

# KONJUNKTURUMFRAGE 2024/2025



<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>4</b>
<b>bdo-SONDERABFRAGE: Fahpersonalmangel: Aktuelle Situation und Auswirkungen .....</b>	<b>6</b>
<b>1. BUSTOURISTIK/GELEGENHEITSVERKEHR.....</b>	<b>11</b>
Beurteilung der Geschäftslage.....	11
Beurteilung der Umsatzentwicklung .....	11
Beurteilung der Gewinnentwicklung .....	12
Beurteilung eigenveranstaltete Reisen .....	12
Beurteilung des Mietomnibusgeschäfts .....	13
Beurteilung der Tagesreisen .....	13
Beurteilung der Buchungszahlen im Inland .....	14
Beurteilung der Buchungszahlen ins Ausland.....	14
Hauptzielgruppe und Zielgruppen mit Potenzial.....	15
Potenziale und zukünftige Entwicklungen .....	16
Herausforderungen in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr .....	17
Prognose 2025 zum Bustourismus.....	18
<b>2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR.....</b>	<b>19</b>
Beurteilung der Geschäftslage.....	19
Beurteilung der Umsatzentwicklung .....	19
Beurteilung der Gewinnentwicklung .....	20
Entwicklung der Fahrgastzahlen .....	20
Hauptzielgruppe und Zielgruppen mit Potenzial.....	21
Zusätzliche Finanzierungsmittel .....	22
Angebotsveränderung 2025 .....	22
Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr .....	23
Prognose 2025 zum ÖPNV .....	24
<b>3. FERNBUSLINIENVERKEHR .....</b>	<b>25</b>
Beurteilung der Geschäftslage .....	25
Beurteilung der Umsatzentwicklung .....	25
Beurteilung der Gewinnentwicklung .....	26
Entwicklung der Fahrgastzahlen .....	26
Hauptzielgruppe und Zielgruppen mit Potenzial.....	27
Herausforderungen im Fernlinienverkehr .....	28
Prognose 2025 zum Fernbuslinienverkehr.....	28

## Einleitung

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

Diese Online-Umfrage wurde vom 14. Dezember 2024 bis 08. Februar 2025 anonymisiert durchgeführt.

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 2024 beleuchten die gegenwärtige Geschäftslage, die Geschäftserwartungen sowie aktuelle Entwicklungen. Darüber hinaus werden Trends bei Zielgruppen, der Fortschritt der Verkehrswende, die Auswirkungen des Fahrpersonalmangels und die Herausforderungen durch das Deutschlandticket sowie politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für private und mittelständische Busunternehmen thematisiert.

An der Umfrage haben insgesamt 520 Busunternehmen aus ganz Deutschland teilgenommen, darunter sowohl bdo-Mitglieder als auch nicht-verbandsgebundene Unternehmen. Die Unternehmen verteilen sich wie folgt nach Tätigkeitsschwerpunkt: 42,1 % sind vor allem im Gelegenheitsverkehr tätig, 39,2 % im ÖPNV und 0,2 % im Fernlinienverkehr. 18,5 % der befragten Unternehmen gaben an, keinen spezifischen Tätigkeitsschwerpunkt zu haben.

Die befragten Unternehmen beschäftigten durchschnittlich 46 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.

Besondere Aufmerksamkeit wird der Sonderabfrage zur aktuellen Lage um den Busfahrpersonalmangel gewidmet, deren Ergebnisse in einem eigenen Abschnitt behandelt werden.

Berlin, den 18. März 2025



Christiane Leonard  
bdo-Hauptgeschäftsführerin

## Zusammenfassung

Die Geschäftslage in den einzelnen Bussegmenten könnte unterschiedlicher nicht sein. Im Bereich Bustouristik / Gelegenheitsverkehr bleibt das Wachstum stabil, trotz Herausforderungen durch bürokratische Hürden und Fahrpersonalmangel. Der ÖPNV verzeichnet überwiegend gleichbleibende oder rückläufige Entwicklungen bei Umsatz und Gewinn, mit einer pessimistischen Prognose für 2025. Im Fernbuslinienverkehr zeigen sich durchmischte Entwicklungen der Gewinne und Fahrgastzahlen. Zentrales und segmentübergreifendes Problem ist weiterhin der Fahrpersonalmangel. Dieser hat auf die Mehrheit der Busbetriebe wirtschaftliche Auswirkungen und beeinflusst auch das Angebot für die Fahrgäste. Das sind die zentralen Ergebnisse der aktuellen bdo-Konjunkturumfrage.

### Weiterhin stabiles Wachstum im Segment Bustouristik / Gelegenheitsverkehr.

Nach dem starken Boom in 2022 (60 %) und 2023 (57 %) hat sich die allgemeine Geschäftslage für 36 % der Bustouristiker erneut günstiger entwickelt. Bei 43 % blieb die Geschäftslage auf gleich positivem Niveau. Auch der Umsatz hat sich bei fast allen Unternehmen günstiger (48 %) oder gleich (36 %) entwickelt. Der Gewinn entwickelte sich jeweils für 35 % der Betriebe günstiger (2023: 46 %) oder ungünstiger (2023: 27 %). Für das Jahr 2025 gehen 18 % der Bustouristiker von einer nochmals günstigeren Entwicklung der allgemeinen Geschäftslage aus. Die Hälfte erwartet eine gleichbleibende Situation, während 34 % eine Verschlechterung prognostizieren. **Insbesondere die betrieblichen Rahmenbedingungen beschäftigen die Unternehmen.** So spüren 39 % Auswirkungen des Deutschlandtickets auf ihr Angebot. Besonders schwer beschäftigen die Unternehmen die zahlreichen Verwaltungsvorschriften, der bürokratische Aufwand sowie die zahlreichen einzuhaltenden und länder-spezifischen Regelungen im In- und Ausland.

### Im ÖPNV-Segment verschlechtern sich die Gewinne bei der Hälfte der Betriebe.

Die allgemeine Geschäftslage wird von 50 % der ÖPNV-Betriebe als gleichbleibend eingestuft. 19 % verzeichneten eine günstigere Entwicklung, während die ungünstigere Lage bei 31 % überwiegt. Die Entwicklung des Umsatzes war für 47 % der Unternehmen

gleichbleibend, während 32 % eine günstigere und 21 % eine ungünstigere Umsatzentwicklung verzeichneten. Die Gewinne haben sich bei 46 % der ÖPNV-Betriebe nochmals ungünstiger entwickelt (2022: 62 %; 2023: 50 %). Eine günstigere Gewinnlage konnten 19 % verzeichnen. Für 35 % blieb die Gewinnsituation unverändert.

Die Anzahl der Fahrgäste hat sich bei 27 % der Unternehmen günstiger entwickelt, während 64 % ein gleichbleibendes Fahrgastaufkommen melden. 9 % der ÖPNV-Betriebe verzeichnete einen Rückgang der Fahrgastzahlen. Aufgrund der gestiegenen Kosten sowie unzureichender Kompensationen und des Fahrpersonalmangels planen 19 % der ÖPNV-Betriebe, in 2025 Teile ihres Angebots zu reduzieren. Für 2025 erwartet das ÖPNV-Segment mehrheitlich eine ungünstigere (40 %) oder gleichbleibende (49 %) allgemeine Geschäftslage. Optimismus verspüren 11 % der Unternehmen.

### Weiterhin durchwachsene Stimmung im Fernbuslinienverkehr.

Im Segment Fernbuslinienverkehr blieb die Geschäftslage für 25 % der Betriebe unverändert. Die übrigen Unternehmen geben jeweils zu gleichen Teilen eine günstige oder ungünstigere Entwicklung an. Der Umsatz hat sich für die Hälfte der Fernbusunternehmen günstiger entwickelt. 13 % verzeichneten keine Umsatzveränderung, während für 38 % der Umsatz ungünstiger als im Vorjahr war. Die Gewinne haben sich für 38 % günstiger und für 25 % gleichbleibend entwickelt. Gegenüber den Vorjahren verzeichneten mit 37 % weniger Betriebe eine ungünstigere Gewinnentwicklung als in den Jahren zuvor (2022: 70 %; 2023: 56 %). Die Anzahl der Fahrgäste hat sich bei 25 % der Unternehmen günstiger verändert. Für 38 % der Unternehmen blieb die Fahrgastzahl gleich, während 37 % eine ungünstigere Entwicklung feststellten. Für 2025 erwarten die Fernbusunternehmen eine gleichbleibende (50 %) bis ungünstigere (38 %) Geschäftslage. 13 % erwarten eine günstigere Entwicklung als in 2024.

Die diesjährige **Sonderabfrage analysiert die Auswirkungen des Fahrpersonalmangels.** Die Mehrheit (62 %) der Busunternehmen ist vom Fahrpersonalmangel betroffen. Die Situation hat sich in den letzten

12 Monaten weiter verschärft. Für das nächste Jahr erwarten 81 % eine Verschlechterung der Lage. Viele Unternehmen haben nicht genug Personal, um ihr Auftragsvolumen zu bewältigen, was zu negativen Auswirkungen auf ihr Wachstum und ihre vertraglichen Verpflichtungen führt. 65 % der Unternehmen müssen Kundenanfragen ablehnen, 37 % können nicht an Ausschreibungen teilnehmen. Das Kernproblem des Fahrpersonal mangels sind die stetig

zunehmenden Rentenabgänge aus dem Bestandpersonal und die gleichzeitig unzureichende Gewinnung neuer Nachwuchskräfte. Um mehr Fahrerinnen und Fahrer ausbilden zu können, hält die Mehrheit der Busunternehmen eine Senkung der Kosten und der Dauer der Ausbildung für hilfreich. Die Rekrutierung aus dem Ausland gestaltet sich schwierig, hauptsächlich aufgrund von Sprachbarrieren und bürokratischen Hürden.

### **Fazit: Die Rahmenbedingungen stimmen nicht.**

Insgesamt zeigt die Umfrage, dass die Busbranche mit einer Vielzahl an Herausforderungen konfrontiert ist. Im Segment der Bustouristik ist die Stimmung weiterhin gut und der Wiederaufschwung nach der Corona-Pandemie hat sich etabliert. Dennoch belasten weiterhin die gesetzten Rahmenbedingungen die Betriebe. Das betrifft sowohl die Bürokratie im Allgemeinen, als auch die unklare Finanzierungslage des ÖPNV. Dies zeigt sich auch im weiteren Negativtrend des Segments ÖPNV. Der negative Stimmungssaldo zur Geschäftslage hat sich seit 2022 mehr als verdoppelt und wird sich nach den Prognosen der Betriebe ähnlich weiterentwickeln. Als besonderes Hindernis zeigen sich aber die Rahmenbedingung bei der Ausbildung neuer Busfahrerinnen und Busfahrer. Die deutschen Ausbildungsvorgaben gehen zu weit über das EU-Recht hinaus, was in einem enormen Zeit- und Kostenaufwand mündet. Bereits heute fehlen

25.000 Fahrerinnen und Fahrer, 20.000 davon allein im ÖPNV. Ein Großteil des Bestandpersonals geht auf das Rentenalter zu. Busbetriebe müssen nicht nur diese Rentenabgänge ausgleichen, sondern gerade im ÖPNV auch zusätzliches Personal für die Verkehrswende gewinnen. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen ist dies jedoch nicht möglich. Politische Reformen für einen effizienten, wirtschaftlichen Erwerb des Busführerscheins und der Berufskraftfahrerqualifikation sind – neben einer allgemeinen Bürokratieentlastung für den Busmittelstand – unerlässlich. Dies betrifft nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung des deutschen Omnibusgewerbes, sondern auch die öffentliche Daseinsvorsorge. Denn ohne schnelle und wirksame Ausbildungsreformen wird die Sicherstellung der öffentlichen Mobilität in Deutschland in Frage gestellt.

## bdo-SONDERABFRAGE FAHPERSONALMANGEL: AKTUELLE SITUATION UND AUSWIRKUNGEN

### Wie hat sich die Situation bei Ihrem Fahrpersonal in den letzten 12 Monaten verändert?

Der Fahrpersonalmangel hat im letzten Jahr bei 61 % der Busbetriebe zugenommen.

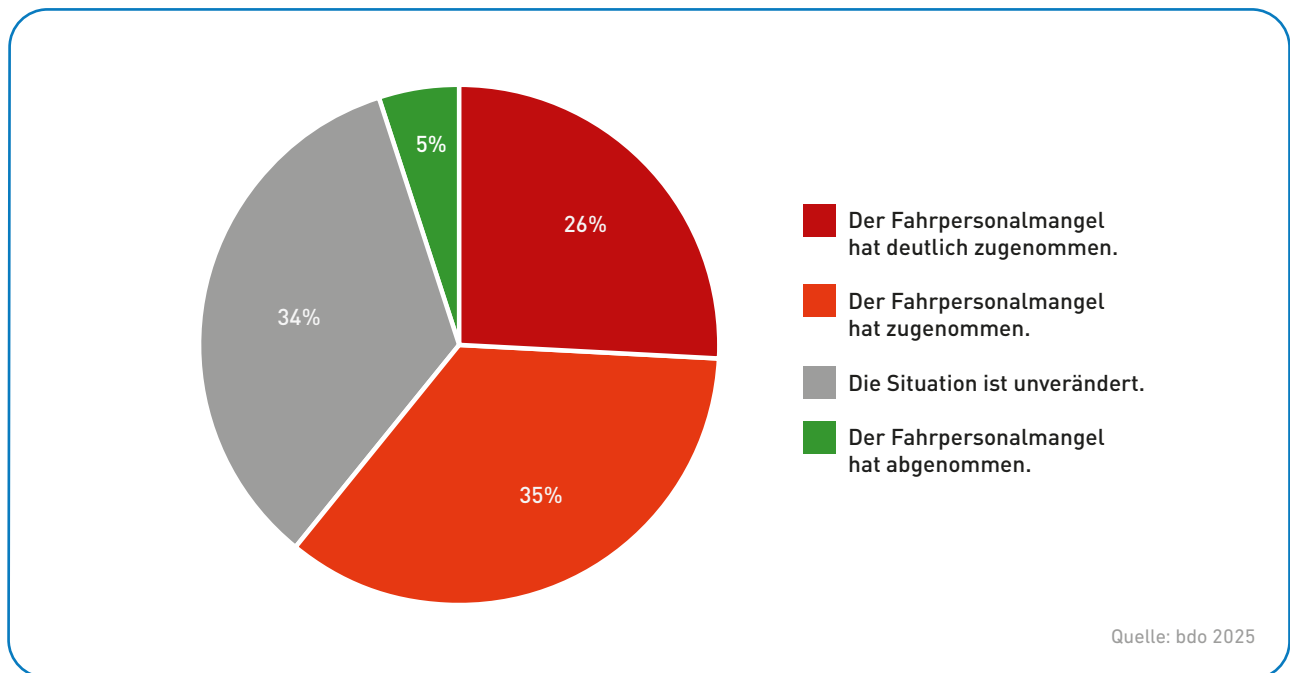


Abb. 1: bdo-Sonderabfrage – Entwicklung Fahrpersonalmangel

### Wie wird sich der Fahrpersonalmangel Ihrer Einschätzung nach in den nächsten 12 Monaten verändern?

81 % der Busunternehmen gehen von einer weiteren Zunahme des Fahrpersonalmangels aus.

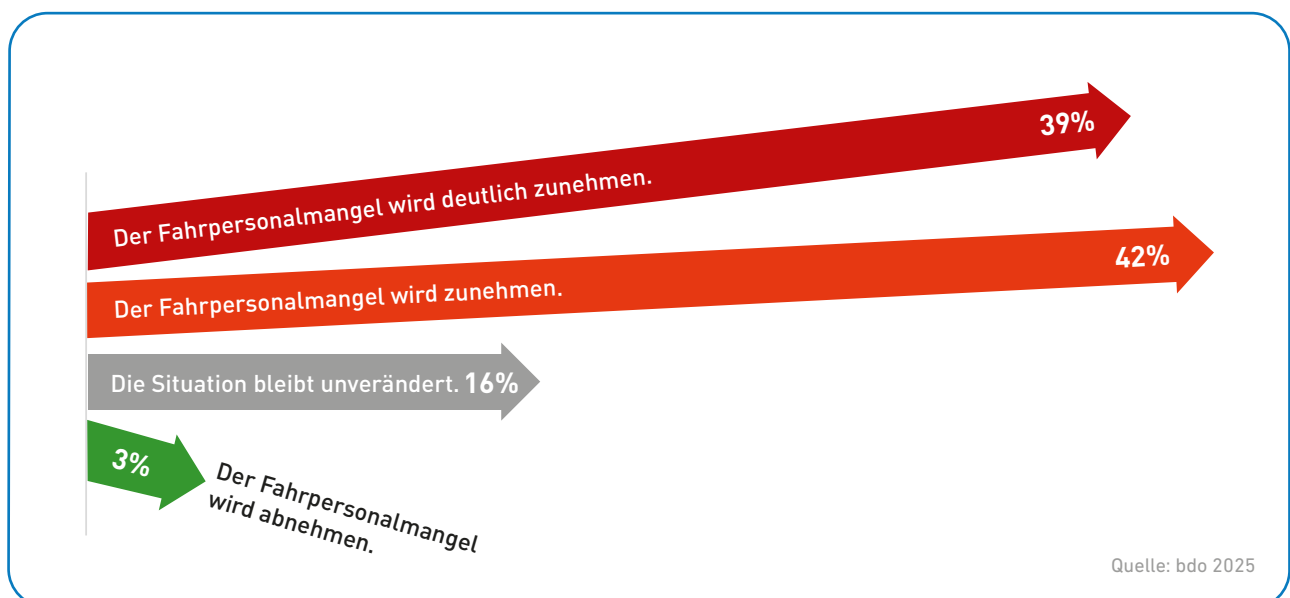


Abb. 2: bdo-Sonderabfrage – Prognose Fahrpersonalmangel

## Können Sie in Rente gehendes Fahrpersonal ersetzen?

Nahezu alle Omnibusunternehmen finden keine Nachfolge für in Rente gehendes Fahrpersonal.

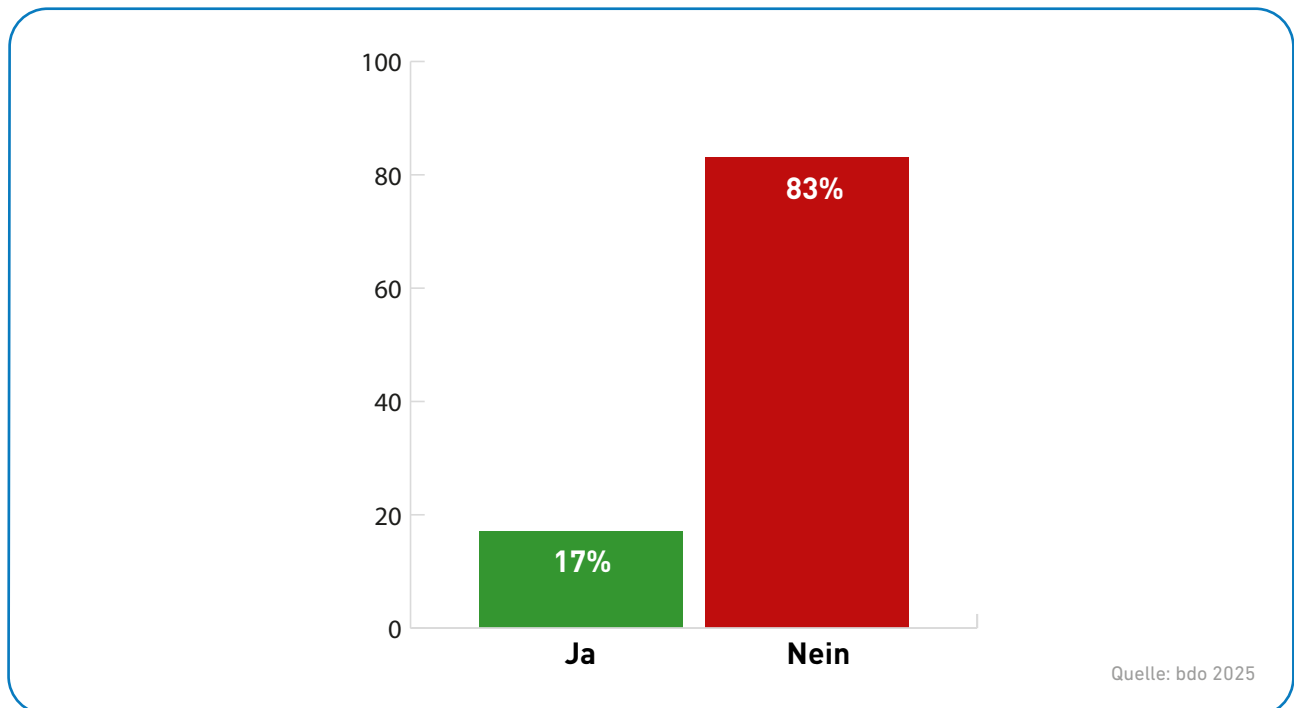


Abb. 3: bdo-Sonderabfrage – Neubesetzung von Rentenabgängen

Die Gründe für den Busfahrpersonalmangel sind vielseitig. Nahezu alle Busbetriebe (83 %) stehen vor der Herausforderung, Rentenabgänge nicht neu besetzen zu können. 85 % der befragten Unternehmen sehen einen allgemeinen Mangel an Berufsinteressierten. Aus Sicht der Betriebe werden Interessierte Nachwuchskräfte und Quereinsteiger aber auch von der langen Dauer (45 %) und den hohen Kosten (68 %) der Ausbildung abgeschreckt. Dies führt auch dazu, dass sich die Busunternehmen teilweise das Fahrpersonal gegenseitig abwerben. 33 % der Betriebe berichten von dieser Erfahrung.

## Welche Altersgruppe beim Busfahrpersonal ist in Ihrem Unternehmen am stärksten vertreten?

Über die Hälfte des Fahrpersonals ist älter als 55 Jahre und wird in den nächsten Jahren in Rente gehen.

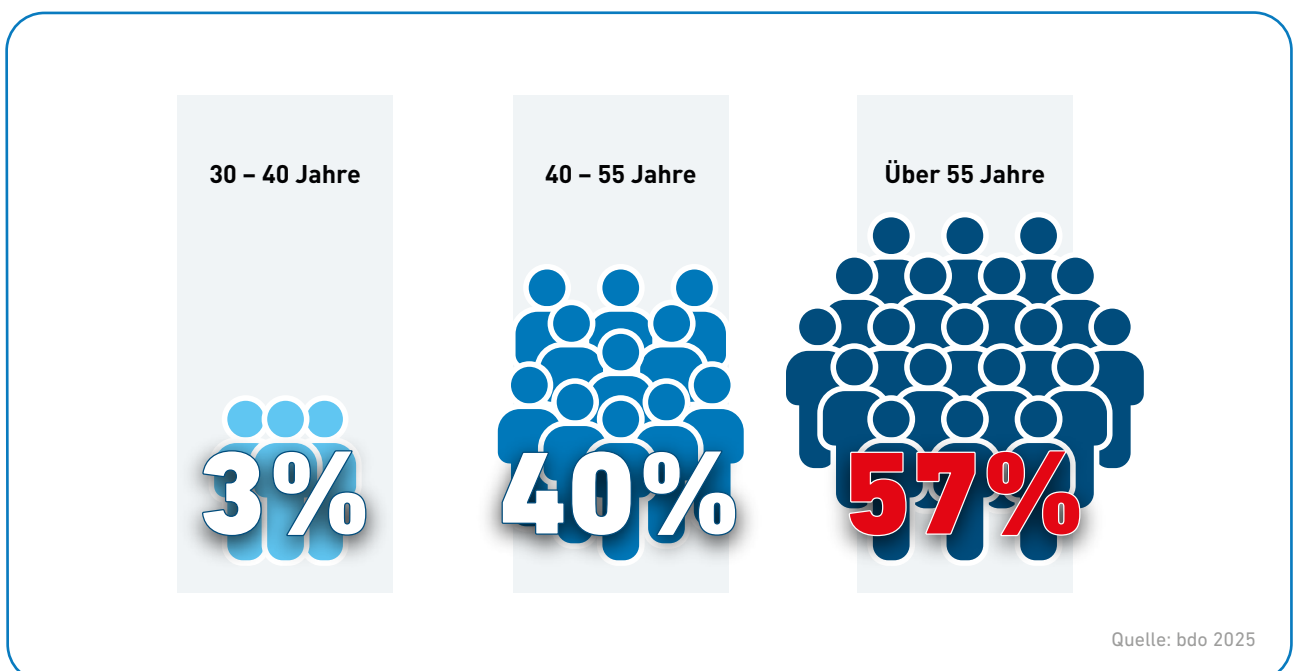


Abb. 4: bdo-Sonderabfrage – Altersgruppen beim Busfahrpersonal

Bei dem vorhandenen Personal ist mehr als die Hälfte der Fahrerinnen und Fahrer über 55 Jahre alt. 84 % der Busbetriebe beschäftigen Fahrpersonal im Rentenalter (+67 Jahre). Der Frauenanteil liegt bei den meisten Betrieben (56 %) zwischen 0 % bis 10 %. Knapp ein Viertel der Unternehmen hat einen Frauenanteil von 10 % bis 20 %. 12 % beschäftigen 20 % bis 30 % Busfahrerinnen und 5 % haben einen Frauenanteil von 30 % bis 40 %. Eine Frauenquote von 40 % bis 50 % können 3 % der Busunternehmen vorweisen. Jeweils 1 % der Betriebe hat unter dem Fahrpersonal einen Frauenanteil von 50 % bis 60 % oder 60 % bis 70 %.

### Haben Sie derzeit ausreichend Fahrpersonal, um geplante Fahrten durchzuführen und die Kundennachfrage zu befriedigen?

Die Hälfte der Busunternehmen hat keine betriebsnotwendige Anzahl Fahrerinnen und Fahrer zur Verfügung.

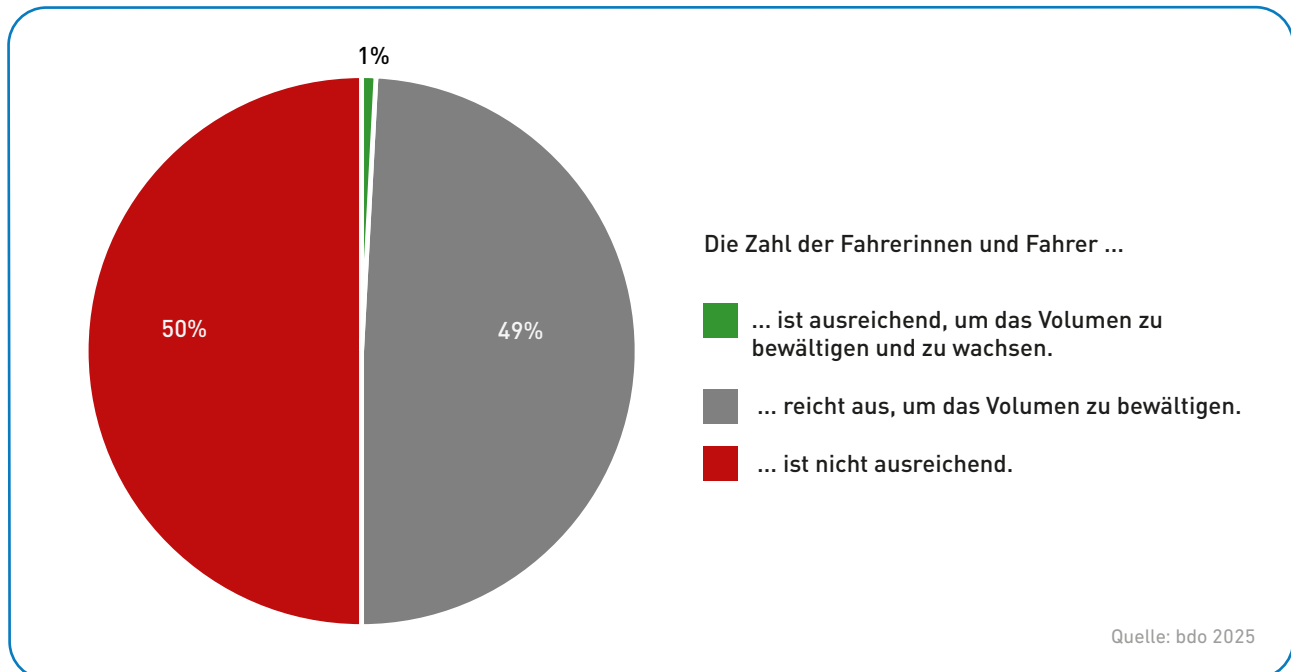


Abb. 5: bdo-Sonderabfrage – Verfügbarkeit Fahrpersonal

### Wie wirkt sich der Fahrpersonalmangel auf Ihr Unternehmen aus?

99 % der Busunternehmen spüren wirtschaftliche Auswirkungen des Fahrpersonal mangels auf ihren Betrieb.

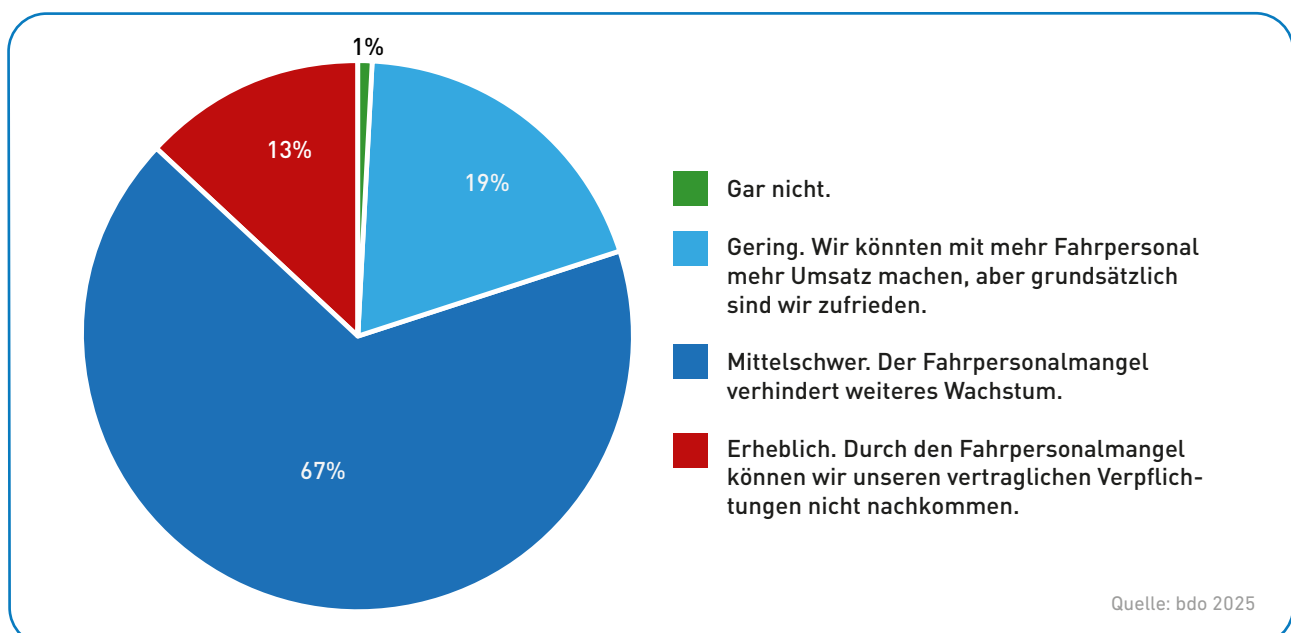


Abb. 6: bdo-Sonderabfrage – Auswirkung des Fahrpersonal mangels



**Der vorhandene Personalbestand ist lediglich für 1 % der Busunternehmen ausreichend, um ihr Auftragsvolumen zu bewältigen und zudem als Unternehmen zu wachsen.** 49 % können mit der Anzahl zur Verfügung stehender Fahrerinnen und Fahrer ihr bestehendes Volumen noch bewältigen. **50 % haben nicht mehr genügend Busfahrpersonal, um alle geplanten Fahrten durchzuführen und alle Kundenanfragen zu befriedigen.** Der Fahrpersonalmangel wirkt sich auf die Entwicklung der Unternehmen aus. 13 % spüren erhebliche Auswirkungen und können ihren vertraglichen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen. Bei 67 % der Busbetriebe verhindert der Fahrpersonalmangel ein weiteres Wachstum. 19 % verzeichnen geringe Auswirkungen, könnten mit weiteren Fahrerinnen und Fahrern aber mehr Umsatz erzielen. Nur 1 % der Befragten spürt durch den Fahrpersonalmangel keine Auswirkungen auf ihr Unternehmen.

### Müssen Sie aufgrund des Fahrpersonal Mangels Kundenanfragen ablehnen?

Zwei Drittel der Busunternehmen müssen Kundenanfragen ablehnen.

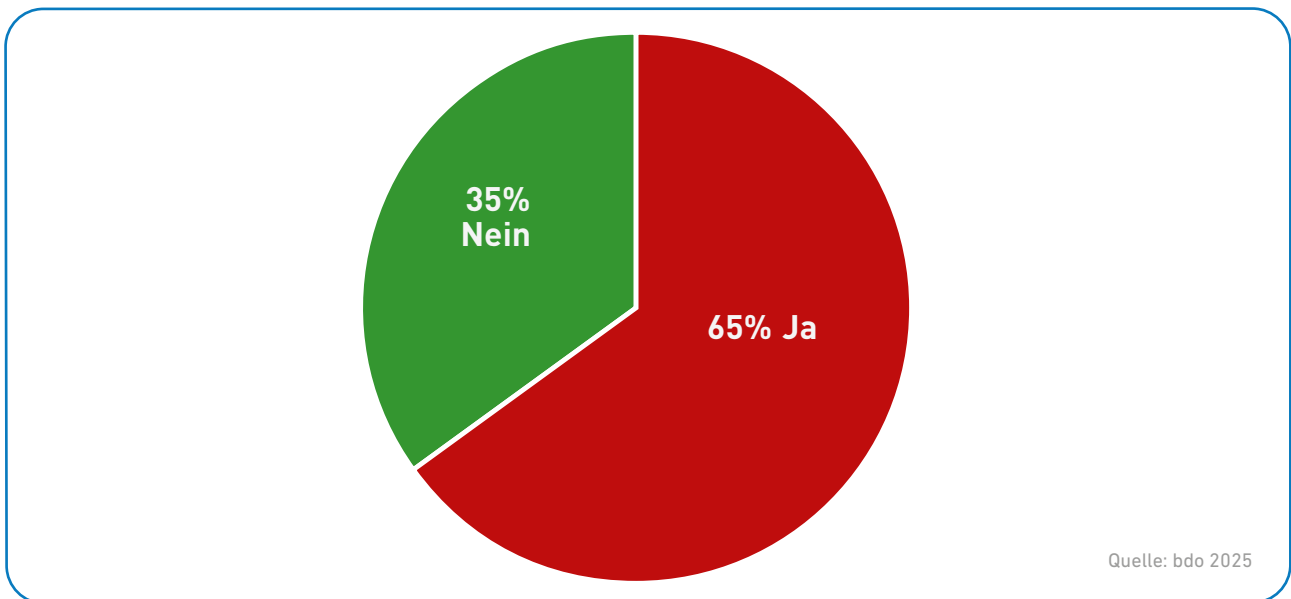


Abb. 7: bdo-Sonderabfrage – Auswirkung des Fahrpersonal mangels auf Kundenanfragen

### Wie viele der geplanten Fahrten fallen aufgrund des Fahrpersonal mangels aus?

Bei 66 % der Betriebe fallen Fahrten aufgrund fehlender Fahrerinnen und Fahrer aus.

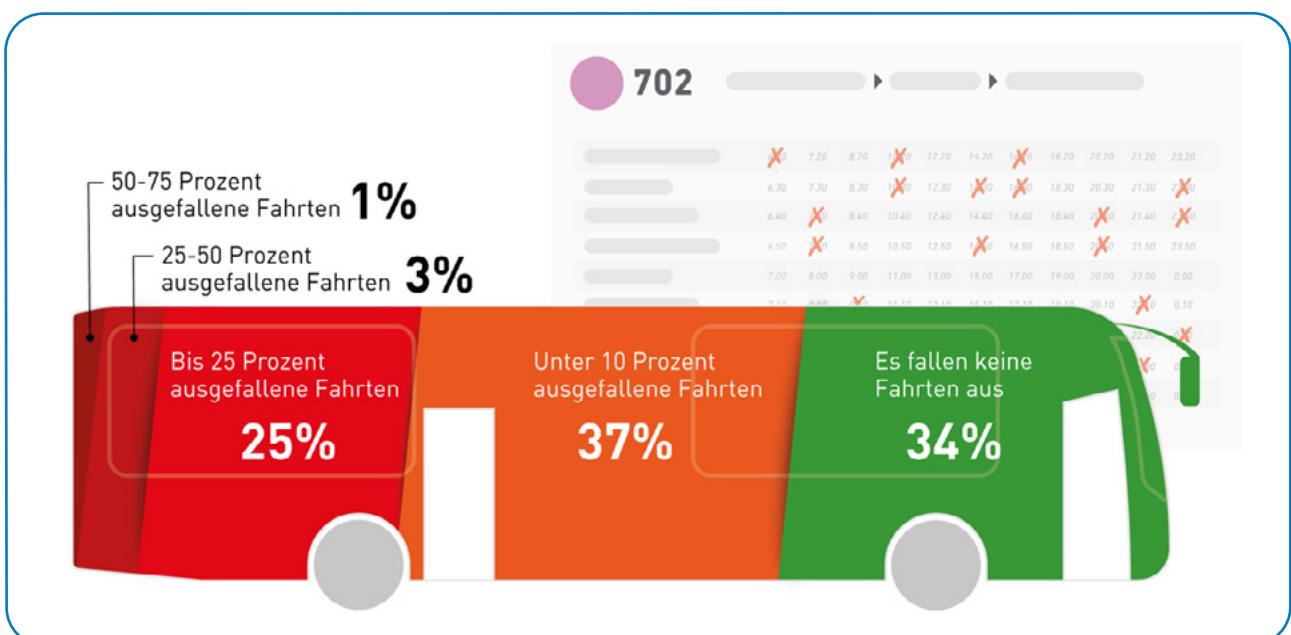


Abb. 8: Sonderabfrage: Anteil Ausfallende Fahrten aufgrund des Fahrpersonal mangels

Die Folgen des Busfahrpersonal mangels sind vielseitig. Die Busbetriebe müssen Kundenanfragen ablehnen (65 %), können geplante Fahrten nicht durchführen (13 %) oder können nicht an Ausschreibungen teilnehmen (37 %). 13 % erwarten, dass sie in Zukunft nicht mehr alle Verkehre durchführen können. 16 % der Busunternehmen können nach wie vor alle Verkehre vollständig bedienen.

Um die Auswirkungen des Busfahrpersonal mangels aufzufangen, leistet bei 76 % der Betriebe das Bestandspersonal Überstunden. Im Linien- und Schülerverkehr reduzieren 10 % der Betriebe die Anzahl der Fahrten und dünnen den Fahrplan aus, 7 % streichen komplette Linien. Im Segment Bustouristik / Mietomnibus dünnen 62 % ihr Angebot aus, 19 % streichen geplante Fahrten. 51 % vergeben aufgrund des Personal mangels Fahrten an Subunternehmen.

### Ist eine Senkung der Ausbildungskosten eine wirksame Maßnahme gegen den Fahrpersonal mangel?

Die hohen Ausbildungskosten sind für die Busbetriebe eine enorme Belastung.

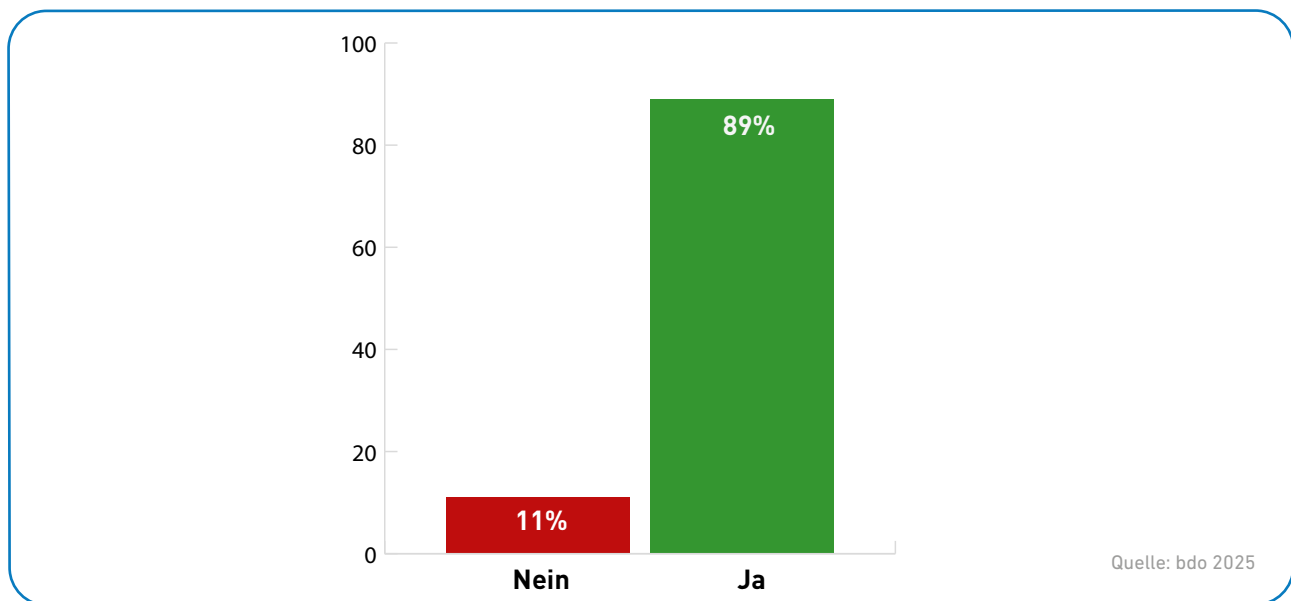


Abb. 9: bdo-Sonderabfrage – Senkung der Ausbildungskosten

Als wirksame Maßnahmen gegen den Fahrpersonal mangel **befürworten die Busunternehmen die Senkung der Ausbildungskosten (89 %) und die Reduktion der Ausbildungsdauer (67 %)**. Konkret halten 69 % es für sinnvoll, prüfungsreife Auszubildende durch die Streichung von Pflichtstunden früher zur Führerschein-Praxisprüfung zuzulassen. Aus Sicht der Busbetriebe müssen zudem die Wartezeiten auf Prüftermine für den Führerschein (52 %) und die Berufskraftfahrerqualifikation (49 %) reduziert werden. Auch die Einführung von fremdsprachigen Prüfungen für die Berufskraftfahrerqualifikation (33 %) und weiterer Fremdsprachen für die theoretische Führerscheinprüfung (28 %) halten die Unternehmen für hilfreich. Einen reinen Multiple-Choice-Test für die Berufskraftfahrer-Grundqualifikation befürworten 28 %, die Anerkennung weiterer Drittstaat-Führerscheine 46 %. Die Senkung des Mindestalters für Busfahrerinnen und Busfahrer befürworten 32 % der Busunternehmen.

Aus Sicht der Busbetriebe kann neues Fahrpersonal vorwiegend in den EU-Staaten (66 %) gewonnen werden. In Deutschland (15 %) und Drittstaaten (19 %) sind die Möglichkeiten nahezu ausgeschöpft. Allerdings beschäftigen derzeit lediglich 28 % der Busunternehmen im Ausland angeworbenes Fahrpersonal. Der Grund hierfür ist die komplizierte Anwerbung aus dem Ausland. Als Hürden, um ausländische Fahrerinnen und Fahrer einzustellen, nennen die Busunternehmen die Sprachbarrieren (72 %), die Bürokratie und zu komplizierte Prozesse (67 %) oder die fehlende Anerkennung von Drittstaat-Führerscheinen (38 %). Aber auch die fehlende Berufskraftfahrerqualifikation der Drittstaatsangehörigen (33 %) oder zu teure Anwerbungsprozesse oder Vermittler (32 %) werden genannt. 14 % der Betriebe finden genügend neues Personal in Deutschland.

28 % der Busbetriebe finanzieren neuen Fahrerinnen und Fahrern sowohl den Busführerschein als auch die Berufskraftfahrerqualifikation. Die Führerscheinkosten werden von 9 % und die Kosten für die Berufskraftfahrerqualifikation von 11 % übernommen. Im Rahmen der dreijährigen Berufsausbildung werden bei 17 % der Unternehmen Nachwuchskräfte ausgebildet.

## 1. BUSTOURISTIK/GELEGENHEITSVERKEHR

### Wie hat sich in 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 die Geschäftslage im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

43 % der Bustouristiker verzeichnen eine gleich gute Geschäftslage. 36 % sehen nochmals eine weitere Verbesserung.

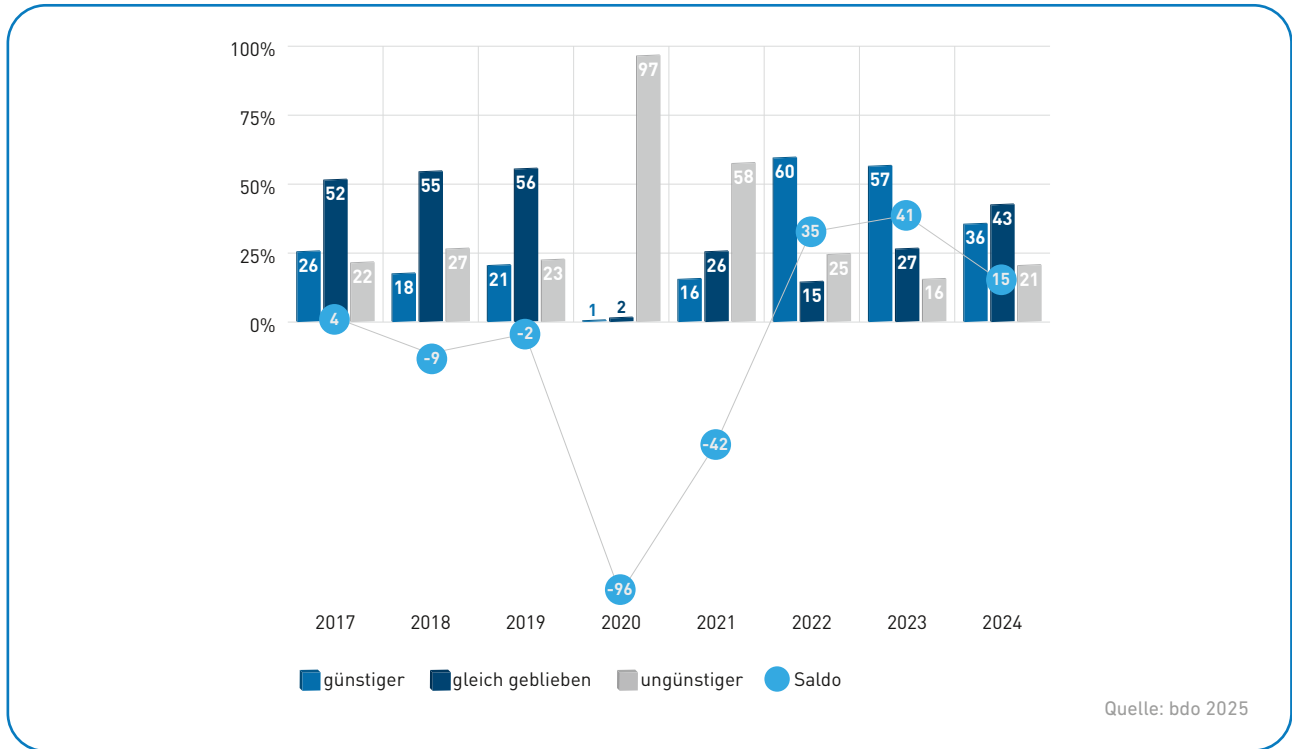


Abb. 10: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Geschäftslage

### Wie hat sich in 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 der Umsatz im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Das starke Positivtrend aus den Vorjahren hat sich bei einem Drittel der Betriebe stabilisiert. Die Hälfte der Unternehmen verzeichnet erneut eine günstigere Umsatzentwicklung.

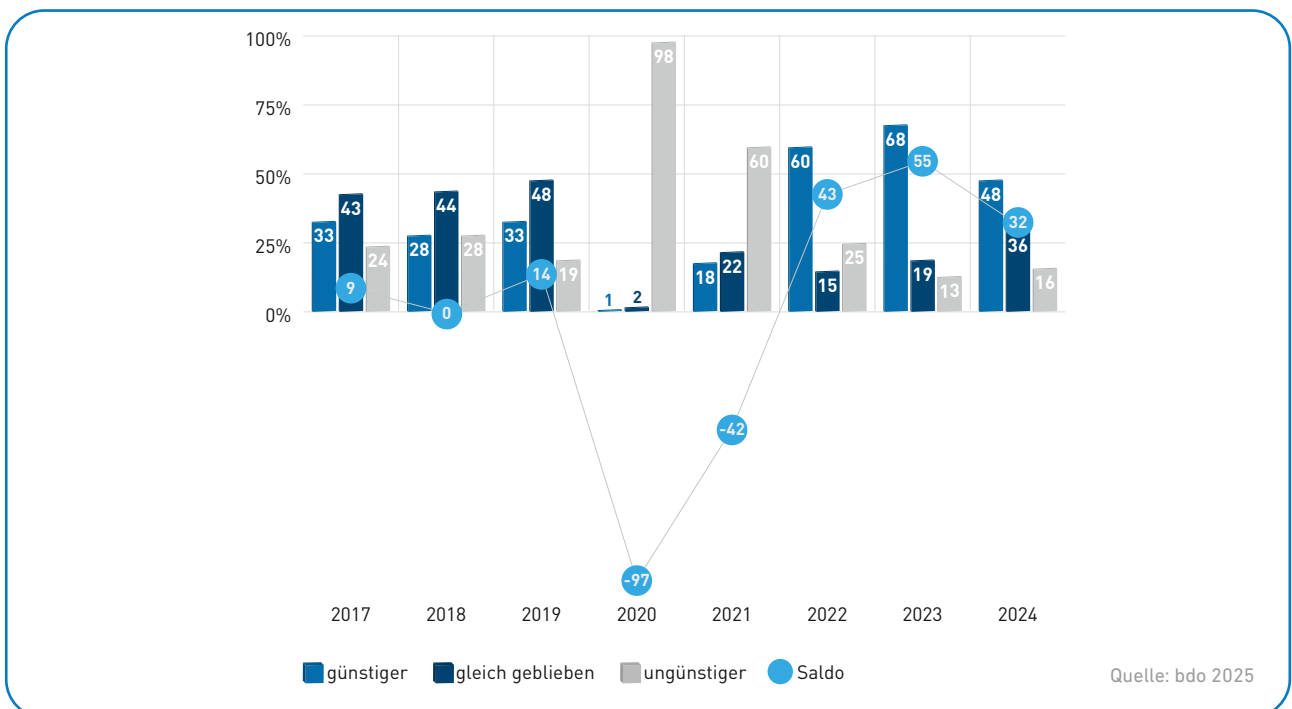


Abb. 11: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Umsatzentwicklung

### Wie hat sich in 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 der Gewinn im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Jeweils 35 % der Bustouristiker verzeichnet eine günstigere oder ungünstigere Entwicklung. Bei 30 % hat sich der Positivtrend aus 2022 und 2023 gehalten.

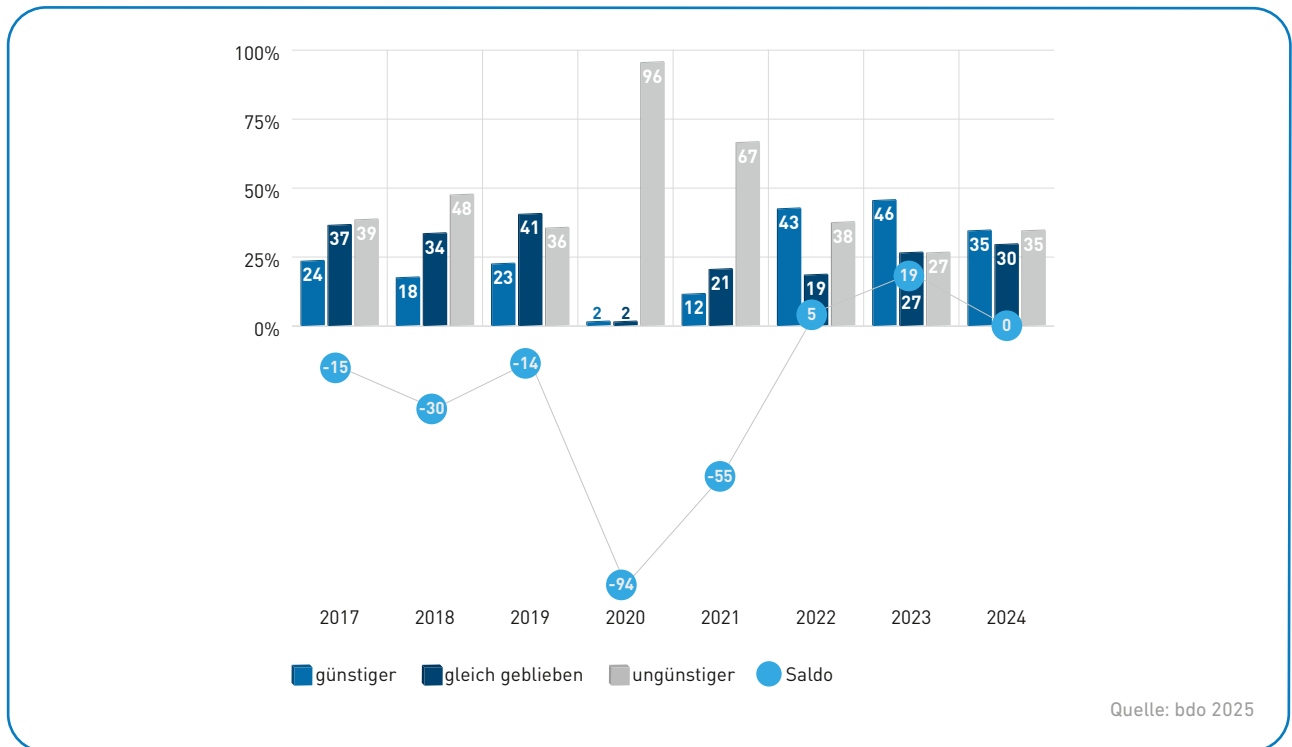


Abb. 12: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Gewinnentwicklung

### Wie haben sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 die eigenveranstalteten Reisen im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

24 % bewertet die Lage als günstiger. Mittlerweile gibt über die Hälfte eine gleichbleibende Entwicklung an.

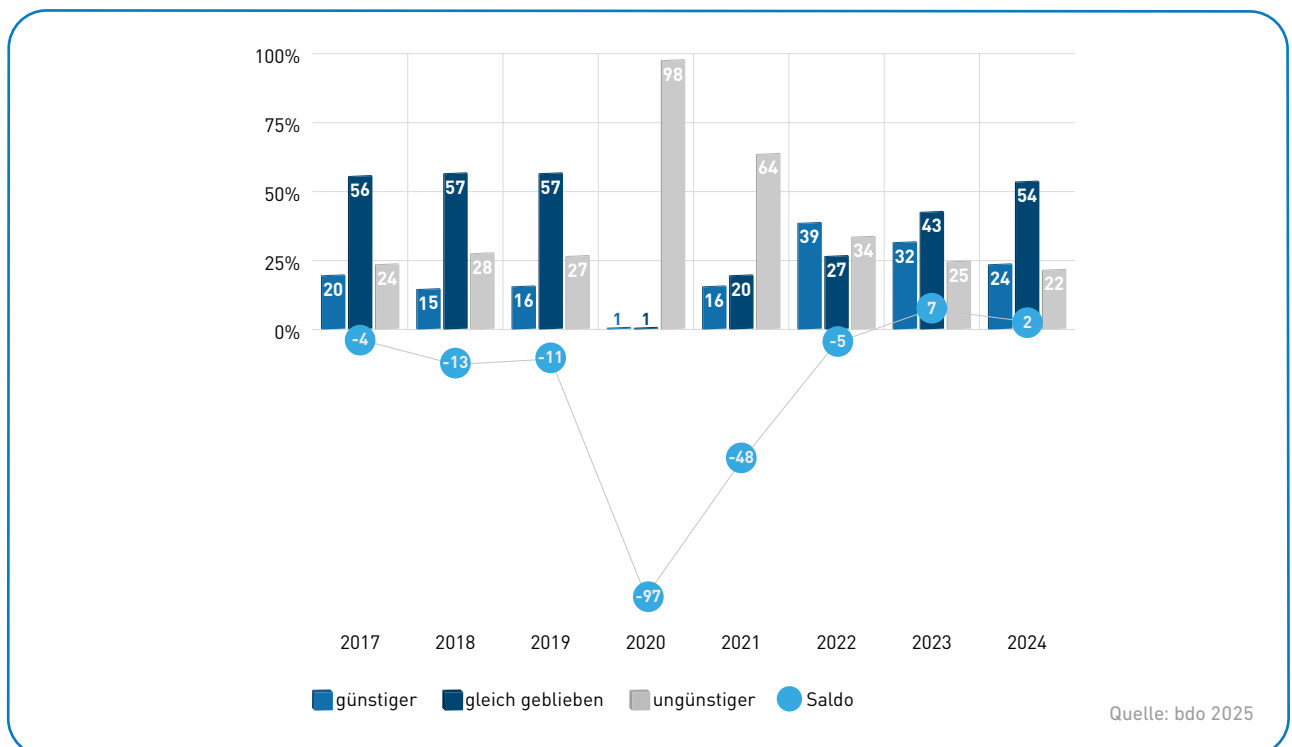


Abb. 13: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung eigenveranstaltete Reisen

### Wie hat sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 der Mietomnibusverkehr im Tourismus/ Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Das Mietomnibusgeschäft wird vorwiegend als gleichbleibend bewertet. 36 % geben eine günstigere Entwicklung an.

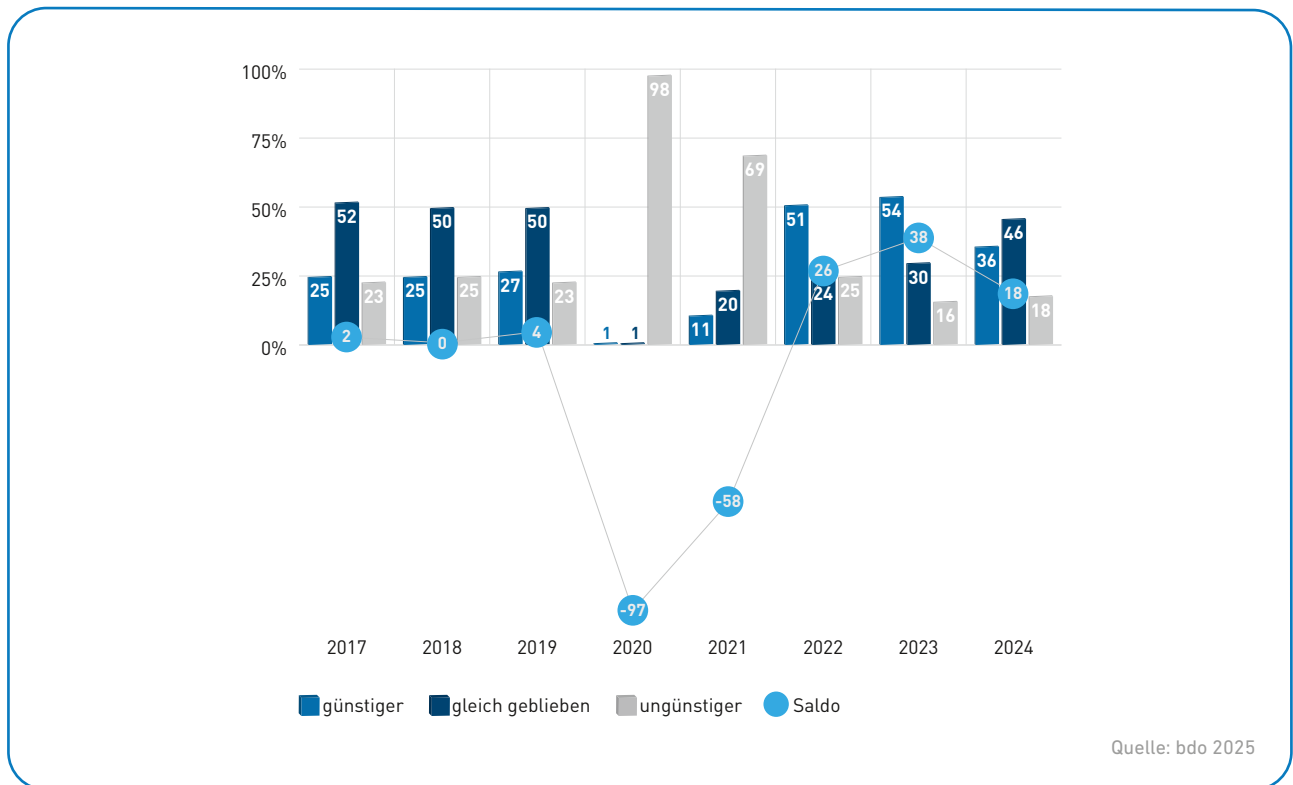


Abb. 14: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung des Mietomnibusgeschäfts

### Wie haben sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 die Tagesausflugsverkehre im Tourismus/ Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Die Situation wird mehrheitlich als gleichbleibend, bei knapp einem Viertel aber als ungünstiger bewertet. Der Stimmungssaldo hat sich gegenüber 2022 halbiert.

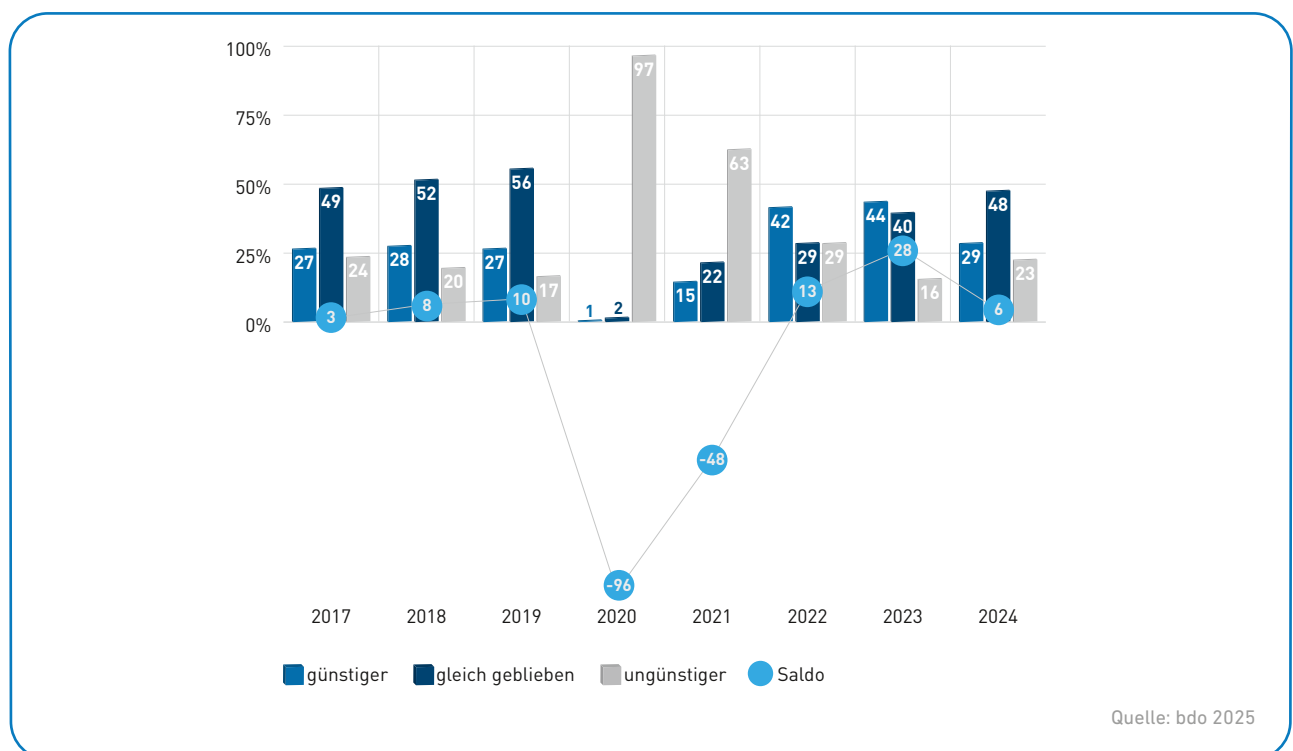


Abb. 15: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Tagesreisen

### Wie haben sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 die Buchungszahlen im Inland im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Der positive Saldo aus den Vorjahren schwächt sich ab und befindet sich auf dem Vor-Corona-Niveau. Ein Drittel der Bus-touristiker verzeichnet günstigere inländische Buchungszahlen.

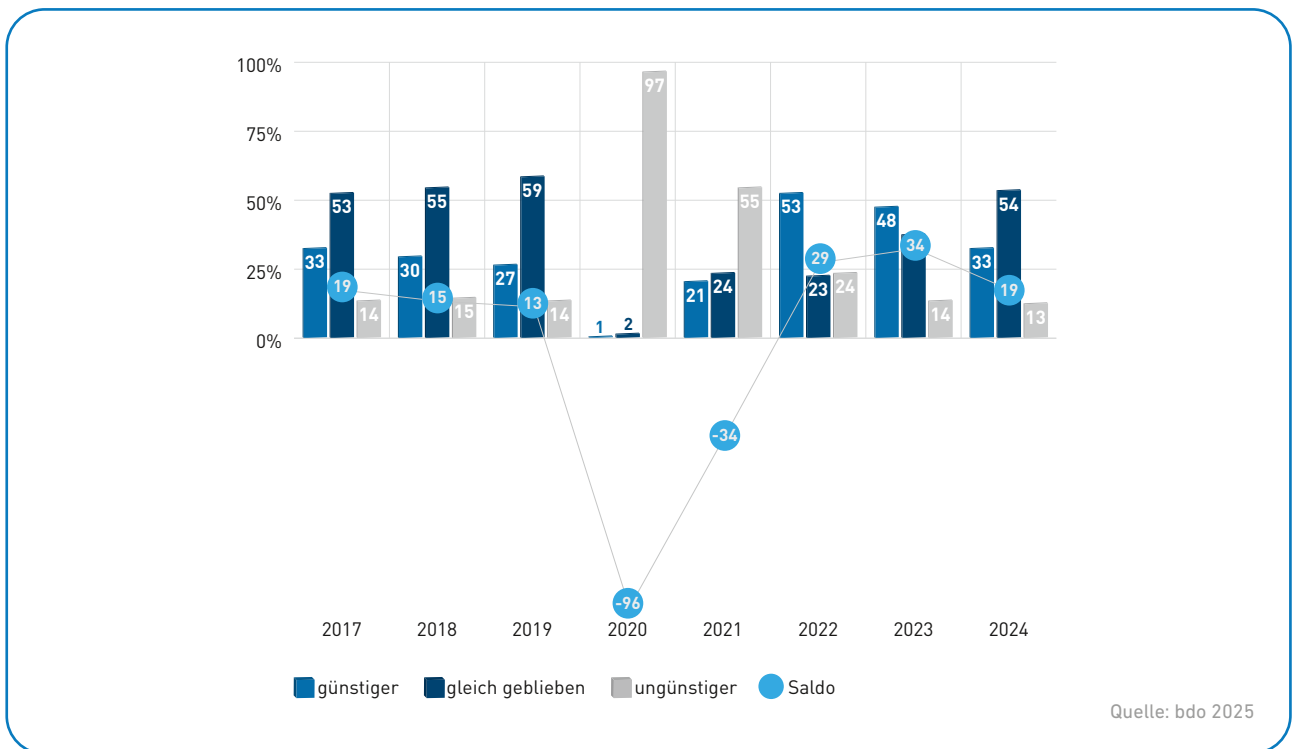


Abb. 16: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Buchungszahlen im Inland

### Wie haben sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 die Buchungszahlen im Ausland im Tourismus/Gelegenheitsverkehr entwickelt?

Nach einem kleinen Positivtrend in 2023 zeichnet sich bei einem Viertel der Betriebe wieder eine ungünstigere Entwicklung ab.

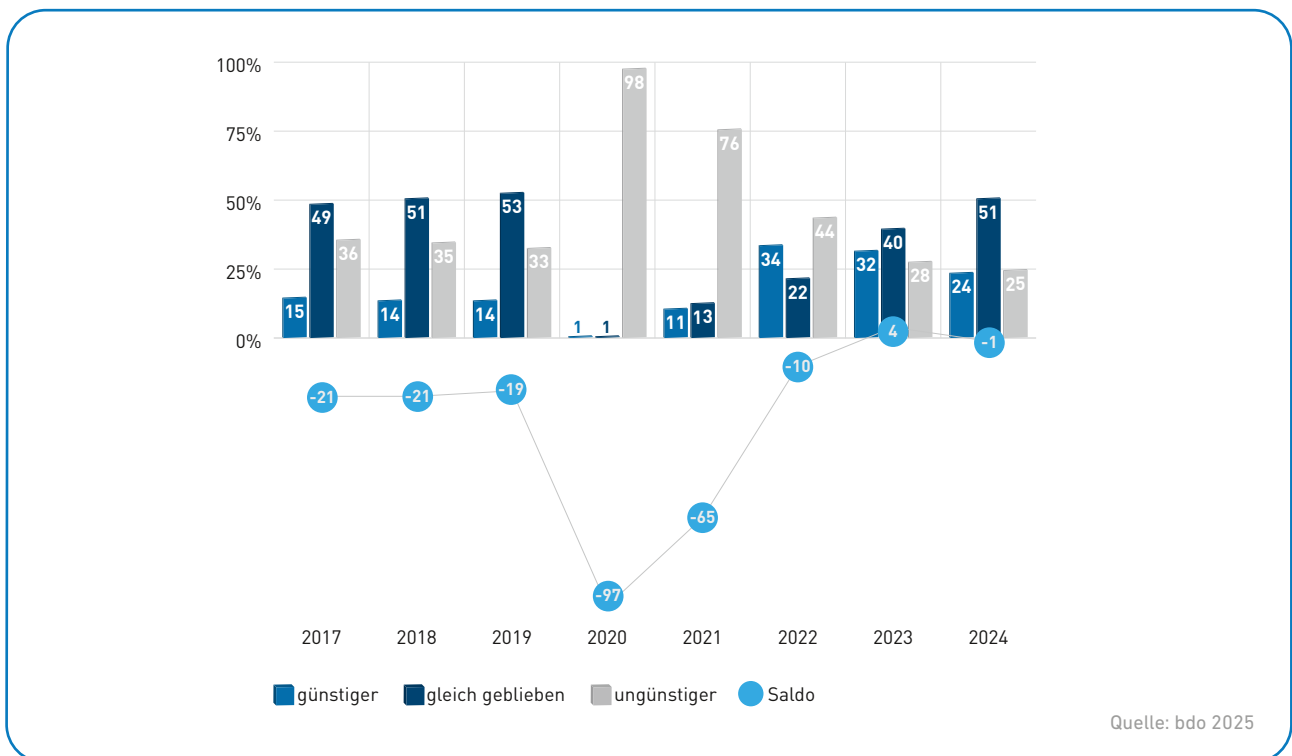


Abb. 17: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Beurteilung der Buchungszahlen ins Ausland

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

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

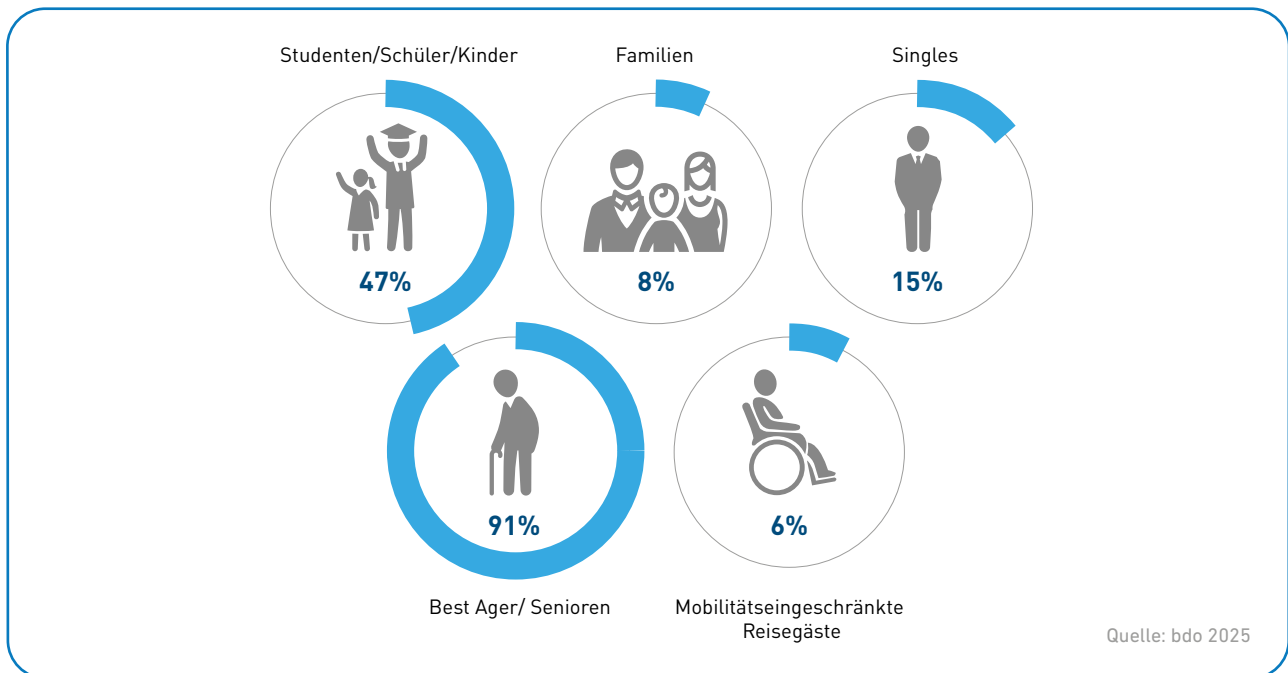


Abb. 18: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Hauptzielgruppe/n

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

Den Best Ager/Senioren wird weiterhin das höchste Potential zugemessen.

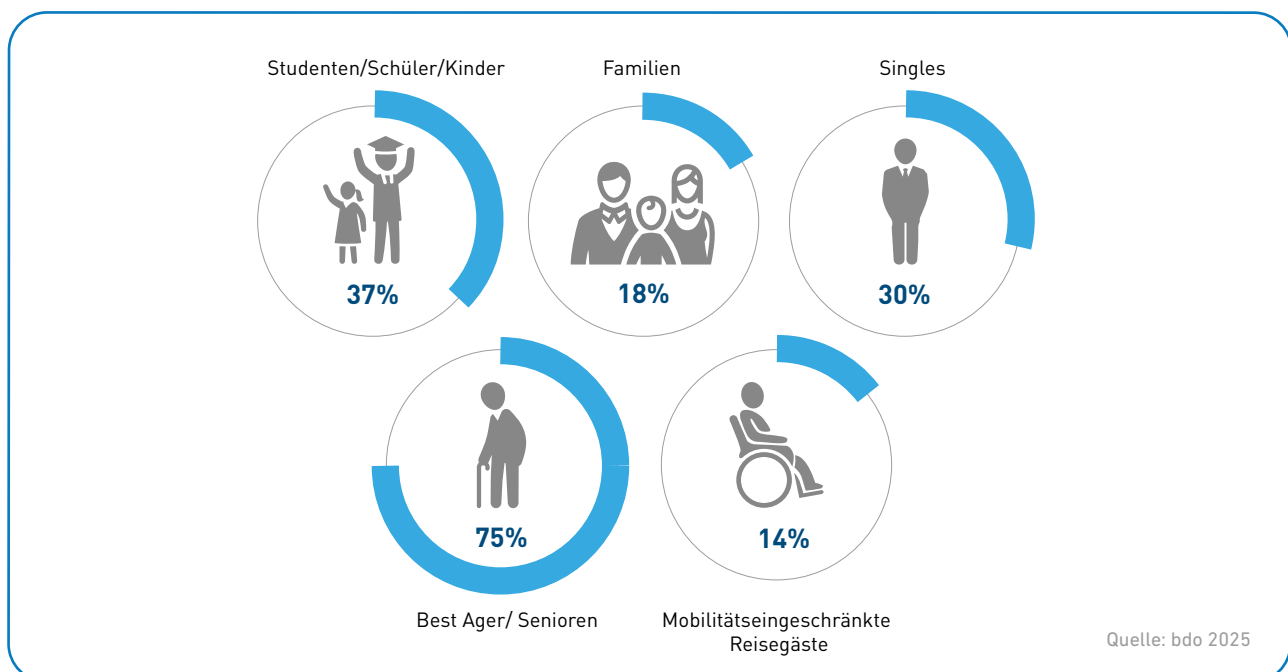


Abb. 19: Tourismus/Gelegenheitsverkehr – Zielgruppe/n mit Potenzial

## Auswirkungen des Deutschlandtickets auf die Bustouristik

39 % der Unternehmen in der Bustouristik spüren Auswirkungen des Deutschlandtickets auf ihr Angebot. Davon geben 21 % an, dass sich das Anmietgeschäft nicht wie prognostiziert entwickelt habe. Die Unternehmen verzeichnen aber auch weniger Buchungen von Tagesfahrten (19 %), Mehrtagesfahrten (8 %) oder sowohl bei den Tagesfahrten als auch den Mehrtagesfahrten (16 %). 61 % der Betriebe spüren keine Auswirkungen des Deutschlandtickets auf ihr Unternehmen.

## Potentiale und zukünftige Entwicklung in der Bustouristik/Gelegenheitsverkehr

Jedes Jahr bewerten die befragten Busunternehmen mögliche Zukunftstrends in der Bustouristik. Mittlerweile sieht fast ein Viertel der Betriebe in eigenveranstalteten Busreisen einen Zukunftstrend (2022: 14 %; 2023: 18 %; 2024: 26 %). 34 % sehen ein steigendes Potential in den Anmietverkehren (2022: 28 %; 2023: 39 %).

Bei den Reisezielen bleibt der Trend zu Reisen innerhalb Deutschlands stabil (2022: 65 %; 2023: 52 %; 2024: 51 %), während der Trend zu Auslandsreisen leicht steigt (2022: 10 %; 2023: 17 %; 2024: 19 %).

Bei den thematischen Schwerpunkten liegen nach wie vor die Kurz- und Tagesfahrten (2022: 75 %; 2023: 74 %; 2024: 69 %) vorn. Der Trend zu Eventreisen ist nochmals gestiegen (2022: 25 %; 2023: 25 %; 2024: 30 %). Aktivurlaubsreisen (2022: 17 %; 2023: 19 %; 2024: 22%) und Luxusreisen (2022: 12 %; 2023: 15 %; 2024: 19 %) spielen nach wie vor eine geringere Rolle. Gleiches gilt für den Gesundheitstourismus (2022: 15 %; 2023: 15 %; 2024: 18 %). Der Trend zu Familienurlaubsreisen ist nach wie vor sehr gering (2022: 3 %; 2023: 3 %; 2024: 2 %).

Immer weniger Bustouristiker gehen von künftig sinkenden Fahrgastzahlen aus (2022: 62 %; 2023: 49 %; 2024: 42 %). Steigende Fahrgastzahlen werden von 22 % erwartet (2022: 12 %; 2023: 22 %). Die Erwartung einer steigenden Anzahl plötzlicher Stornierungen durch eine steigende Krisengefahr ist zurückgegangen (2022: 57 %; 2023: 43 %; 2024: 38 %). Die steigende Unsicherheit von Pauschalreisenden aufgrund einer möglichen Insolvenz von Reiseanbietern verharrt auf ähnlichem Niveau (2022: 16 %; 2023: 11 %; 2024: 12 %). Eine steigende Unsicherheit der Gäste bei der Buchung von Pauschalreisen aufgrund des Infektionsrisikos wird weniger gesehen (2022: 39 %; 2023: 19 %; 2024: 8 %).

Die Befürchtungen von steigenden Problemen mit Overtourism-Destinationen (z. B. durch unzufriedene Gäste, Preissteigerung, verstopfte Straßen, etc.) haben erneut zugenommen (2022: 32 %; 2023: 40 %; 2024: 45 %).

Bei digitalen Angeboten, wie z. B. High-Speed-Internet oder Streaming an Board, wird weiterhin eine geringe Nachfrage, aber ein steigender Trend gesehen (2022: 10 %; 2023: 13 %; 2024: 16 %).



## Herausforderungen in der Bustouristik/im Gelegenheitsverkehr

Die Konjunkturumfrage analysiert auch die aktuellen und künftigen Herausforderungen in der Bustouristik. Der administrative Aufwand und die Bürokratie beschäftigen 88 % der Betriebe (2023: 86 %). Bei 87 % der Unternehmen wirkt sich der zunehmende administrative und finanzielle Aufwand in einigen Ländern auf die Destinationswahl bei der Konzipierung einer Reise/Route aus (2022: 80 %; 2023: 81%). 62 % empfinden die unterschiedlichen und zunehmend komplizierten Mehrwertsteuerregelungen in den einzelnen EU-Staaten herausfordernd.

Zu den zukünftig größten Herausforderungen für die betriebliche Entwicklung zählen die Bustouristiker die gesetzlichen Rahmenbedingungen (75 %), die Mindestlohngesetze & Entsendevorschriften im Ausland (45 %) oder die Sozialvorschriften (41 %). Aber auch die Pauschalreiserichtlinie (28 %) und Fahrgastrechte (17 %) beschäftigen die Betriebe. Größere Schwierigkeiten hätten die Betriebe mit der Einführung einer Busmaut (50 %) oder Dieselfahrverboten (51 %). Der Fachkräftemangel fordert die Betriebe beim Fahrpersonal (69 %) mehr als in sonstigen Bereichen wie z. B. Werkstatt, Verwaltung und Vertrieb (33 %).

Die Verdrängung durch Konkurrenzanbieter beschäftigt die Unternehmen weniger (9 %). Die Komplexität der Ausschreibungen (17 %) sowie der Wettbewerb mit Flugangeboten und sog. Billigfliegern (15 %) oder den Bahnangeboten (16 %) fallen stärker ins Gewicht. In Anbietern neuer digitaler Mobilitätsdienstleistungen wird wenig Konkurrenz gesehen (4 %). Ein Preisverfall (14 %) oder das Thema Barrierefreiheit (2 %) treibt die Unternehmen wenig um. Der demografische Wandel (21 %) oder der Zustand der Straßeninfrastruktur (34 %) beschäftigt die Unternehmen mehr. Die Verfügbarkeit von Tank- und Ladeinfrastruktur (8 %) oder der Zustand der Bahnhofs- und Haltestelleninfrastruktur (10 %) spielen in der Bustouristik eine aktuell geringe Rolle. Sinkende Fahrgastzahlen beschäftigen 24 %.

52 % der Bustouristiker halten die aktuelle finanzielle Förderung moderner Fahrzeugflotten für nicht ausreichend mittelstandsfreundlich ausgestaltet. 25 % bewerten die Förderung als unzureichend und nur 2 % sehen eine ausreichende Förderung durch die Bundesregierung. Den Wegfall der Fahrzeugförderung sehen 14 % als Herausforderung. Steigende Energiepreise beschäftigen 62 % der Unternehmen.

84 % der Unternehmen schätzen die Folgen einer Busmaut negativ ein.

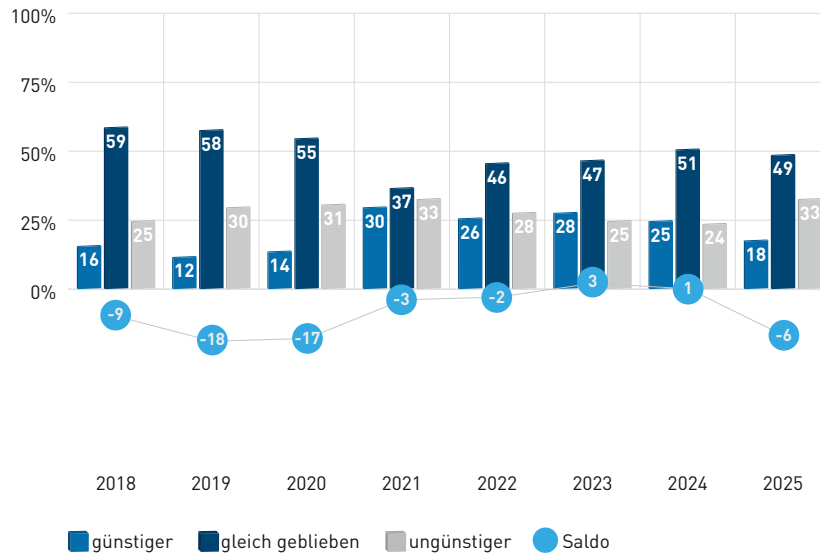
Das Thema Nachhaltigkeit spielt bei 59 % der Bustouristiker eine Rolle. Bei 12 % durch die Möglichkeit der Wahl von klimaneutralen Busreisen, für 48 % durch eine umweltschonende Programmplanung. 20 % sehen im wachsenden Klimabewusstsein der Bevölkerung eine Chance für ihr Geschäft, 36 % nicht. 82 % der Bustouristiker sehen die hervorragende Umweltbilanz des Buses in den politischen Rahmenbedingungen nicht angemessen berücksichtigt. 89 % sehen keine Möglichkeit, dass Dieselfahrzeuge in den kommenden 5 Jahren im Betrieb vollständig und gleichwertig ersetzt werden können. Für 88 % bestehen derzeit keine Voraussetzungen, um alternative Antriebe wirtschaftlich zu betreiben.

Damit alternative Antriebe Realität werden können, ist für 68 % der Bustouristiker eine bessere Förderung für die Anschaffung von Bussen und den Aufbau der notwendigen Infrastruktur erforderlich. 46 % sprechen sich für eine bessere Förderung beim Aufbau der Infrastruktur aus. Für 87 % fehlen passende Fahrzeuge am Markt. 48 % sehen zudem die Bereitstellung der erforderlichen Energiemengen durch den Energieversorger vor Ort als Problem. Eine bessere Verfügbarkeit von öffentlicher Lade-/Tankinfrastruktur wird von 61 % benötigt.

22 % sehen in der Digitalisierung eine Chance für ihr Geschäft, 31 % nicht.

## Wie schätzen Sie die allgemeine Geschäftslage im Tourismus/Gelegenheitsverkehr für 2025 im Vergleich zum Jahr 2024 ein?

49 % der Bustouristiker erwarten für 2025 eine gleichbleibende Geschäftslage. Ein Drittel erwartet eine ungünstigere Lage.



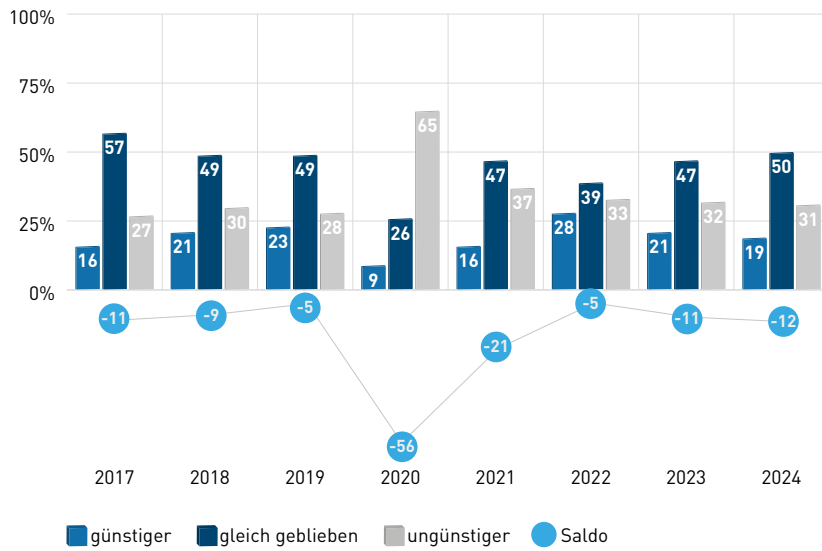
Quelle: bdo 2025

Abb. 20: Prognose 2025 zum Bustourismus

## 2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

### Wie hat sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 die Geschäftslage im ÖPNV entwickelt?

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

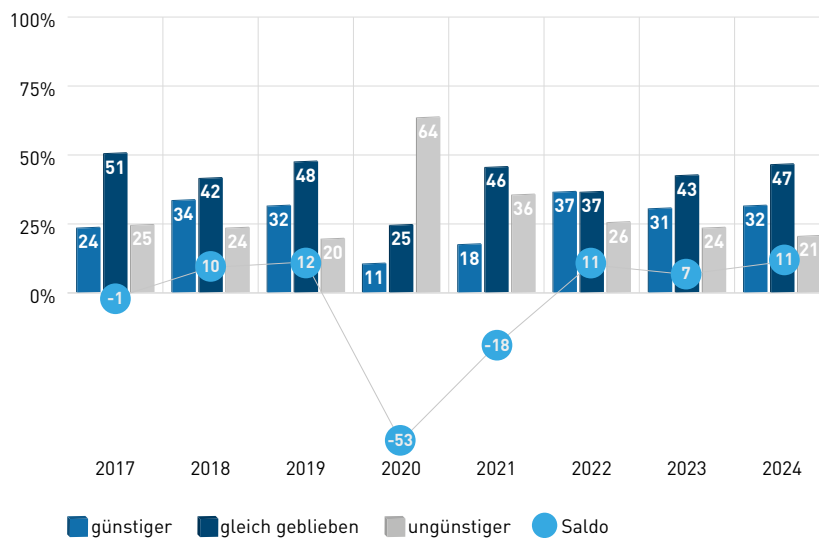


Quelle: bdo 2025

Abb. 21: ÖPNV – Beurteilung der Geschäftslage

### Wie hat sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 der Umsatz im ÖPNV entwickelt?

Die Unternehmen verzeichnen vorwiegend gleichbleibende Umsätze. Der leichte Positivtrend setzt sich fort.

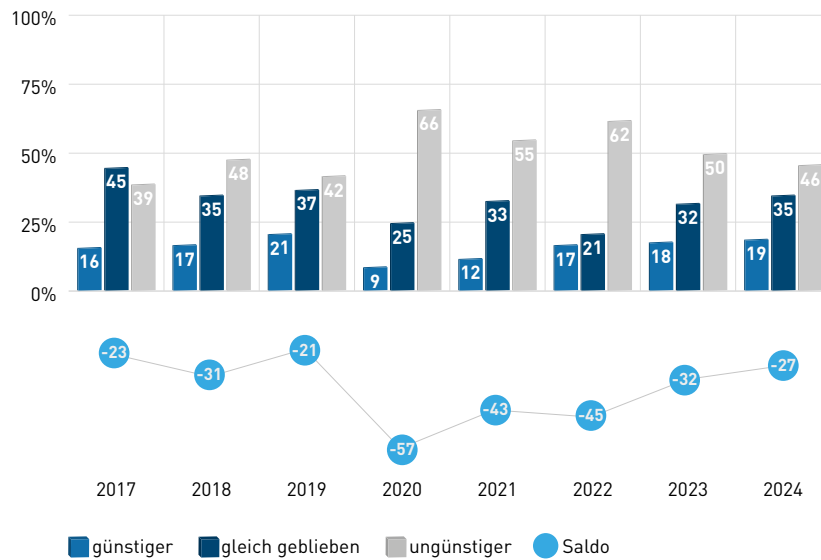


Quelle: bdo 2025

Abb. 22: ÖPNV – Beurteilung der Umsatzentwicklung

### Wie hat sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 der Gewinn im ÖPNV entwickelt?

Trotz eines Rückgangs verzeichnen weiterhin 46 % der ÖPNV-Betriebe eine ungünstigere Gewinnentwicklung.

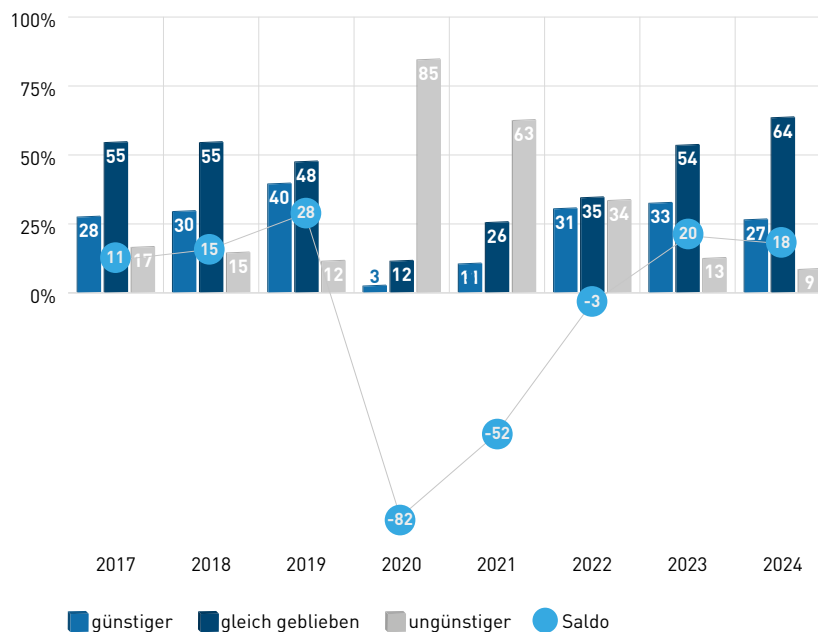


Quelle: bdo 2025

Abb. 23: ÖPNV – Beurteilung der Gewinnentwicklung

### Wie haben sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 die Fahrgastzahlen im ÖPNV entwickelt?

Deutlich über die Hälfte der Unternehmen verzeichnet gleichbleibende Fahrgastzahlen. Mit 27 % hat nur noch ein Viertel mehr Fahrgäste als im Vorjahr.



Quelle: bdo 2025

Abb. 24: ÖPNV – Entwicklung der Fahrgastzahlen

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

Hauptzielgruppe sind nach wie vor Studenten / Schüler / Kinder. Der Fokus auf Mobilitätseingeschränkte Reisegäste steigt (2024: 24 %).

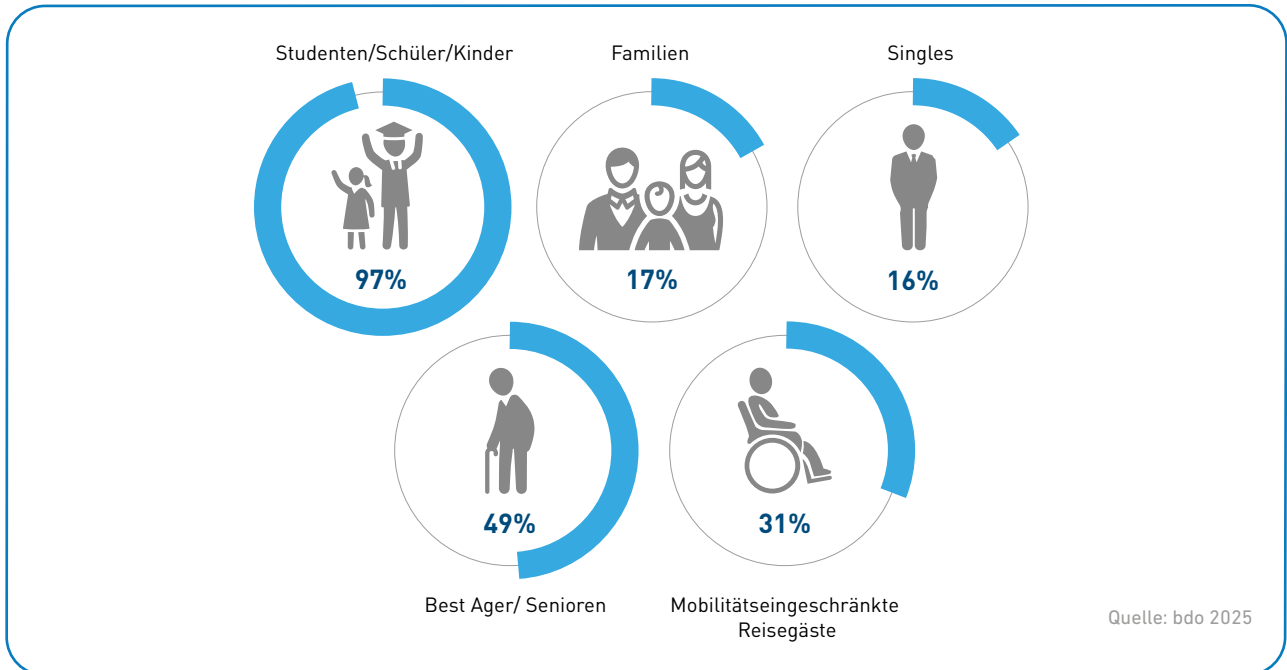


Abb. 25: ÖPNV – Hauptzielgruppe/n

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

Das meiste Potential wird erneut in den Studenten und Schülern sowie den Best Ager/Senioren gesehen. Das Potential der Familien ging erneut zurück (2022: 44 %; 2023: 40 %).

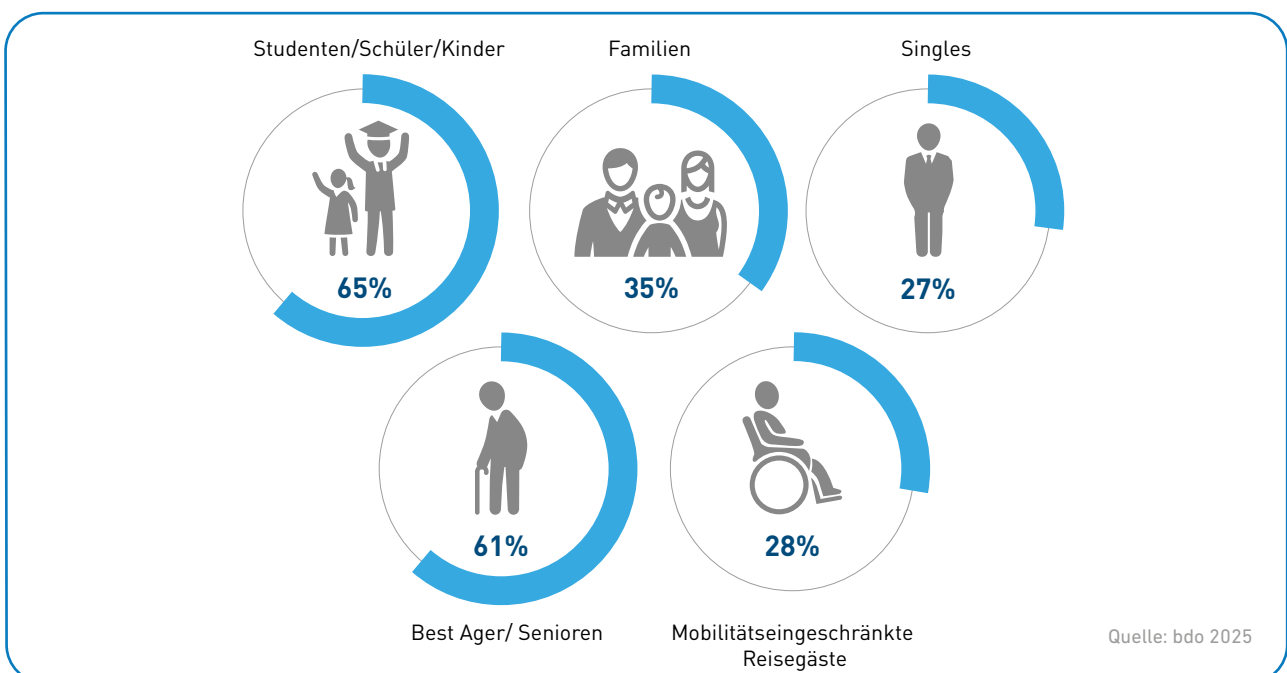


Abb. 26: ÖPNV – Zielgruppe/n mit Potenzial

## Potentiale und zukünftige Entwicklung im öffentlichen Personenverkehr

Die ÖPNV-Unternehmen erwarten verstärkt eine Ausweitung der Kommunalisierungen durch Direktvergaben. Über 59 % der Unternehmen sehen die Kommunalisierung als Zukunftstrend. Im letzten Jahr waren es lediglich 41 %. Auch sehen mehr Unternehmen einen Trend zu europaweiten Ausschreibungswettbewerben (57 % gegenüber 39 % im Vorjahr). Die Befragten sehen außerdem eine stärkere Bewegung hin zu On-Demand-Verkehren. 40 % der Befragten antworteten, dass sie hier einen Trend sehen (2023: 16 %).

Die Aussichten für den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit werden dieses Jahr positiver bewertet (2023: 3 %; 2024: 12 %). 17 % der Befragten erbringen ihre Verkehre eigenwirtschaftlich, 8 % im Rahmen einer KMU-Direktvergabe, 26 % über eine Ausschreibung und 49 % als Subunternehmen.

16 % der Betriebe bieten bereits On-Demand-Verkehre an. 5 % planen künftig solche Verkehre anzubieten und bei 16 % bereitet der Aufgabenträger eine entsprechende Ausschreibung vor. 62 % antworten, dass sie in absehbarer Zeit keine On-Demand-Verkehre anbieten.

## Wofür würden Sie zusätzliche Finanzierungsmittel für den ÖPNV einsetzen?

Die Finanzierungslage des ÖPNV ist nach wie vor unzureichend. Erneut würden zwei Drittel (2024: 63 %) zusätzliche Mittel in die Sicherung bestehender ÖPNV-Verkehre investieren.

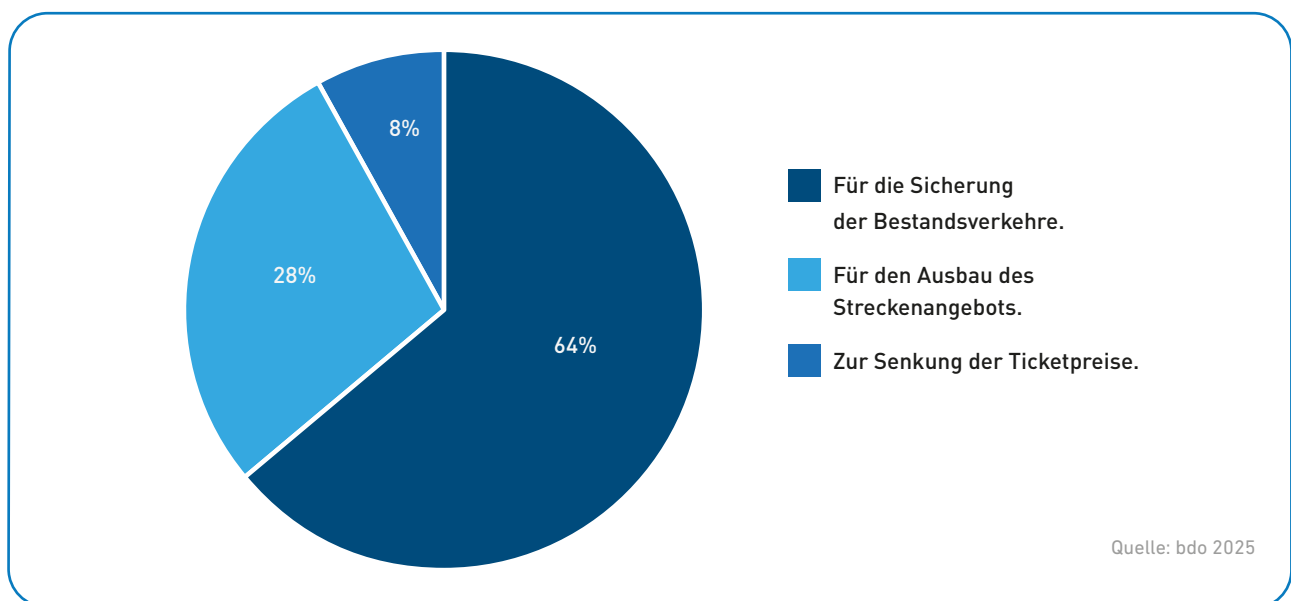


Abb. 27: ÖPNV – zusätzliche Finanzierungsmittel

## Wird sich in 2025 Ihr Angebot verändern?

19 % der ÖPNV-Unternehmen werden in 2025 ihr Angebot einschränken.

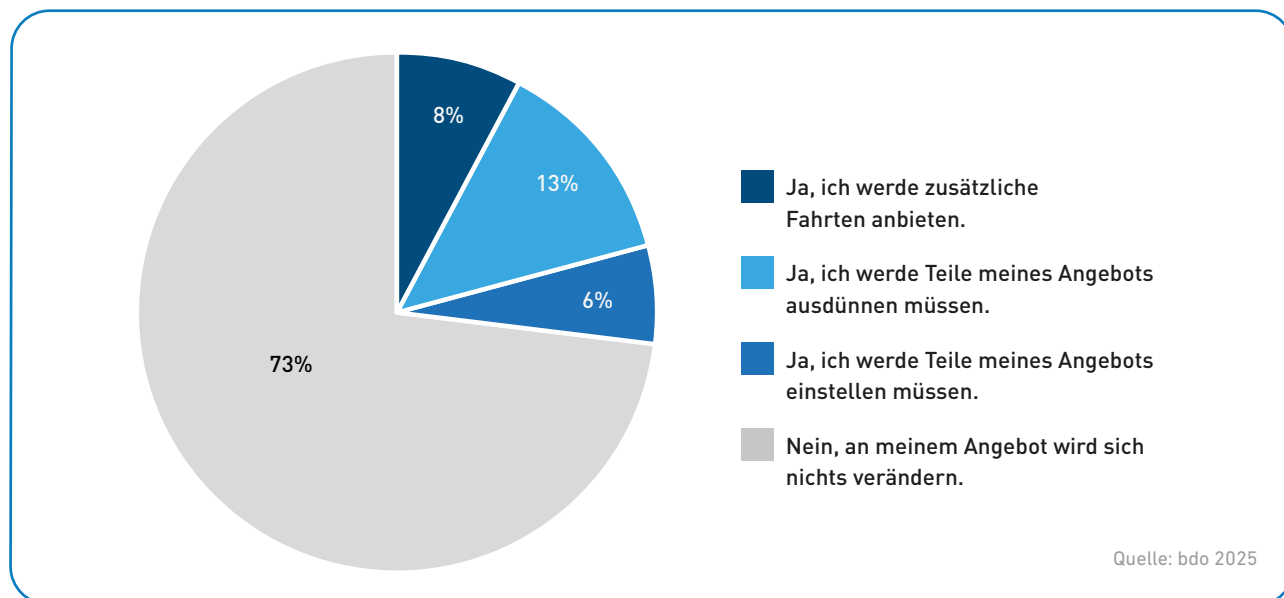


Abb. 28: ÖPNV – Angebotsveränderung 2025

## Herausforderungen im öffentlichen Personennahverkehr

Für 80 % der ÖPNV-Unternehmen wird die hervorragende Umweltbilanz des Busses in den politischen Rahmenbedingungen nicht ausreichend berücksichtigt. So hält die Mehrheit der Betriebe die aktuelle finanzielle Förderung moderner Fahrzeugflotten zur Erreichung der Klima-Ziele für nicht mittelstandsfreundlich (2021: 60 %; 2022: 61 %; 2023: 52 %; 2024: 56 %). 36 % halten die derzeitige Förderung für unzureichend. Lediglich 3 % sind mit den Förderbedingungen zufrieden. 57 % halten eine bessere Förderung des Aufbaus der Infrastruktur für notwendig. Für 46 % fehlen die passenden Fahrzeuge am Markt. 63 % sehen zudem die Bereitstellung der erforderlichen Energiemengen durch den Energieversorger vor Ort als Problem. 65 % wünschen sich mehr Unterstützung durch die Aufgabenträger. 54 % benötigen eine bessere Verfügbarkeit von öffentlicher Lade- und Tankinfrastruktur. 85 % der Befragten glauben, dass Dieselfahrzeuge in den nächsten 5 Jahren nicht vollständig und gleichwertig ersetzt werden können. Nur 7 % stimmen zu, dass derzeit schon die Voraussetzungen bestehen, alternative Antriebe wirtschaftlich zu betreiben. Grundsätzlich ist das Thema Elektrobüsförderung für viele Unternehmen noch nicht relevant. 73 % der Befragten gaben an, dass sie sich bislang noch nicht um eine Förderung beworben haben. 49 % sehen den Wegfall der Fahrzeugförderung dennoch als Herausforderung für die betriebliche Entwicklung.

Der demografische Wandel besorgt 22 % der Unternehmen. 63 % der ÖPNV-Betriebe leiden unter einem Mangel an Fahrerinnen und Fahrern. 61 % müssen in der Folge Kundenanfragen ablehnen, können geplante Fahrten nicht durchführen (18 %) oder nicht an Ausschreibungen teilnehmen (40 %). Innerhalb der letzten 12 Monate hat der Busfahrpersonal-mangel bei 36 % der ÖPNV-Betriebe zugenommen, weitere 28 % berichten von einer deutlichen Zunahme.

Der bürokratische Arbeitsaufwand belastet 79 % der Unternehmen. Für 71 % gehören daher die gesetzlichen Rahmenbedingungen zu den künftig größten Herausforderungen. Viele Unternehmen finden zudem die zunehmende Komplexität der Ausschreibungen problematisch (46 %).

53 % geben an, der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit des PBefG werde in den Kommunen nicht ausreichend berücksichtigt. 7 % geben eine ausreichende Berücksichtigung an.

Steigende Energiepreise wären für 64 % der Unternehmen schwierig. Den Zustand der Straßeninfrastruktur halten 29 % für eine Herausforderung. Die Bahnhofs- und Halteinfrastruktur finden nur 7 % der Betriebe problematisch. Dieselfahrverbote wären ein größeres Problem (34 %).

In der Digitalisierung sehen 38 % der Unternehmen eine Chance für ihr Geschäft, 28 % nicht.

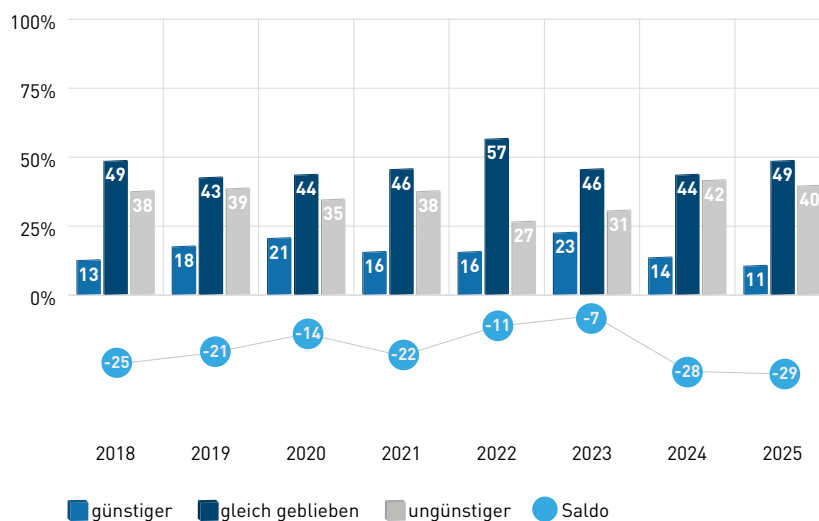
19 % der Befragten gaben an, dass sie ihr Angebot in 2025 ausdünnen oder einstellen werden. Der Fahrpersonalmangel, gestiegene Personalkosten und die hohen Dieselmkosten wurden als Hauptgründe genannt. Grundsätzlich führt der fehlende Ausgleich der gestiegenen Kosten zu Kürzungen beim Angebot.

Das Deutschlandticket wird von 23 % der ÖPNV-Betriebe verkauft. Als Gründe für den Nicht-Verkauf des bundesweiten Tickets nennen die Unternehmen die Umstellung auf ein digitales Abo-System, welche

zu aufwändig (20 %), kostspielig (12 %) oder sowohl zu aufwändig als auch zu kostspielig (33 %) war. 63 % der Unternehmen fehlt der Anreiz für den Verkauf des D-Tickets, weil durch den Ticket-Vertrieb Kosten entstehen und die Mindereinnahmen durch das Deutschlandticket ausgeglichen werden. 33 % der ÖPNV-Betriebe kontrollieren das digitale Deutschlandticket derzeit vollständig. Bei 22 % sind noch nicht alle Kontrollgeräte für das D-Ticket ausgelegt. 11 % führen zwar noch keine Kontrollen durch, haben eine entsprechende Umstellung aber beauftragt. 35 % der Unternehmen planen auch künftig keine Umstellung, um das Deutschlandticket kontrollieren zu können.

### Wie schätzen Sie die allgemeine Geschäftslage für 2025 im Vergleich zum Jahr 2024 ein?

Der Stimmungs-Saldo ist erneut gesunken. Die Hälfte der Betriebe geht von einer gleichbleibenden Geschäftslage aus. 40 % sehen erneut einen Negativtrend.



Quelle: bdo 2025

Abb. 29: Prognose 2025 zum ÖPNV



### 3. FERNBUSLINIENVERKEHR

#### Wie hat sich in 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 die Geschäftslage im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Die Unternehmen sehen gleichermaßen eine günstige wie eine ungünstige Geschäftslage. Der Anteil ungünstiger Bewertungen ging deutlich zurück.

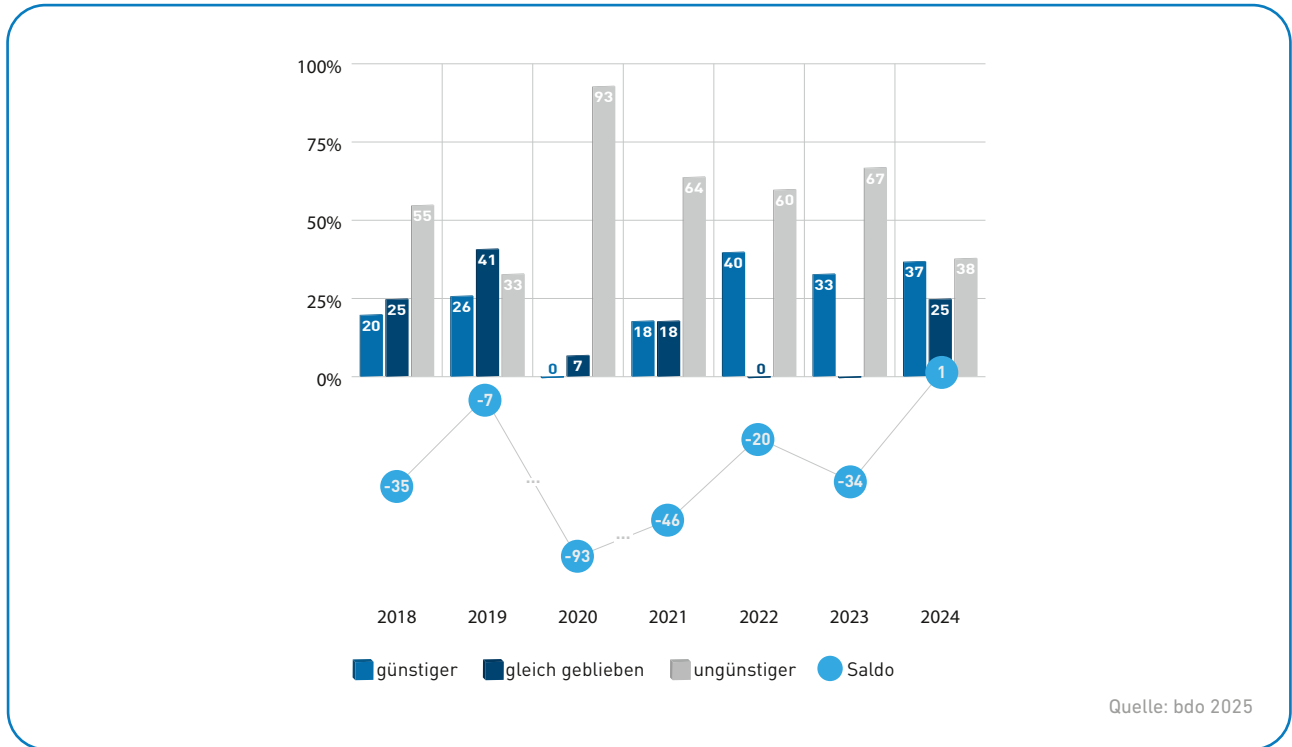


Abb. 30: Fernbuslinienverkehr – Beurteilung der Geschäftslage

#### Wie hat sich in 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 der Umsatz im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Die Hälfte der Betriebe bewertet die Umsatzentwicklung günstiger. Der Anteil ungünstiger Bewertungen nahm erneut ab.

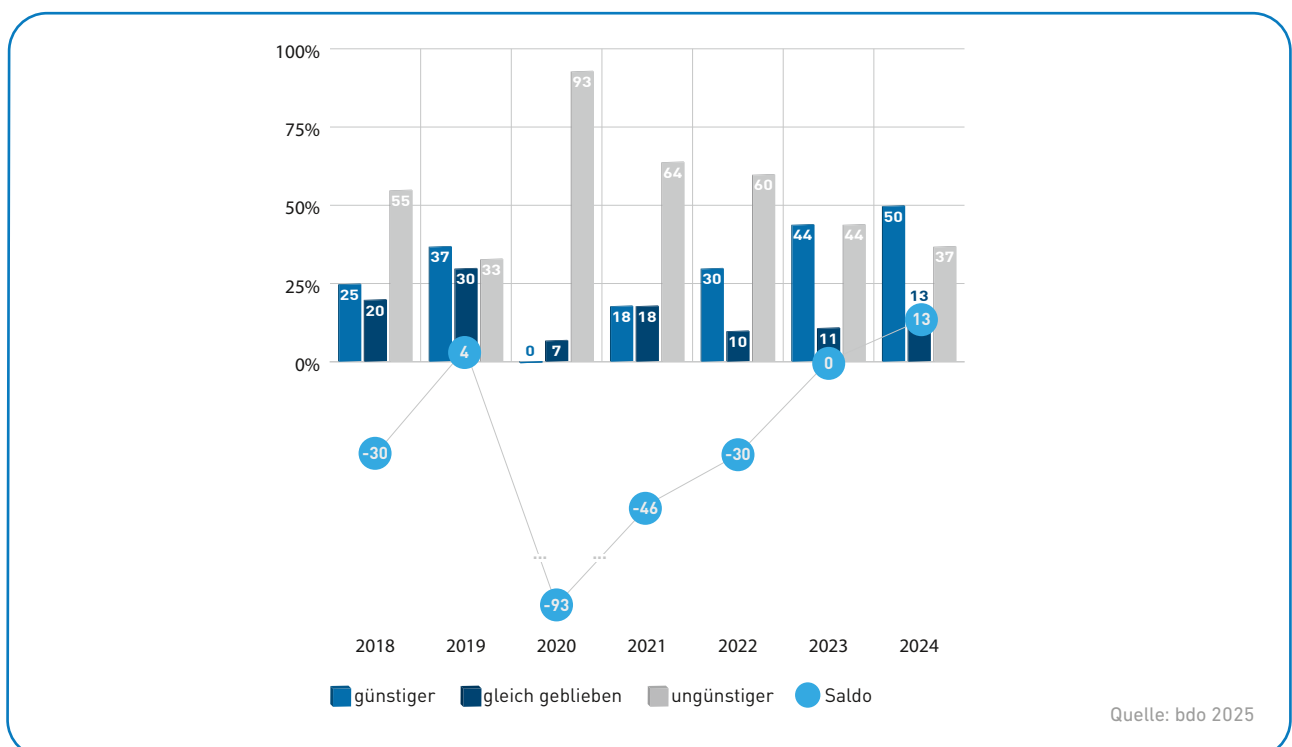


Abb. 31: Fernbuslinienverkehr – Beurteilung der Umsatzentwicklung

### Wie hat sich in 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 der Gewinn im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Die Gewinnlage blieb für ein Viertel der Unternehmen gleich. Mit den ansteigenden Positivbewertungen und dem nachhaltigen Rückgang der ungünstigen Bewertungen zeichnet sich ein Positivtrend ab.

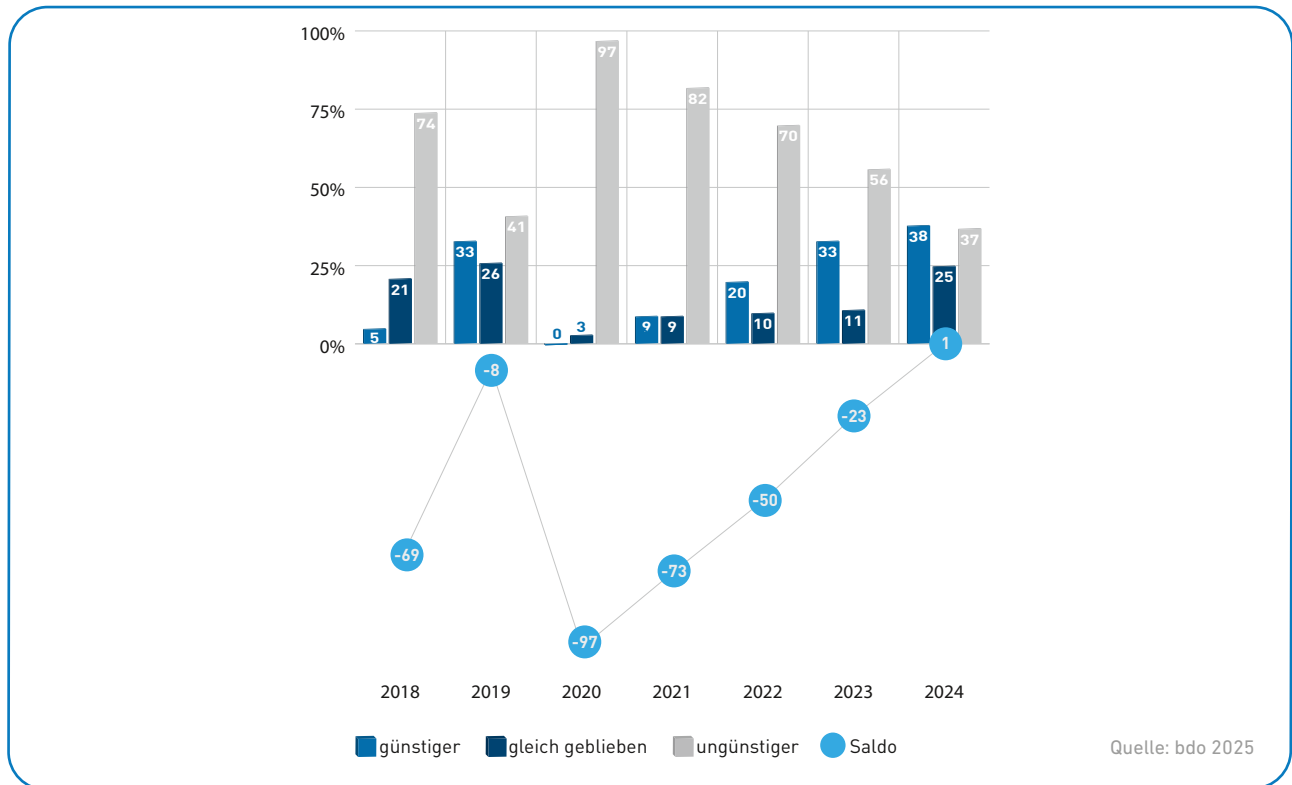


Abb. 32: Fernbuslinienverkehr – Beurteilung der Gewinnentwicklung

### Wie haben sich in 2024 im Vergleich zum Vorjahr 2023 die Fahrgastzahlen im Fernbuslinienverkehr entwickelt?

Der stetige Aufwärtstrend bei den Fahrgastzahlen schwächt sich ab. Für über ein Drittel der Betriebe blieb die Situation unverändert. 25 % der Unternehmen konnten eine günstige Entwicklung der Fahrgastzahlen verzeichnen.

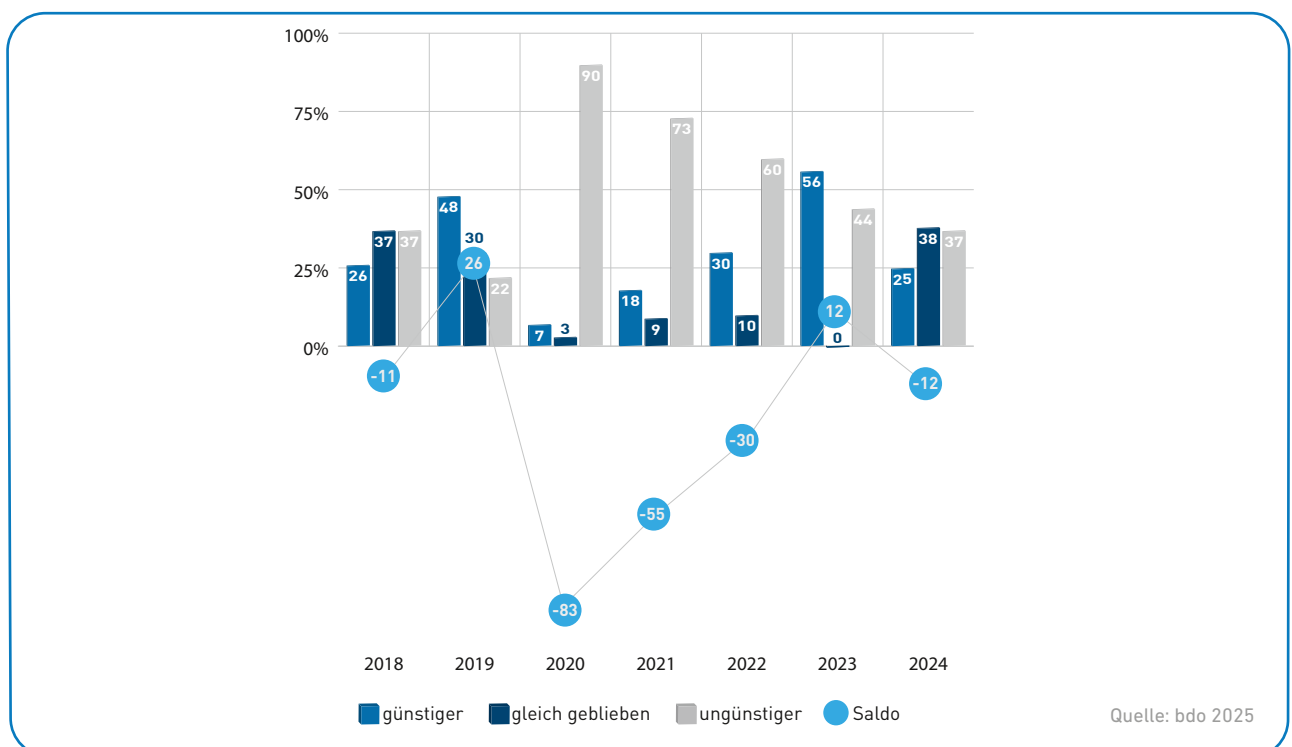


Abb. 33: Fernbuslinienverkehr – Entwicklung der Fahrgastzahlen

### Was ist/sind Ihre Hauptzielgruppen im Bereich Fernlinienverkehr?

Alle Fahrgastgruppen sind gewachsen. Lediglich die Familien (2024: 78 %) sowie die Best Ager / Senioren (2024: 89 %) verzeichnen deutliche Rückgänge.

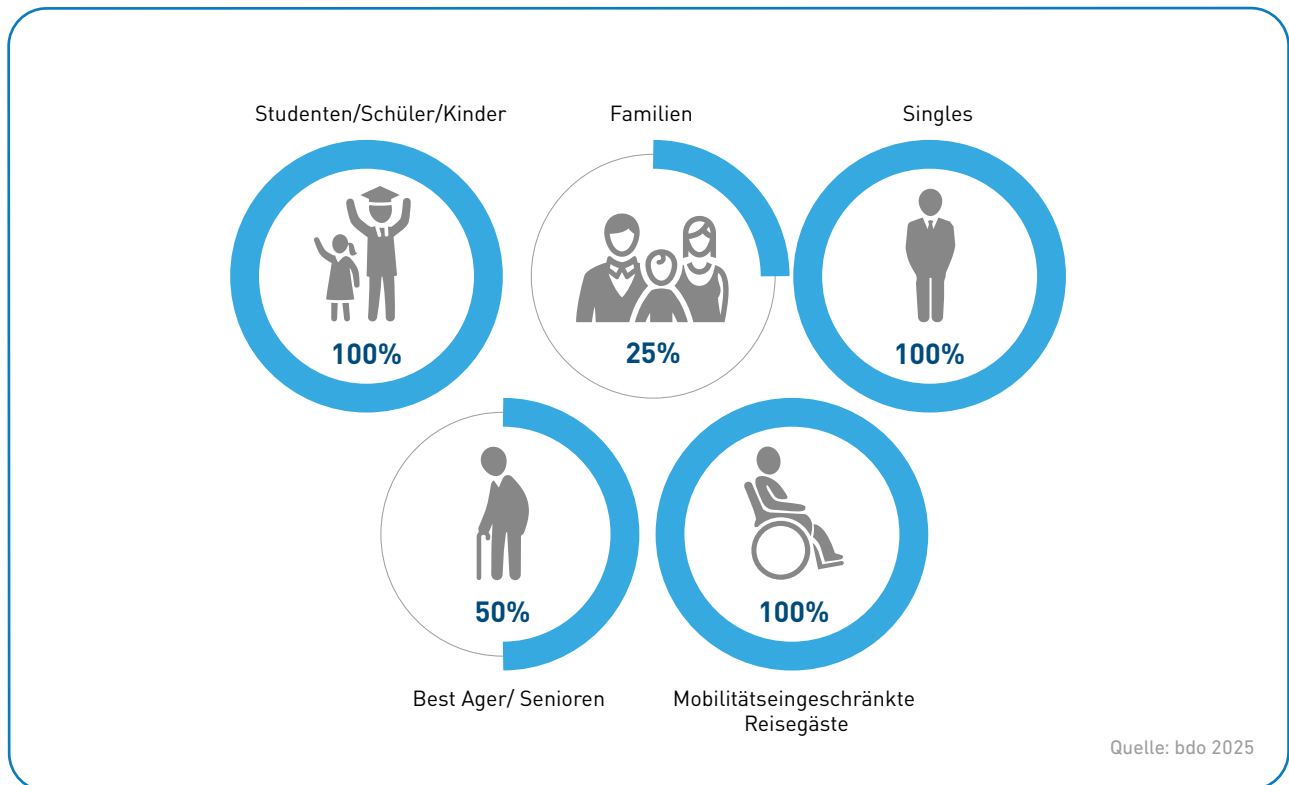


Abb. 34: Fernbuslinienverkehr – Hauptzielgruppe/n

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

Bis auf die Best Ager / Senioren (2024: 78 %) wird bei allen Fahrgastgruppen ein steigendes Potential gesehen.

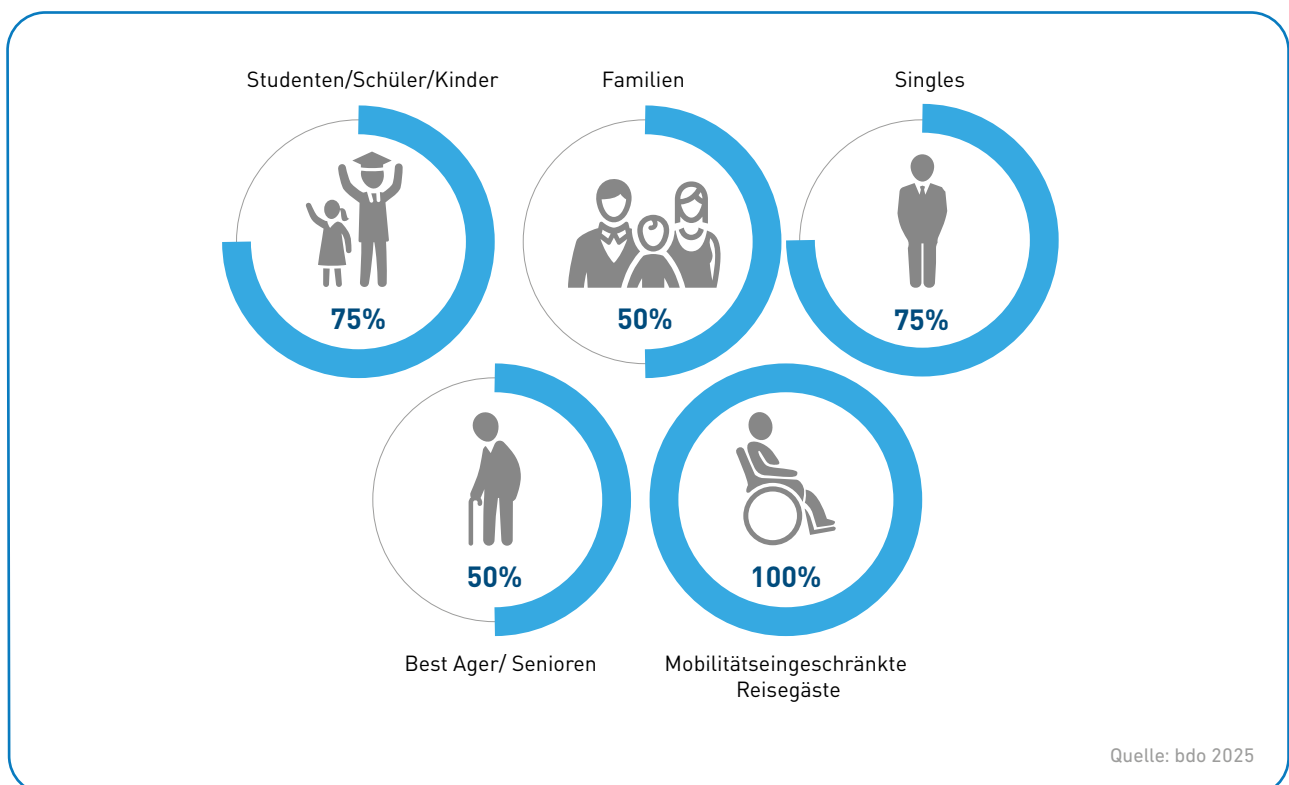


Abb. 35: Fernbuslinienverkehr – Zielgruppe/n mit Potenzial

### Potentiale und zukünftige Entwicklung im Fernlinienverkehr

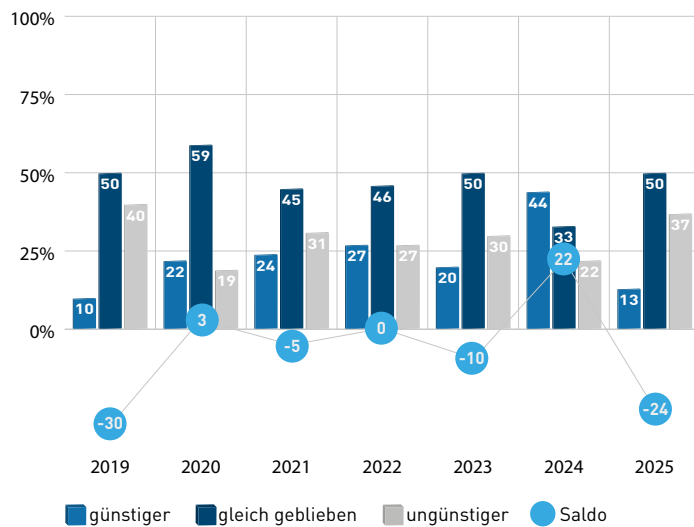
38 % gehen von einer Ausweitung des Streckennetzes aus. Einen Trend zu europaweiten Streckenverknüpfung sehen 38 %. 25 % gehen von einer Marktkonzentration aus. In der Erschließung ländlicher Räume sehen 38 % Potential. 25 % glauben an eine Konzentration auf Städteverbindungen und 22 % an mehr zentrumsnahe Anbindungen. 25 % befürchten eine fehlende Infrastruktur. In Zukunft gehen 13 % von einem Preiskampf und 38 % von sinkenden Fahrgastzahlen aus. 13 % wiederum erwarten steigende Fahrgastzahlen.

### Herausforderungen im Fernlinienverkehr

Fast zwei Drittel der Befragten geben an, dass das Deutschlandticket negative Auswirkungen auf das Geschäft hat, so dass es sich nicht so entwickelt wie prognostiziert (63 %). 25 % der Befragten geben an, dass das Deutschlandticket den Fernlinienverkehr „kaputt gemacht“ habe.

### Wie schätzen Sie die allgemeine Geschäftslage im Fernlinienverkehr für 2025 im Vergleich zum Jahr 2024 ein?

Für 2025 erwartet die Hälfte der Fernbusbetriebe ein gleichbleibendes Geschäftsjahr. Gegenüber dem Vorjahr (44 %) erwarten nur noch 13 % eine günstigere Entwicklung.



Quelle: bdo 2025

Abb. 36: Prognose 2025 zum Fernbuslinienverkehr

# KONJUNKTURUMFRAGE 2024/2025

Herausgeber

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

Technische Auswertung

IFH Köln GmbH  
www.ifhkoeln.de

Redaktion, Layout & Gestaltung

Patrick Orschulko  
Kai Neumann  
Wera Waleska Steiner

in Zusammenarbeit mit

KOMPAGNON communications  
www.kompagnon.eu

Premium-Partner \_\_\_\_\_



Partner \_\_\_\_\_



Veranstaltungspartner \_\_\_\_\_

