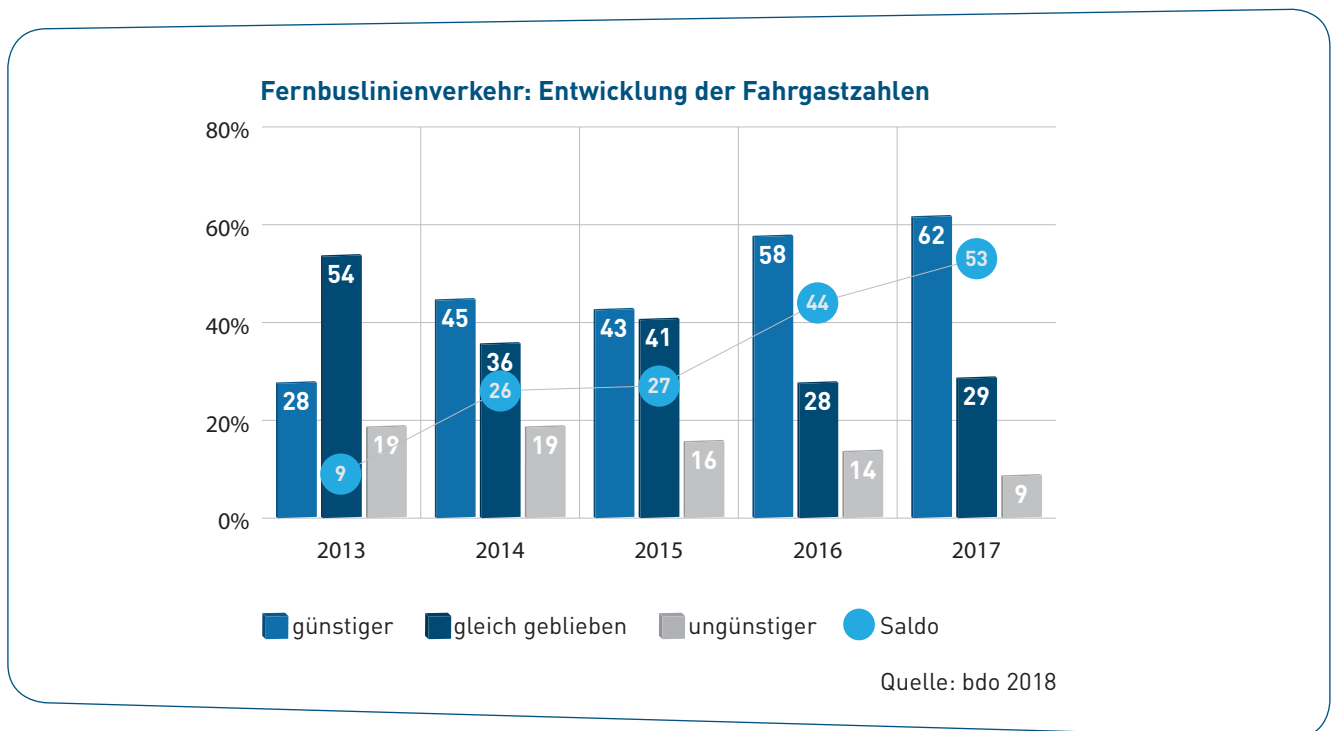


Abb. 22: Fahrgastzahlen des Fernlinienverkehrs

Trends im Fernlinienverkehr

Aktuelle Hauptzielgruppen

Im Fernlinienverkehr sind Studenten, Schüler und Kinder die wichtigste Hauptzielgruppe. Rund **91 Prozent** der befragten Unternehmen benannten diese Gruppe zu ihrer beziehungsweise zu einer ihrer Hauptzielgruppen. An zweiter Stelle liegen die Best Ager/Senioren mit **71 Prozent**, was eine Steigerung von 8 Prozentpunkten zum Vorjahr bedeutet (2016: **63 %**). An dritter Stelle liegen die Singles mit **62 Prozent**. Rund ein Viertel der Unternehmen (**24 %**) stellt fest, dass Familien zu den wichtigsten Kunden zählen. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gehören bei **10 Prozent** der befragten Busunternehmen zur Hauptzielgruppe.

Hauptzielgruppe/n im Bereich Fernlinienverkehr

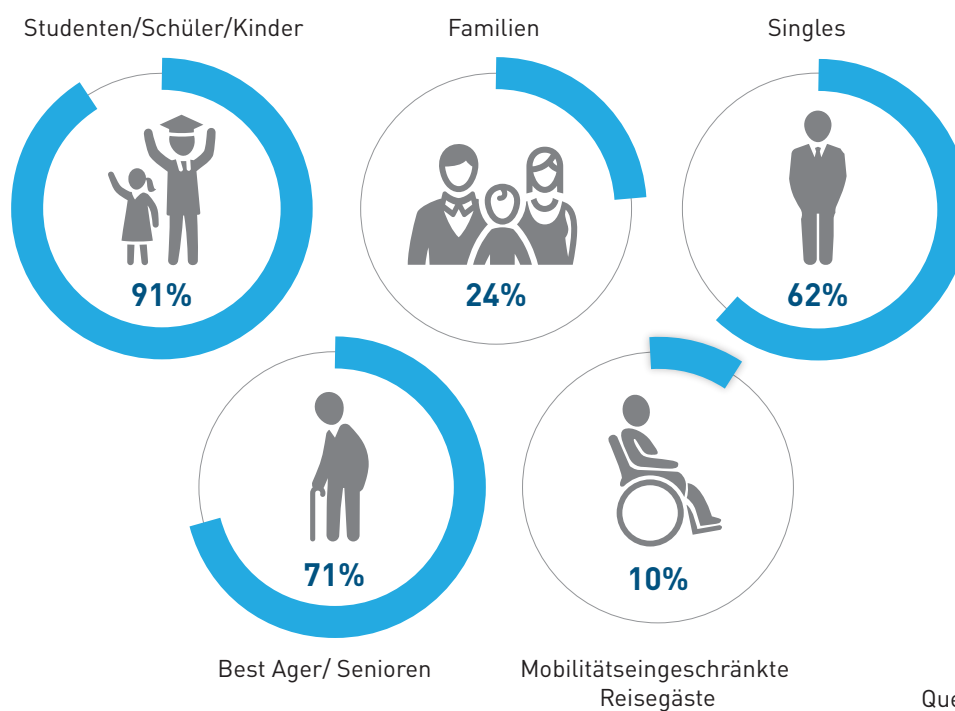
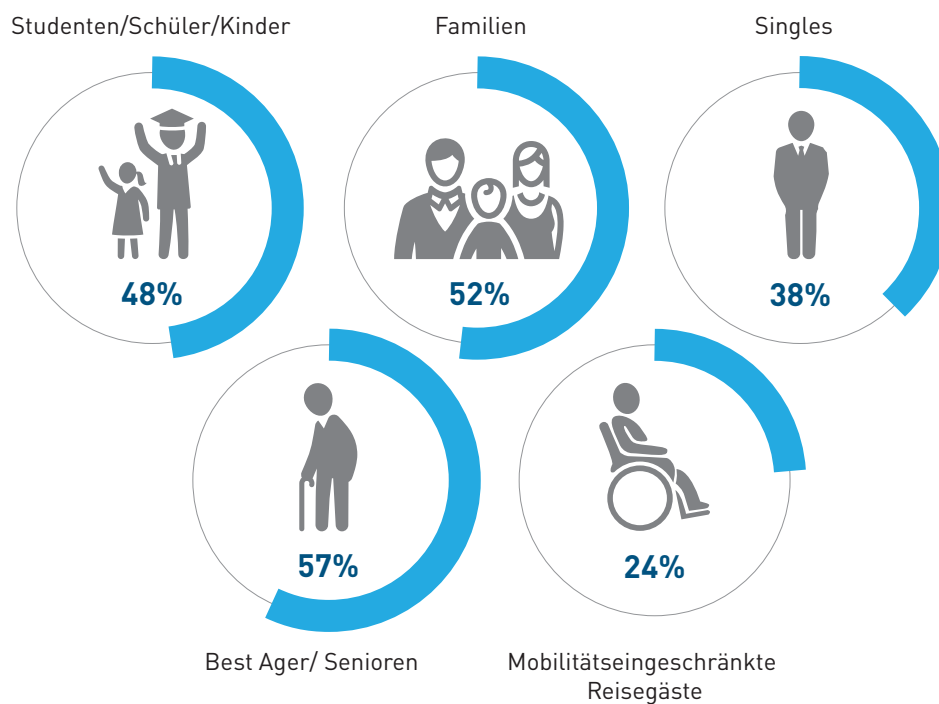


Abb. 23: Hauptzielgruppen Fernlinienverkehr

Zielgruppen mit Potenzial

Die im Fernlinienverkehr tätigen Unternehmen gehen davon aus, dass für die Zukunft mit einem weiter steigenden Interesse vor allem bei Best Agern/Senioren (**57%**) und Studenten, Schülern und Kindern (**48%**) zu rechnen ist. Familien werden als Zielgruppe stetig interessanter für die Fernbusbranche. **52 Prozent** der Unternehmen sehen zukünftig noch Potenzial bei dieser Zielgruppe. 2016 lag die Quote noch bei **43 Prozent**. Aber auch bei mobilitätseingeschränkten Reisenden sehen die Unternehmer zukünftig steigendes Potenzial (2016: **13%**; 2017: **24%**).

Zielgruppe/n mit Potenzial im Bereich Fernlinienverkehr



Quelle: bdo 2018

Abb. 24: Zielgruppen mit Potenzial im Fernlinienverkehr

Zukunftstrends im Fernlinienverkehr

Der Großteil der Unternehmen geht von einer zunehmenden **Ausweitung des Streckennetzes** aus (**67%**). Rund **57 Prozent** der befragten Unternehmen glauben, dass zukünftig die **europaweite Streckenverknüpfung** immer stärker zunimmt. Mehr als die Hälfte (57%) prognostiziert eine weitere **Steigerung der Fahrgastzahlen**. Während **48 Prozent** der Befragten davon überzeugt sind, dass die **Erschließung ländlicher Räume** weiter zunehmen wird, geben **33 Prozent** an, dass sie verstärkt von einer **Konzentration auf Städteverbindungen** ausgehen. Ein weiterer Zukunftstrend ist die fortlaufende **Marktkonzentration**, die von rund **43 Prozent** benannt wird.

Ein großer Teil der Unternehmen sieht in der zunehmenden **Digitalisierung** eine Chance für das eigene

Geschäft (**57%**). Dies entspricht 14 Prozentpunkten mehr als im Vorjahr. Auch **alternative Antriebsformen**, wie zum Beispiel der Elektroantrieb, können sich rund **86 Prozent** der Unternehmen im Fernlinienverkehr als eine Chance für das eigene Geschäft vorstellen. Dennoch sind die Unternehmen skeptisch, wenn es um die **völlige und gleichwertige Ersetzung von Dieselfahrzeugen in den kommenden 5 Jahren** geht. **71 Prozent** glauben nicht, dass in diesem Zeitraum der Dieselfahrzeugen komplett ersetzt werden kann. Das Thema **Nachhaltigkeit** spielt bei mehr als der Hälfte der Unternehmen eine Rolle, indem Kunden die **Möglichkeit der Wahl von klimaneutralen Busreisen** angeboten wird. Durch die freiwillige Kompensationszahlung werden beispielsweise Klimaprojekte unterstützt.

Herausforderungen im Fernlinienverkehr

Die am häufigsten genannten Herausforderungen für die eigene betriebliche Entwicklung sind die Einführung von **Dieselfahrverboten** und der **blauen Plakette** (jeweils **71%**). Ebenfalls **71 Prozent** der Unternehmer befürchten einen **Preisverfall** innerhalb der Branche. **Barrierefreiheit** ist derzeit ebenfalls ein großes Thema im Fernlinienverkehr. Seit 1. Januar 2016 sind für alle Neufahrzeuge, die im Fernlinienverkehr unterwegs sind, zwei Rollstuhlplätze verpflichtend. Ab 1. Januar 2020 wird diese Voraussetzung auf alle Fernbusse ausgeweitet, unabhängig vom Baujahr. Die Umfragezahlen verdeutlichen, dass diese gesetzliche Verpflichtung große Sorgen bei den Unternehmern verursacht. Rund **57 Prozent** bewerten diese Entwicklung als eine der größten betrieblichen Herausforderungen. Große Bedenken äußern die Unternehmen ebenfalls bei den Vorgaben der **Sozialvorschriften (57%)**, die nicht ausreichend auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs zugeschnitten sind. Kritisch betrachten die Unternehmen auch die **gesetzlichen Rahmenbedingungen (43%)**. **Die Verdrängung durch Konkurrenzanbieter**

bereitet rund **43 Prozent** der Unternehmen Sorgen. Weitere Herausforderungen sehen die Unternehmen im Fernlinienverkehr bei den Vorgaben von **Umweltzonen (29%)**, der Einführung einer **Busmaut (29%)**, den zahlreichen **Mindestlohngesetzen und Entsendevorschriften** im Ausland (**29%**) sowie auch beim stetig zunehmenden **administrativen Aufwand (14%)**. **Fahrermangel** macht sich auch in der Fernbusbranche bemerkbar. Rund **57 Prozent** klagen über fehlendes Personal. Bei **42 Prozent** wirkt sich diese Situation **gravierend auf die betriebliche Tätigkeit aus**, sodass zum Beispiel bestimmte Fahrten oder Strecken nicht mehr angeboten werden können.

Prognose - Ausblick

Die Fernbusunternehmen blicken weitestgehend positiv in das laufende Geschäftsjahr. Der Anteil der Unternehmen, der von einer gleichbleibenden Geschäftsentwicklung ausgeht, ist zum Vorjahr um 16 Prozentpunkte angestiegen (**43%**). Optimistisch gestimmte Unternehmen, die eine günstigere Entwicklung des Geschäftes prognostizieren, sinken auf einen Anteil von **38 Prozent**. Der Anteil der Unternehmen, die skeptisch in die Zukunft blicken, liegt 2 Prozentpunkte niedriger als im Vorjahr. Der Saldo sinkt auf **19 Prozentpunkte**.

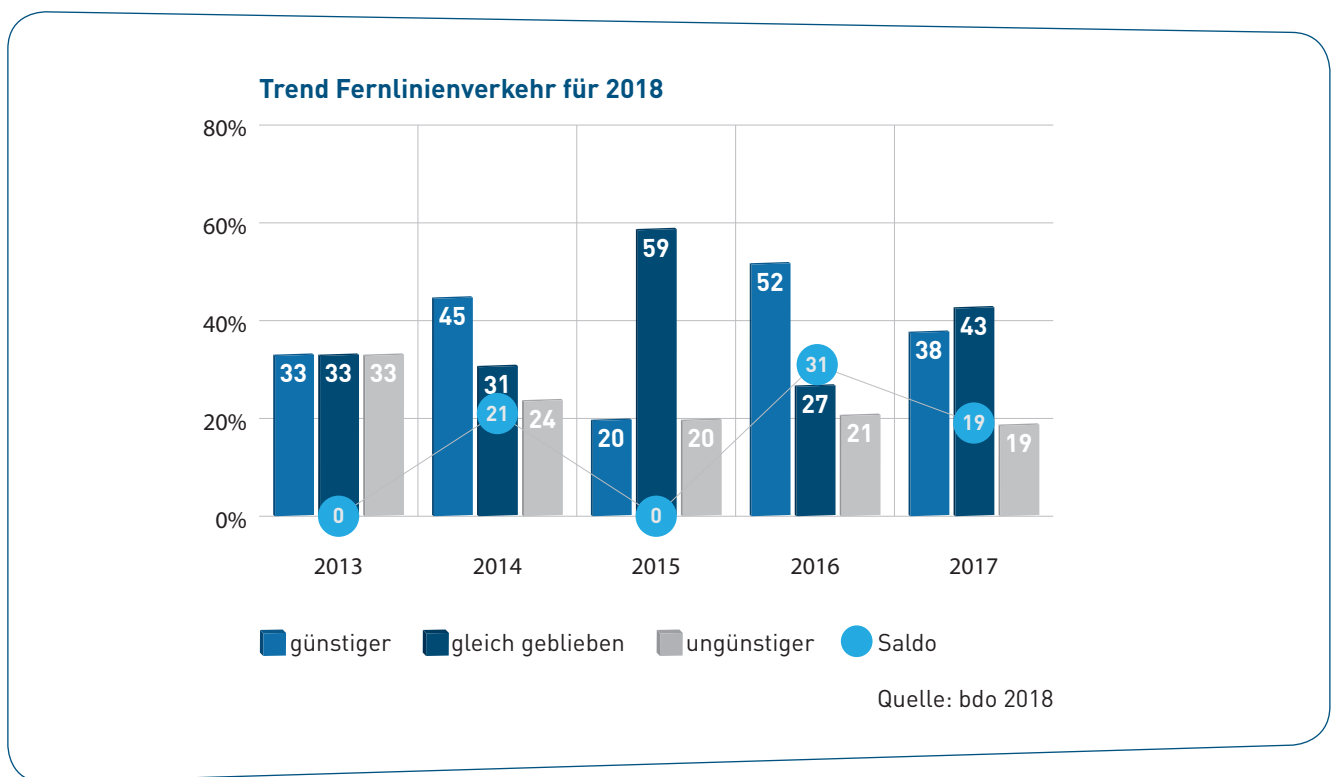


Abb. 25: Prognose 2018 zum Fernlinienverkehr

Sonderabfrage: Stimmungsbild zum Mobility Package

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

Fast die Hälfte (**49%**) der Busunternehmer ist mit den **Vorschlägen der EU-Kommission zu den Lenk- und Ruhezeiten im sogenannten Mobility Package** unzufrieden. Lediglich **12 Prozent** befürworten die Vorschläge. Nahezu ausnahmslos (**93%**) sind sich die Unternehmer einig, dass die **Busbranche eigenständige Lenk- und Ruhezeiten unabhängig vom Güterverkehr** benötigt.

Laut der befragten Unternehmer könnten **die Lenk- und Ruhezeiten zugunsten von Fahrgästen, Fahrern und Unternehmen konkret verbessert werden**, indem

- **die Ungleichbehandlung von Inlandsfahrten und grenzüberschreitenden Reisen bei Anwendung der 12-Tage-Regelung beendet werden würde (69%),**
- **der große bürokratische und planerische Aufwand reduziert werden würde (70%),**
- **starre Ruhezeiten bei insgesamt nur geringen Fahrzeiten sinnvoll flexibilisiert werden würden (80%) oder**
- **die Pausenregelungen mit strikt vorgegebener Abfolge der einzelnen Pausen vereinfacht und an die Bedürfnisse der Fahrer angepasst werden würden (80%).**

Die **Nachrüstungspflicht für den Smart Tachographen** – insbesondere unter der diskutierten Verkürzung der Übergangsfrist – trifft bei den Unternehmen nur auf wenig Zuspruch. Neufahrzeuge müssen ab 2019 mit einem Smart Tachograph ausgestattet sein. Für bis dahin bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge gilt eine daran gekoppelte Übergangsfrist von weiteren 15 Jahren. **Gegen eine verkürzte Übergangsfrist** sprechen sich circa **54 Prozent** der Unternehmen aus.

Lediglich **6 Prozent** befürworten die **Verkürzung der Übergangsfrist**.

Nur rund **16 Prozent** der Unternehmen erwarten **zielgerichtete und insgesamt effizientere Straßenkontrollen durch die Einführung des neuen „Smart Tachographen“**. Der Großteil (**47%**) hingegen sieht das Ganze eher skeptisch.

Die EU-Kommission plant Busse in die „Eurovignetten-Richtlinie“, die den gesetzlichen Rahmen für die Gestaltung von Infrastrukturnutzungsgebühren regelt, miteinzubeziehen. Damit würde der Weg für eine europaweite Bemaßung von Bussen geebnet.

Rund **31 Prozent** der Unternehmen sind davon überzeugt, dass die **Einführung einer streckenabhängigen Maut für Busse negative Auswirkungen** auf das eigene Unternehmen/Geschäft mit sich bringt. **51 Prozent** geben an, dass sie die **zusätzliche Belastung auf die Fahrgäste umlegen** müssten. Für insgesamt **6 Prozent** stellt die Einführung der streckenabhängigen Maut eine **massive Gefahr für das eigene Unternehmen** dar. **Strecken müssten eingestellt und/oder Mitarbeiter entlassen werden.**

Die Unternehmen äußern sich sehr kritisch zu den Vorschlägen im Mobility Package. Kritisiert werden die Vorschläge insgesamt, weil sie

- zu **realitätsfremd (50%)** sind,
- **deutlich nur auf Lkw-Fahrer und nicht auf Busfahrer eingehen (58%),**
- die **Fahrer nicht schützen, sondern eher zusätzlich belasten**, da diese nicht auf die Bedürfnisse der Fahrgäste eingehen können (**61%**),
- zu **bürokratisch** sind (**62%**).

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

Technische Auswertung,
Redaktion, Layout & Gestaltung:
Nina Jaschke
nina.jaschke@bdo.org

in Zusammenarbeit mit
Potter Promotion, potter.ag