DER POLITIKBRIEF FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

KRAFTSTOFFPREISE RUNTER: GEWERBEDIESEL EINFÜHREN.

Die hohen Kraftstoffpreise treffen die Busunternehmen mit voller Wucht. Egal ob ÖPNV, Reise- oder Fernbusverkehr: Diesel ist und bleibt mittelfristig der mit Abstand wichtigste Energieträger. Steigt sein Preis, steigen unmittelbar die Kosten für jeden gefahrenen Kilometer. Ein Ende der aktuellen Krise ist nicht absehbar.

Kraftstoffpreise werden zur massiven Belastung

Die hohen Dieselpreise reißen tiefe Löcher in die Kassen der Busunternehmen. Hier der Blick auf einen typischen Mittelständler: 30 Busse, die jeweils 300 Kilometer am Tag zurücklegen und 35 Liter Diesel auf 100 Kilometer verbrauchen, benötigen täglich rund 3.150 Liter Kraftstoff. **Ein 60 Cent höherer Dieselpreis bedeutet fast 2.000 Euro Mehrkosten - pro Betriebstag. Bei 350 Betriebstagen summiert sich die zusätzliche Belastung auf über 650.000 Euro im Jahr.** Geld, das für Investitionen in Fahrzeuge, Personal und die Transformation der Flotten fehlt. Gerade bei langfristig vereinbarten oder ausgeschriebenen Verkehren lassen sich solche Kostensprünge nicht kurzfristig weitergeben. Die angespannte Haushaltslage vieler Kommunen verhindert Hilfen vor Ort.

Gewerbediesel statt Gießkanne

Der bdo setzt sich daher gemeinsam mit dem BGL für einen Gewerbediesel im Güter- und Busverkehr ein. Die Idee ist einfach: Die Energiesteuer auf gewerblich verbrauchten Diesel wird abgesenkt. Die Entlastung erfolgt über ein Rückerstattungsverfahren und orientiert sich am tatsächlichen Kraftstoffverbrauch. Das Geld kommt dort an, wo hohe Dieselpreise tatsächlich Arbeitsplätze, Mobilität und Wettbewerbsfähigkeit der Industrie gefährden – statt wie beim Tankrabatt mit der Gießkanne verteilt zu werden. Öffentliche Mobilität bliebe bezahlbar und die Inflation bei Lebensmitteln und Artikeln des täglichen Lebens würde gebremst.

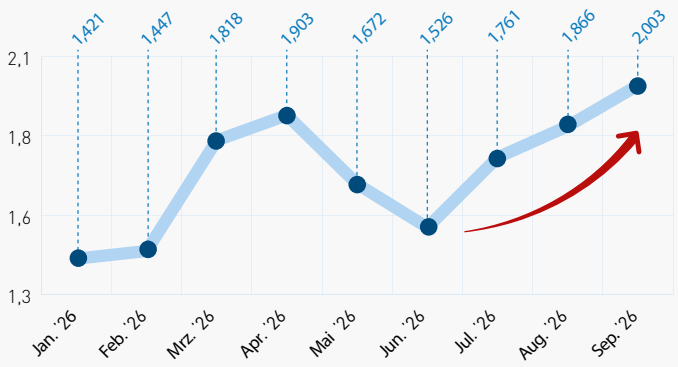
Brüssel lässt Spielraum

Und das EU-Recht? Ein Gewerbediesel ist europarechtlich möglich. Zahlreiche EU-Staaten entlasten gewerblich genutzten Diesel bereits steuerlich. Auch Deutschland kann eine Sonderregelung bei der Energiebesteuerung schaffen. Erforderlich ist eine Zustimmung auf europäischer Ebene. Der neue EU-Krisenrahmen eröffnet darüber hinaus zusätzliche Möglichkeiten, besonders betroffene Branchen wie den Busverkehr bei hohen Kraftstoffkosten zu unterstützen.
Der Handlungsspielraum ist da. Jetzt muss die Bundesregierung ihn nutzen und den Gewerbediesel auf den Weg bringen.

THEMEN & INHALTE

- **Kraftstoffpreise runter: Gewerbediesel einführen.**
- **Autonomes Fahren: Die Mobilität der Zukunft richtig gestalten**
- **Tourismus: Den Reisebus mitdenken**

Nettopreis für Dieselkraftstoff (Euro pro Liter exkl. MwSt.)



Quelle: Markttransparentstelle Bundeskartellamt.

Gezielte Krisenhilfen: Der EU-Rahmen steht bereit

Mit dem befristeten Krisenrahmen METSAF hat die EU-Kommission bereits im April die Grundlage geschaffen, Unternehmen im Straßenverkehr gezielt zu entlasten. Bis zu 70 Prozent der krisenbedingten Kraftstoffmehrkosten können ausgeglichen werden. Alternativ ermöglicht ein vereinfachtes Verfahren Hilfen von bis zu 50.000 Euro je Unternehmen.

Für Spanien und Luxemburg wurden entsprechende Programme bereits genehmigt. Deutschland muss diesen Spielraum jetzt ebenfalls nutzen und schnelle, gezielte Hilfen für den Bus- und Güterverkehr auf den Weg bringen.

AUTONOMES FAHREN: DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT RICHTIG GESTALTEN

Autonomes Fahren bietet die Chance, den öffentlichen Verkehr grundlegend zu verändern. Dichtere Takte, bessere Angebote auf dem Land, geringere Betriebskosten und eine Antwort auf den Fahrpersonalmangel könnten den ÖPNV attraktiver machen als je zuvor. Doch dieselbe Technologie kann bei falscher Regulierung das Gegenteil bewirken: mehr Verkehr, weniger Fahrgäste im ÖPNV und höhere Kosten für die öffentliche Hand. Entscheidend ist deshalb nicht, ob autonom gefahren wird – sondern wie.

Eine historische Chance für den ÖPNV

Der öffentliche Verkehr steht vor einem Dilemma. Gerade im ländlichen Raum müsste das bestehende Angebot vielerorts weiter ausgebaut und verdichtet werden. Gleichzeitig fehlen dafür vielerorts finanzielle Mittel und vor allem das notwendige Fahrpersonal. Genau hier liegt das enorme Potenzial des autonomen Fahrens.
Wenn Fahrzeuge ohne Fahrpersonal betrieben werden können, verändern sich die Kostenstrukturen des ÖPNV grundlegend. Zum Vergleich: Fahrpersonalkosten können bis zu 70 % der Gesamtkosten des Busbetriebs ausmachen. Busse könnten außerdem häufiger und länger fahren, Linien verdichtet und neue Angebote geschaffen werden. Das ist gerade angesichts des Fahrpersonalmangels und knapper Kassen eine enorme Chance.
Studien verdeutlichen das Potenzial: Durch die Automatisierung des Linienbusverkehrs könnten **23 % zusätzliche Fahrzeugkilometer** angeboten und gleichzeitig **14 % der heutigen Betriebskosten eingespart** werden. Bei autonomen On-Demand-Verkehren könnten die Betriebskosten sogar um **bis zu 50 % sinken**.
Besonders groß sind die Chancen auf dem Land. Wo ein klassischer Linienbus aufgrund geringer Nachfrage heute nur selten fährt, könnten autonome On-Demand-Angebote Lücken schließen und Menschen flexibel an das bestehende ÖPNV-Angebot anbinden.

Eine echte Alternative zum Auto

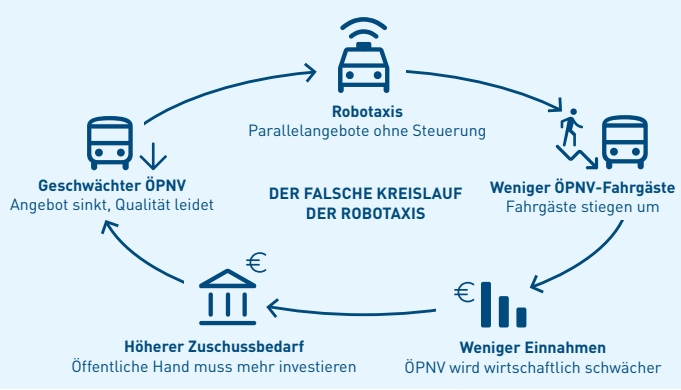
Doch autonomes Fahren darf nicht lediglich das bestehende Angebot automatisieren. Die Technologie muss genutzt werden, um den ÖPNV insgesamt attraktivere zu machen. Mobilitätssystem könnten laut einer Studie von ioki, dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT), dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Prognos AG:

- Die **Wartezeiten auf rund 5 Minuten und 13 Minuten im ländlichen Raum sinken**,
- Sich die **Reisezeiten denen des Pkw annähern**,
- Sich der **Anteil des ÖPNV am Modal Split mehr als verdoppeln**,
- Die **Straßenverkehrsbelastung in Städten und Metropolen um bis zu elf Prozent sinken** und
- Die **Zuschüsse der öffentlichen Hand trotz des verbesserten Angebots um rund 20 % zurückgehen**.

Wenn Robotaxis den ÖPNV kannibalisieren

Die Technologie allein garantiert jedoch keine Mobilitätswende. Werden autonome Fahrzeuge als **unkoordiniertes Parallelsystem zum ÖPNV auf die Straße gebracht, droht genau das Gegenteil**.
Günstige Tür-zu-Tür-Angebote könnten nicht nur Autofahrende ansprechen, sondern auch Menschen, die heute den ÖPNV nutzen, Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen. In Metropolen könnte die **Straßenbelastung dadurch um bis zu 40 % steigen**.
Gleichzeitig **droht Rosinenpickerei**. Privatwirtschaftliche Anbieter könnten sich auf profitable Verbindungen und nachfragestarke Zeiten konzentrieren, während der ländliche Raum kaum bedient wird.
Für den ÖPNV entsteht daraus eine gefährliche Spirale. Robotaxis ziehen in profitablen Gegenden Fahrgäste und Einnahmen ab. Die Kosten für ein flächendeckendes Angebot bleiben jedoch bestehen. Folgerichtig könnte der **jährliche öffentliche Finanzierungsbedarf für den ÖPNV dadurch um bis zu acht Milliarden Euro steigen**.
Das wäre keine Mobilitätswende: mehr Verkehr auf unseren Straßen, höhere Kosten für die öffentliche Hand und ein geschwächter ÖPNV.

WORST-CASE-SZENARIO: WENN ROBOTAXIS DEN ÖPNV SCHWÄCHEN



Regeln setzen, bevor der Markt sie setzt

Deshalb müssen die politischen Leitplanken jetzt festgelegt werden, bevor sich Marktstrukturen etablieren, die später nur schwer korrigiert werden können. Die Verkehrsministerkonferenz hat sich im Oktober für eine Erprobung von Robotaxis unter bundeseinheitlichen Vorgaben ausgesprochen. Der bdo hat seine Anforderungen bereits im Vorfeld in einer Stellungnahme deutlich gemacht: **Neue Angebote müssen die öffentliche Mobilität stärken, bestehende Verkehrsstrukturen berücksichtigen und fairen Wettbewerbsbedingungen unterliegen. Entscheidend ist nun, diesen Anspruch bei der Umsetzung der Beschlüsse verbindlich abzusichern.**
Dabei braucht es keine grundlegende Öffnung des Personenbeförderungsgesetzes. Autonomes Fahren ist eine Technologie und keine neue Verkehrsform. Das PBefG ist bereits technologieoffen ausgestaltet. Autonome Fahrzeuge können innerhalb der bestehenden Verkehrsformen eingesetzt werden.
Klar ist auch: Die von der VMK vorgeschlagene geplante Verlängerung der Erprobungsgenehmigungen im PBefG von fünf auf bis zu zehn Jahre ist der falsche Weg. **Zehn Jahre sind keine Erprobung, sondern eine langfristige Marktöffnung.** Finanzstarke Technologiekonzerne können in dieser Zeit große Flotten aufbauen, Fahrgäste und Einnahmen abschöpfen und bestehende Verkehrsangebote verdrängen. Werden Buslinien eingestellt und mittelständische Unternehmen aus dem Markt gedrängt, lässt sich das nach Ablauf einer Genehmigung nicht einfach zurückdrehen.

Deutschland braucht einen nationalen „Kümmerer“

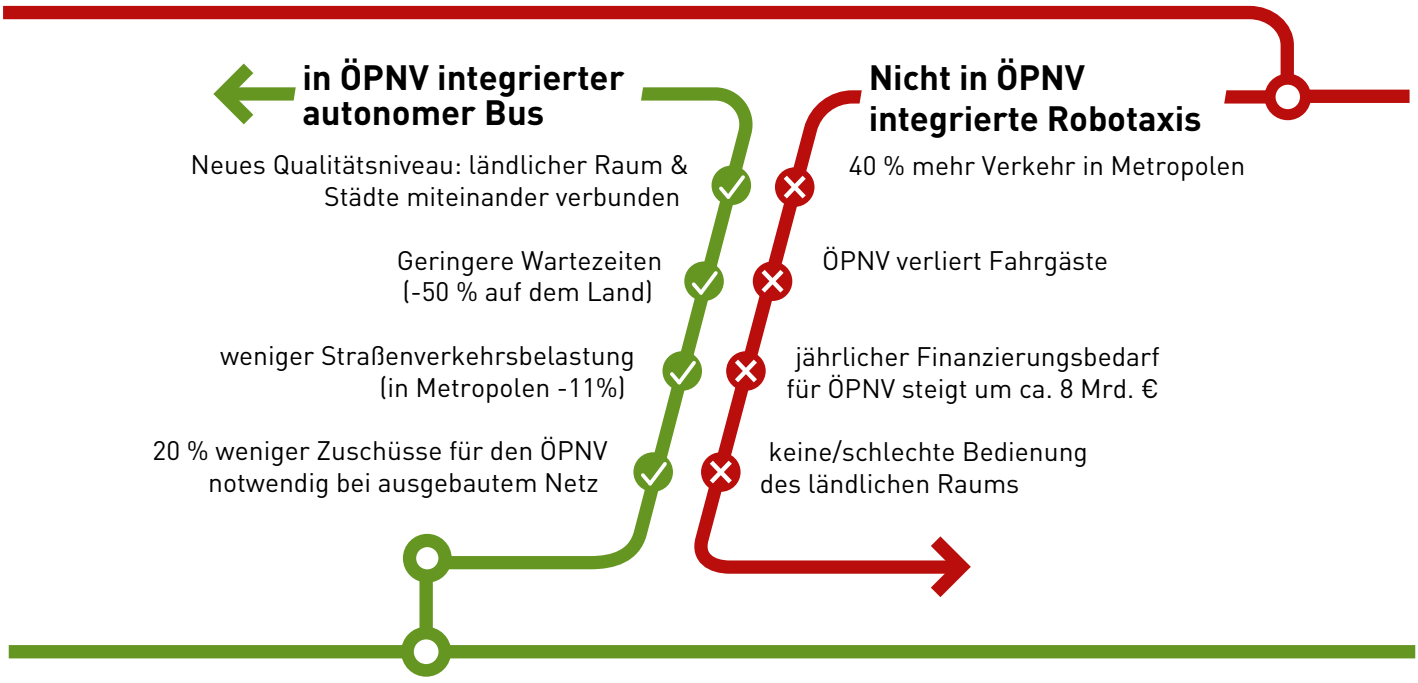
Wichtig ist, dass sich die bisherigen Pilotprojekte nicht zu dauerhaften Insellösungen entwickeln. Wenn jede Kommune eigene Standards und Betriebsmodelle entwickelt, wird ein bundesweiter Markthochlauf unnötig erschwert.
Deutschland braucht deshalb eine zentrale Stelle, die diesen Prozess koordiniert: Einen **nationalen „Kümmerer“ für autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr**, vergleichbar mit der Rolle der NOW GmbH beim Hochlauf alternativer Antriebe. Dieser könnte Pilotprojekte bündeln, Wissenstransfer organisieren, Förderprogramme koordinieren, erfolgreiche Ansätze schneller in die Fläche bringen und Modellregionen etablieren.
Die Technologie kann die Mobilitätswende entscheidend voranbringen. Die Politik muss jetzt dafür sorgen, dass sie in die richtige Richtung fährt.

So werden unter dem Deckmantel der Erprobung Fakten geschaffen, die den politischen Handlungsspielraum dauerhaft einschränken. Der bdo lehnt die Verlängerung deshalb entschieden ab.
Verbindliche Regeln für fairen Wettbewerb und den Schutz der öffentlichen Mobilitätsversorgung müssen **vor einer umfassenden Marktöffnung feststehen**.
Kommunen und Aufgabenträger müssen auch künftig steuern können, wo, wann und in welchem Umfang Mobilitätsangebote stattfinden. Nur so lässt sich verhindern, dass ausschließlich lukrative Strecken bedient werden, während weniger attraktive Verbindungen der öffentlichen Hand überlassen bleiben. **Fairer Wettbewerb muss auch im autonomen Zeitalter selbstverständlich bleiben.**

Den Busmittelstand von Anfang an beteiligen

Entscheidend ist zudem, wer den Markthochlauf gestaltet. Rund die Hälfte der Busse in Deutschland werden von mittelständischen Unternehmen betrieben. Sie verfügen über jahrzehntelange Erfahrung in Betriebsplanung, Fahrzeugdisposition, Leitstellenbetrieb und Fahrgastmanagement.
Wer beim autonomen Fahren ausschließlich auf Fahrzeughersteller und internationale Technologiekonzerne schaut, lässt sich einen entscheidenden Teil der praktischen Kompetenz außen vor. **Die Unternehmen, die den öffentlichen Verkehr heute täglich organisieren, müssen von Beginn an Teil der Entwicklung sein.**
Ein erster wichtiger Schritt ist der neue Förderaufruf des Bundesverkehrsministeriums. Diese Förderung ist ein gutes Signal. Sie allein reicht jedoch nicht aus, um aus einzelnen Projekten einen bundesweit skalierbaren Markthochlauf zu machen. Dafür braucht es eine zentrale Struktur, die die Entwicklung dauerhaft koordiniert und vorantreibt.

Fazit: Deutschland hat die Chance, beim autonomen Fahren zum Leitmarkt zu werden. Dafür reicht es aber nicht, möglichst viele autonome Fahrzeuge auf die Straße zu bringen. Autonomes Fahren muss den ÖPNV stärken, nicht kannibalisieren. Es muss Mobilität auf dem Land ermöglichen, statt sich auf profitable Innenstädte zu konzentrieren. Und es muss auf den Strukturen und der Erfahrung der Unternehmen aufbauen, die den öffentlichen Verkehr heute bereits tragen.



Quelle: ioki, KIT, DLR und Prognos (2026): „Autonomes Fahren – Schlüssel zur Mobilität von Morgen“, im Auftrag der DB Regio AG

TOURISMUS: DEN REISEBUS MITDENKEN

Deutschlands Kommunen stehen finanziell unter enormen Druck. Gleichzeitig machen es immer mehr Städte und Gemeinden ausgerechnet jenen schwer, die Gäste, Kaufkraft und Wertschöpfung direkt in ihre Innenstädte bringen: Reisebussen. Zufahrtsbeschränkungen nehmen zu, Haltemöglichkeiten verschwinden und Busparkplätze werden zurückgebaut. Das ist nicht nur verkehrspolitisch kurzsichtig, sondern auch wirtschaftlich.

Knappe Kassen und falsche Prioritäten

Die Finanzlage der Kommunen ist dramatisch. 2025 verzeichneten Städte und Gemeinden ein **Rekorddefizit von 31,9 Milliarden Euro**. Die kommunalen Ausgaben steigen schneller als die Einnahmen, vielerorts fehlen Mittel für Investitionen und Infrastruktur.
Umso unverständlicher ist es, wenn gleichzeitig der Zugang für Reisebusse erschwert wird. Wer Busparkplätze streicht, Haltestellen abbaut oder Reisebusse durch immer neue Zufahrtsbeschränkungen aus den Innenstädten verdrängt, macht den eigenen Standort für Besucher weniger attraktiv – und schneidet sich so ins eigene Fleisch.
Denn mit jedem Reisebus kommen Gäste, die Geld vor Ort ausgeben: In Hotels, Restaurants und Cafés, im Einzelhandel, in Museen und anderen Freizeiteinrichtungen. Bei Tagesreisen im Inland liegen die Ausgaben für Pauschale und im Zielgebiet bei durchschnittlich 77,50 Euro pro Person, bei Übernachtungsreisen bei 166 Euro je Übernachtung. Insgesamt erzeugt der Bustourismus in Deutschland 6,7 Milliarden Euro direkte und indirekte Wertschöpfung. Das entspricht einem Beschäftigungsäquivalent von rund 175.000 Personen. Davon profitieren zahlreiche Branchen – weit über die Busunternehmen hinaus.

Klimafreundliche Gäste willkommen heißen

Hinzu kommt: Der Reisebus gehört zu den **klimafreundlichsten Verkehrsmitteln** überhaupt. Mit rund 30 Gramm Treibhausgasen pro Personenkilometer liegt er nahezu auf dem Niveau des Eisenbahnfernverkehrs und weit vor dem Pkw oder dem Flugzeug. Damit ist er absoluter Klimaprimus. Wer nachhaltigen Tourismus fördern will, darf Reisebusse deshalb nicht vor den Toren der Städte stehen lassen.
Der Reisebus ist nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung: Ein vollbesetzter Bus bringt viele Menschen mit nur einem Fahrzeug in die Stadt.

Bustourismus als Standortfaktor begreifen

Kommunen müssen den Reisebus deshalb bei ihrer Verkehrs- und Stadtplanung konsequent mitdenken. Es braucht erreichbare Ein- und Ausstiegsstellen, ausreichend innenstadtnahe Busparkplätze, transparente Zufahrtsregelungen, eine frühzeitige Einbindung der Busbranche bei neuen Verkehrskonzepten sowie den konsequenten Ausbau von Ladeinfrastruktur, da künftig auch für Reisebusse mit alternativen Antrieben entsprechende Ladestationen essenziell werden.

Gute Bedingungen für Reisebusse zahlen sich vor Ort aus. Wer kommunale Einnahmen stärken und gleichzeitig klimafreundlichen Tourismus fördern will, muss Städte für Reisebusse offenhalten.

Die Wirtschaftskraft des Bustourismus auf einen Blick

14,5
Mrd. €
Bruttoumsatz

Touristische Nutzung von Bussen in D

Im Vergleich: Gesamter Bruttoumsatz im Tourismus
› Schleswig-Holstein 2024: ~10,8 Mrd. €
› Mecklenburg-Vorpommern 2025: ~8,0 Mrd. €

6,7
Mrd. €
Direkte & indirekte Wertschöpfung

7,4
Mrd. €
Bruttoumsatz

Tages- und Übernachtungsreisen im Gelegenheitsverkehr

› ~3,1 Mrd. € Tagesreisen
› ~4,3 Mrd. € Übernachtungsreisen

5,8
Wertschöpfungsfaktor

im Gelegenheitsverkehr

1 € direkter Wertschöpfung bei Busunternehmen
= 5,80 € direkte und indirekte Wertschöpfung bei den Busunternehmen u. a.

46 %
des Umsatzes

Ausgaben am Zielgebiet

Quelle: Umweltbundesamt (2026): „Vergleich der durchschnittlichen Treibhausgas-Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr", Bezugsjahr 2024; Statistisches Bundesamt (Destatis, 2026): „Kommunen verzeichnen im Jahr 2025 neues Rekorddefizit von 31,9 Milliarden Euro", Pressemitteilung Nr. 114 vom 1. April 2026

in Zusammenarbeit mit KOMPAGNON communications www.kompagnon.eu

Herausgeber bdo – Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. | Reinhardtstr. 25 | 10117 Berlin
Redaktion & Gestaltung Luca Roggenkamp | luca.roggenkamp@bdo.org
Stand Oktober 2026
Alle Informationen ohne Gewähr.