WBO

Ausgabe 2 / November 2026

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDENDE



Liebe Leserinnen und Leser,

die Lage ist ernst: Der Dieselpreis pendelt sich in Rekordhöhen ein. Für die mittelständischen Busunternehmen bedeutet das eine Kostensteigerung, die in dieser Höhe weder vorhersehbar noch kalkulierbar war. Diese Belastung können die Verkehrsunternehmen nicht dauerhaft aus eigener Kraft auffangen und vorfinanzieren. Dennoch müssen Schulbusse fahren, Linien bedient und gebuchte Reisen durchgeführt werden.

Wenn Kostensteigerungen wie aktuell beim Diesel aufgabenträgerseitig nicht zeitnah ausgeglichen werden, nimmt man in Kauf, dass Verkehrsunternehmen in eine existenzielle Schieflage geraten. Entsprechend angepasste Abschlagszahlungen und eine verlässliche, zeitnahe Finanzierung der Verkehrsleistungen sind deshalb jetzt zwingend erforderlich – trotz der schwierigen Haushaltslage der Kommunen.

Darüber hinaus ist auch ein entschlossenes Handeln der Politik auf Bundesebene geboten: **Der Gewerbediesel muss kommen.** Eine zielgenaue Entlastung des gewerblichen Personenverkehrs ist sachgerechter und wirksamer als ein allgemeiner Tankrabatt. Wer Mobilität, Daseinsvorsorge und den Wirtschaftsstandort sichern will, darf die Unternehmen mit den aktuellen Kostensteigerungen nicht alleinlassen.

Und auch das Land sehen wir hier in der Pflicht: Wenn die Finanzierung nicht gesichert ist, drohen weitere Kürzungen und Abbestellungen von Verkehrsleistungen. Am Ende trifft das nicht nur die Unternehmen, sondern vor allem die Menschen, die auf einen stabilen, verlässlichen ÖPNV angewiesen sind – insbesondere im ländlichen Raum.

Lassen Sie uns deshalb gemeinsam nach vorne schauen und die Zukunft des ÖPNV gestalten – wirtschaftlich, effizient und attraktiv. Der Tag des Busses am 19. September hat wieder gezeigt, was die mittelständischen Busunternehmen jeden Tag für Wirtschaft und Gesellschaft leisten. Auf ihre Kompetenz und Leistungsfähigkeit ist Verlass – lassen Sie uns gemeinsam darauf bauen. Wie?

Darüber möchten wir uns mit Ihnen am **25. November im Rahmen der WBO-Jahrestagung in Fellbach**, dem Treffpunkt für Unternehmerschaft, Politik und Verwaltung zum Jahresende, austauschen. Sie sind herzlich eingeladen, ein vielfältiges und informatives Programm, eine interessante Fachausstellung und die Gelegenheit zum Netzwerken erwarten Sie. Seien Sie dabei – wir freuen uns auf Sie.

Bis dahin grüßt Sie herzlich
Ihre Yvonne Hüneburg

EINLADUNG zur Jahrestagung des WBO am 25. November 2026 in der Alten Kelter Fellbach

Programm WBO-Jahrestagung
25. November 2026

ab **08.00 Uhr** Ausstellung geöffnet
ab **11.30 Uhr** Mittagsbuffet

Die WBO-Jahrestagung ist zum Jahresende der Treffpunkt für Busunternehmen, Politik und Verwaltung. Hochrangige Gäste aus der Landespolitik, ein informatives Programm, die begleitende Fachausstellung und vielfältige Möglichkeiten zum Netzwerken bieten Raum für Austausch und neue Impulse. Scannen Sie den QR-Code oder melden Sie sich unter www.wbo.de/Veranstaltungen an. **Seien Sie dabei – wir freuen uns auf Sie!**

Öffentliche Vortragsveranstaltung

13.00 Uhr
- **Begrüßung**, WBO-Präsident Franz Schweizer
- **Wo steht die Branche?**, WBO-Geschäftsführerin Yvonne Hüneburg
- **Impulsrede**, Ministerin für Verkehr Nicole Razavi MdL, CDU
- **Urkundenverleihung – Antriebstransformation**
- **Vortrag zur Sicherheitslage**, Oberstleutnant Lars Schumann





Scan me!





14.30 Uhr
- Kaffee & Kommunikationspause
- **WBO-Schlaglichter aus der Branche**
- **Podium mit Fraktionsvorsitzenden: Herausforderungen bewältigen – Mittelstand stärken!**
- **WBO-Award an Dr. Gisela Volz**
- **Schlusswort**, WBO-Vizepräsident Thomas Balmer







ab **16.15 Uhr** Ausklang

Busförderung BaWü: Neuausrichtung erforderlich

Förderung ist überzeichnet +++ chinesische Busse werden bevorzugt gefördert +++ Fördersatz pro Bus nur noch bei 65 % der Mehrkosten +++ keine Mittel mehr für den Verbrennerbus.

Angesichts dieser Fakten halten wir eine Neuausrichtung der Landesbusförderung für dringend erforderlich:

- Die Grundausstattung ist mit 15 Mio Euro + X zu niedrig, hier braucht es eine **langfristige Mittelaufstockung auf 60 Mio Euro/ pro Jahr**. Argument: Zwar konnten in den letzten Jahren Haushaltsreste und ergänzende Mittel gefunden werden, das führt aber zu keiner Planungssicherheit. Die Investitionen in neue Flotten sind hoch, der Hochlauf braucht etliche Jahre.
- **Der Fördersatz pro emissionsfreiem Bus muss wieder auf 75 % der Investitionsmehrkosten** hochgesetzt werden, wie zuletzt im Förderjahr 2025. Argument: Ein niedriger Fördersatz benachteiligt private Unternehmen und wird den Investitionsmehrkosten nicht gerecht.
- **Wiederaufnahme der Förderung von Verbrennerbussen, neu mit HVO100. Auch Fahrzeuge der Klasse M3, Unterklasse II** (Überlandbusse). Argument: Die Flottenumstellung braucht Zeit und ist nicht überall im Land gleich schnell zu bewerkstelligen.
- **Das wettbewerbliche Verfahren bei der Fördermittelverteilung muss neu ausgerichtet werden.** Argument: Niedrige Angebote werden aktuell besser eingestuft. Damit werden jedoch insbesondere chinesische Busse gegenüber europäischen Bussen bevorzugt. Das darf so nicht bleiben.
- Die Fördermittelvergabe soll offengelegt werden, hier gab es zuletzt massive Restriktionen. Argument: Wir fordern wieder **mehr Transparenz** im Verfahren ein.

Tariftreue im Linienverkehr und freigestelltem Verkehr – Was können Vergabestellen tun?

Vergabeverfahren im Busverkehr leben vom Wettbewerb. Doch häufig entscheiden die Personalkosten über den Zuschlag. Wer weniger Lohn zahlt, erhält den Auftrag – allein aufgrund einer unterschriebenen Tariftreueerklärung?



Faire Tariflöhne sind ein wichtiger Baustein gegen den Fahrermangel. Viele Busunternehmen zahlen selbstverständlich nach Tarif. Doch insbesondere im freigestellten Verkehr gibt es auch Unternehmen, die diese Vorgaben nicht einhalten und dennoch an Ausschreibungen teilnehmen.

Hier sind die Vergabestellen gefordert: hinschauen und nachrechnen statt wegschauen! Öffentliche Aufträge entscheiden nicht selten über die Existenz von Unternehmen. Wer Angebote bezuschlagt, deren Personalkosten unterhalb des Tariflohns kalkuliert sind, belohnt Verstöße gegen das Landestariftreuegesetz und benachteiligt tariftreue Unternehmen.

Unser Appell: Tariftreue darf keine reine Unterschriftensache sein. Vergabestellen müssen Angebote kritisch prüfen und fairen Wettbewerb sicherstellen!

Tariftreue ist gesetzliche Pflicht und Voraussetzung für fairen Wettbewerb, angemessene Arbeitsbedingungen und Qualität im Verkehr! Weitere Informationen finden Sie hier: https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/tariftreue/seiten/tarifvertraege-strasse/

Reform des Busführerscheins: Erste Erleichterungen sind da!

Was bislang erreicht wurde:

- 90 Min. weniger Praxisprüfung (Reduzierung von 210 Min. auf 120 Min.),
- Streichung der (nach EU-Recht optionalen) 3. Teilprüfung in der Praxis-Prüfung,
- Anerkennung ukrainischer Fahrerlaubnisse in der Anlage 11 FeV,
- Einführung fremdsprachiger Prüfungen für die beschleunigte Grundqualifikation,
- EU-Führerscheinrichtlinie: Busfahren ab 21 Jahren in allen Verkehren durch Absenkung Mindestalter beschlossen (muss national noch umgesetzt werden).

Wer Mobilität sichern will, muss den Zugang zum Fahrerberuf erleichtern. Mit der neuen Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV) ist der Bund nun den ersten Schritt gegangen – es sind im Bereich Prüfungen und Prüfungssprachen erste Verbesserungen gelungen.

Der Bundestag hat am 05.11.2026 die Reform des Fahrlehrergesetzes beschlossen.

Der Bundesrat stimmt darüber sowie zugehörige Verordnungen noch ab – da ist dann auch die Landesregierung gefordert: Im Abstimmungsverhalten muss das Land Baden-Württemberg zeigen, dass der Reformwille in der Praxis vorhanden und man bereit ist, alte Zöpfe abzuschneiden.
Ganz wichtig dabei für die Busbranche: Der Wegfall der völlig überzogenen Fahrpraxis-Pflichtstunden, die den Busführerschein bislang massiv verteuert haben.
Was dann im dritten Schritt noch fehlt, ist die Verzahnung zwischen Führerscheinrecht und Berufskraftfahrerqualifikation. Inhalt und praktische Umsetzung müssen beim Führerscheinerwerb aufeinander abgestimmt sein.

Was konkret noch zur Neuregelung anstehen muss:

- Vereinfachung der Theorieprüfung am EU-Mindeststandard nach dem Vorbild anderer EU-Staaten: Multiple-Choice-Fragen und Praxissituationen,
- Fremdsprachige Prüfungen auch bei der regulären Grundqualifikation,
- Doppelte Ausbildungsinhalte streichen,
- 1 Praxisprüfung statt 2 praktische Prüfungen,
- E-Learning auch in der Weiterbildung nutzbar machen.

Wir bedanken uns beim Bundesverkehrsministerium für die im Bereich Führerscheinvereinfachung eingeleitete Reform und möchten darin bestärken, diesen Weg konsequent fortzusetzen.



JETZT HANDELN! Kostenindex „Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße“: Unterjährige Fortschreibung sichert Liquidität!

Die stark gestiegenen Dieselkraftstoffpreise belasten die Verkehrsunternehmen erheblich. Da Kraftstoff rund 20 Prozent der Gesamtkosten ausmacht und die Ausgaben unmittelbar beim Tanken anfallen, wirken sich Preissteigerungen von bis zu 40 Prozent besonders schnell auf die Liquidität aus. Die außergewöhnliche Dynamik der Preisentwicklung bringt viele Unternehmen deshalb in eine akut angespannte wirtschaftliche Lage. **Eine wichtige Maßnahme zur Stabilisierung ist die unterjährige Fortschreibung der Kosten** auf Basis des Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße. Es gibt hierfür Mustervereinbarungen, die unter https://www.wbo.de/veroeffentlichungen/buendnis-fuer-den-mittelstand.html abrufbar sind. Bei einem Nachunternehmerverhältnis muss sichergestellt sein, dass die unterjährigen Kostenfortschreibungen an das den Linienverkehr betreibende Verkehrsunternehmen durch den Auftraggeber weitergegeben werden.



Für Unternehmen ist das von hoher Wichtigkeit! Die Tankrechnungen warten nicht auf die Ausgleichsleistung im Folgejahr – liquide Mittel sind wichtig zur Aufrechterhaltung des Geschäftsbetriebes. Gleichzeitig werden auch Kostensenkungen zeitnah berücksichtigt und müssen nicht bis zur nächsten jährlichen Kostenfortschreibung warten.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Die Kostenentwicklung bleibt über das Jahr hinweg transparent und nachvollziehbar. Dadurch lassen sich die Auswirkungen auf die jährlichen Gesamtkosten frühzeitig abschätzen und erforderliche Ausgleichsmittel besser einplanen. **Unterjährige Kostenfortschreibungen schaffen damit mehr Planungssicherheit für Auftraggeber und Verkehrsunternehmen – und leisten einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Stabilität des ÖPNV.**

100 JAHRE BUSVERKEHR – MITTELSTÄNDISCHE UNTERNEHMEN IM WANDEL

GESTERN

Viele private Busunternehmen entstanden vor rund 100 Jahren, weil der Bus erstmals flexibel Mobilität dorthin bringen konnte, wo die Eisenbahn nicht hinkam. Wachsende Pendlerströme und die wirtschaftliche Entwicklung erzeugten Nachfrage, technische Fortschritte machten den Omnibus zuverlässig einsetzbar, und private Unternehmer erschlossen eigeninitiativ Lücken im bestehenden Verkehrsnetz.



©Stadtarchiv Sindelfingen

Das Personenbeförderungsgesetz? Kam später. Zunächst trug das Kraftfahrtliniengesetz aus dem Jahre 1925 dem Engagement der Branche Rechnung und setzte den ersten Rechtsrahmen. Direkt nach dem ersten Weltkrieg wurden Liniengenehmigungen erteilt, im Jahr 1934 kamen mit dem Personenbeförderungsgesetz weitere Regelungen hinzu.

HEUTE

100 Jahre später: Vom unternehmerischen Pioniergeist zum hochregulierten Mobilitätsmarkt. Der Omnibus? Ist längst ein unverzichtbarer Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Gleichzeitig wird der Markt heute von politischen Vorgaben, öffentlicher Planung und Regulierung geprägt, die mit den Anfängen kaum vergleichbar sind.

Der Kontrast zur Gründerzeit der Branche: Während vor Jahrzehnten die Initiative vielfach vom Unternehmen ausging, existiert heute ein umfassender öffentlicher Ordnungs-, Finanzierungs- und Planungsrahmen. Kernthemen dabei sind die Vergabe von Verkehrsleistungen und europäische und nationale Vorgaben zur Flottentransformation.

100 Jahre Busverkehr – bedeutet auch 100 Jahre Weiterentwicklung: Netzerschließung, Barrierefreiheit, Klimaschutz, Fahrgastinformation, digitale Vertriebswege und verlässliche Qualitätsstandards.



© Marcel Ditrich

Wir freuen uns sehr, dass Verkehrsministerin Nicole Razavi MdL an unserer Jahrestagung am 25.11.2026 in Fellbach Busunternehmen auszeichnet für ihr Engagement bei der Flotteninnovation. Die Herausforderungen sind groß, die Unternehmen gehen sie an – wir danken für diese Würdigung aus dem Verkehrsministerium heraus.

MORGEN

Wieder mehr Raum für Unternehmertum!

Der ÖPNV braucht einen starken öffentlichen Rahmen, aber **nicht** immer mehr Detailsteuerung. **Wer investiert, Personal beschäftigt, Fahrzeuge beschafft und wirtschaftliches Risiko trägt, braucht auch die Möglichkeit, unternehmerische Entscheidungen zu treffen.**

- Weniger Detailregelung – mehr Vertrauen
- ÖPNV-Organisation „neu denken“
- Technologieoffenheit bei der Antriebswende
- Planungs- und Finanzierungssicherheit
- Mittelstand als Strukturwert begreifen
- Eigenwirtschaftlichkeit und unternehmerische Initiative erhalten

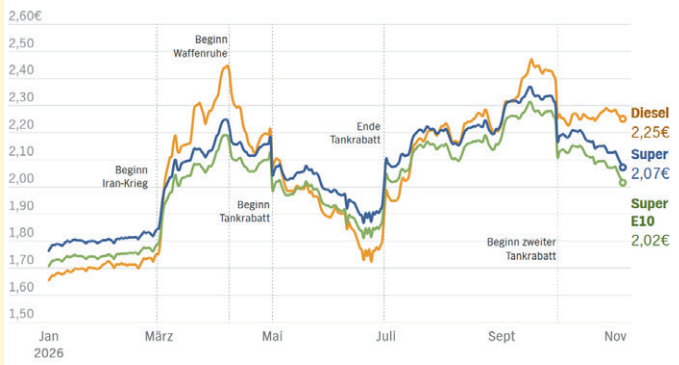


©picture alliance/dpa | Bernd Weißbrod

Dieses Anliegen möchten wir gerne in der **ERNEUERUNG DES BÜNDNISSES FÜR DEN MITTELSTAND** aufgreifen. Gut, dass die Landesregierung den Handlungsbedarf erkannt und diesen auch im diesjährigen Koalitionsvertrag verankert hat.

Enorme Belastung für die Unternehmen: Dieselpreis erreicht neues Allzeithoch

Die Spritpreise in Deutschland Tagesmittelwerte aller Tankstellen*



*Durchschnitt aller Preise pro Liter Kraftstoff an allen Tankstellen am jeweiligen Tag. Datenstand: 06.11.2026, 09:18/Grafik: NDR/DataQuelle: Markttransparenzstelle via SWR Data Lab

Nach hohen, aber grundsätzlich stabilen Kraftstoffpreisen über den Sommer sind die Preise im September und Oktober wieder deutlich angestiegen. Der Dieselpreis hatte dabei zwischenzeitlich den bisherigen Rekordwert aus dem Frühjahr tageweise übertroffen. Seit Ende Februar mit Beginn der Eskalation im Nahen Osten sind die Dieselpreise insgesamt bis Ende September um fast 40 % gestiegen (von 1,75 €/l auf 2,39 €/l); mit Ende des Tankrabatts zum 30. Juni, der zu sinkenden Preisen geführt hat, ergab sich eine neuerliche Steigerung von rund 21 % (von 1,99 €/l auf 2,39 €/l) vom 01. Juli bis 30. September. Mit Beginn des zweiten Tankrabatts zum 01. Oktober sind die Dieselpreise erneut zwar gesunken, jedoch befinden sie sich auch weiterhin auf einem sehr hohen Niveau mit aktuell durchschnittlich 2,25 €/l Dieselkraftstoff. Aktuelle Studien belegen, dass der Tankrabatt erneut nicht in voller Höhe beim Diesel weitergegeben wird.

Diese Zahlen stellen Kostensteigerungen dar, die von den Verkehrsunternehmen im Vorfeld unvorhersehbar und unkalkulierbar waren.

Um die Verkehrsunternehmen zu stützen und die Verkehre zu sichern, sind zielgerichtete finanzielle Stabilisierungsmaßnahmen unerlässlich. Gießkannenförderungen wie der aktuelle Tankrabatt helfen nicht weiter. Unternehmen mit Linienverkehren haben noch weniger von einem solchen allgemeinen Tankrabatt als der Privatnutzer, weil sie im betreffenden Zeitraum keine Mineralölsteuerrückerstattung beantragen können.

Erforderlich sind Entlastungen für die Branche: Ein steuerlich abgesenkter **Gewerbediesel** und pragmatische Hilfen durch die Aufgabenträger vor Ort.

CVD-Quoten: Überlandbusse bieten Spielraum

Die Vorgaben der Clean Vehicles Directive (CVD) und des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes zielen auf Stadtlinienbusse der Klasse M3 Unterklasse I ab. Überlandbusse der Unterklasse II fallen nicht unter diese Quoten. Gerade im ländlichen Raum eröffnet das wichtigen Handlungsspielraum.

Warum Unterklasse II auf dem Land sinnvoll sein kann

- **Passend zum Einsatzprofil:** Lange Linienwege, viel Schülerverkehr und ausgeprägte Verkehrsspitzen stellen andere Anforderungen als der klassische Stadtverkehr.
- **Infrastruktur entscheidet mit:** Wo Netzanschlüsse und Ladeinfrastruktur noch fehlen oder erst langfristig verfügbar werden, ist eine sofortige Elektrifizierung größerer Flotten häufig nicht realisierbar.
- **Barrierefrei und mehr Sitzplätze:** Low-Entry-Busse der Unterklasse II sind zwischen vorderem Einstieg und hinterer Tür barrierefrei und bieten zugleich mehr Sitzplatzkapazität.
- **ÖPNV-Angebot sichern:** Die Flexibilität bei der Fahrzeugwahl hilft, Verkehre wirtschaftlich aufrechtzuerhalten, statt das Angebot wegen hoher Transformationskosten einzuschränken.

HVO100 kann bei Bussen der Unterklasse I wie II eingesetzt werden. Bei quotenpflichtigen Fahrzeugen kann HVO100 unter den gesetzlichen Voraussetzungen zur Erfüllung der Vorgaben beitragen.


© Daimler AG

Besteht die Quotenverpflichtung, weil Unterklasse I in der Verkehrsvergabe gefordert war, gelten die damit betankten Busse als „sauber“ und tragen zur Quotenerfüllung bei, vorausgesetzt, es erfolgt eine Betankung zu 100 %. Kommt Unterklasse II zum Einsatz, sind beliebige Mischverhältnisse möglich. Link zur WBO-Stellungnahme zum Thema: https://www.wbo.de/images/Veroeffentlichungen/Stellungnahmen_Positionen/260723_WBO_Stellungnahme_UK_II.pdf

Fazit: Unterklasse II ist kein Gegenmodell zur Antriebswende. Sie schafft dort Flexibilität, wo die Voraussetzungen für eine vollständige Elektrifizierung noch fehlen – und hilft, ein verlässliches ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum zu sichern.

Gewerbediesel: Mobilität sichern

Der Busverkehr kann steigenden Kraftstoffpreisen nicht einfach ausweichen. Schulbusse müssen fahren, Linien bedient und bereits gebuchte Reisen durchgeführt werden. Steigende Dieselkosten schlagen deshalb unmittelbar auf die Betriebe durch. Weitergeben lassen sich diese Mehrkosten häufig gar nicht oder erst mit großer Verzögerung.

Das spüren am Ende auch die Fahrgäste. Wenn Kosten dauerhaft nicht gedeckt sind, wird es schwierig, bestehende Angebote zu halten. Das betrifft Schulwege, Arbeitswege, regionale Linien und touristische Verkehre. Eine aktuelle bdo-Befragung zeigt, dass sich mehr als 90 % der Unternehmen im ÖPNV und in der Bustouristik stark oder sehr stark belastet fühlen. Bei vielen Unternehmen wurden Verkehrsleistungen bereits abbestellt oder Kürzungen angekündigt. Besonders im ländlichen Raum wird das schnell zur Frage verlässlicher Daseinsvorsorge.

Deshalb braucht es eine zielgenaue Entlastung dort, wo der Kostendruck öffentliche Mobilität und Versorgung trifft. Ein allgemeiner Tankrabatt ist dafür zu ungenau. Wirkungsvoller wäre eine Unterstützung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs, weil Kraftstoffkosten hier unmittelbar auf Fahrpreise, Verkehrsangebote und Transportkosten wirken.

Der europäische Beihilferechtsrahmen METSAF bietet kurzfristig einen Ansatz, um den akuten Druck zu mindern. Für eine verlässliche Perspektive braucht die Branche jedoch den Gewerbediesel. Er setzt beim nachgewiesenen betrieblichen Verbrauch im Straßengüterverkehr und in der Personenbeförderung mit Bussen an. Damit wäre die Entlastung zielgenau, nachvollziehbar und auf jene Verkehre begrenzt, die für Mobilität und Versorgung unverzichtbar sind.

Verlängerte Liniengenehmigungslaufzeit bei Investitionen in die E-Mobilität

Liniengenehmigungserteilung auf 15 Jahre? Der Gesetzgeber hat eine seit Langem bestehende Branchenforderung aufgegriffen und im PBefG für Rechtsklarheit gesorgt: Bei außergewöhnlichen Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge, beispielsweise im Zusammenhang mit der Antriebstransformation, kann rechtlich zulässig eine PBefG-Genehmigung mit einer **Laufzeit von bis zu 15 Jahren** erteilt werden. Dies ist sowohl im Rahmen eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags als auch bei eigenwirtschaftlichen Genehmigungen möglich.

Warum ist das für mittelständische Busunternehmen wichtig?
Eine lange Genehmigungslaufzeit bedeutet für die Unternehmen bei den enormen Investitionssummen in die Antriebstransformation in erster Linie eines: Planungssicherheit, die die Investitionsrisiken reduziert und die es erlaubt, Mitarbeitenden langfristig eine Beschäftigungsperspektive zu bieten.
Eine Handreichung hierzu finden Sie hier: https://www.wbo.de/images/26_Akt_Oe/260611_Oe_Anlage_Handreichung_Genehmigungslaufzeiten_PBefG.pdf.





Zum vierten Mal hieß es: „Ran ans Lenkrad!“. Am Tag des Busses 2026 konnten Interessierte selbst mal einen Bus lenken und sich auf den Betriebshöfen der teilnehmenden Unternehmen über die Berufe rund um den Bus informieren. Danke allen, die diesen Tag mit begleitet haben. Impressionen finden Sie in unserer Bildergalerie unter www.wbo.de.

Wir freuen uns auf den

Tag des Busses am 18.09.2027,

wieder im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche.

Scan me!

Weitere Informationen finden Sie unter: https://tag-des-busses.de

Welcome Bus 2027 – jetzt als busfreundliche Destination bewerben!

Busfreundlichkeit sichtbar machen und ausgezeichnet werden: WBO und gbk suchen Städte, Gemeinden, Freizeitparks und weitere Destinationen, die den Bustourismus mit guter Infrastruktur, attraktiven Angeboten für Reisegruppen und einer engen Zusammenarbeit mit Busunternehmen aktiv fördern.

Welcome Bus AUSZEICHNUNG Busfreundliche Destination 2027

Das Wichtigste auf einen Blick

Wer kann mitmachen? Städte, Gemeinden, Freizeiteinrichtungen und Destinationen der Freizeit- und Tourismusbranche

Was wird ausgezeichnet? Besonderes Engagement für einen busfreundlichen und zukunftsfähigen Bustourismus

Bewerbungsfrist: 8. Dezember 2026

Preisverleihung: 19. Januar 2027 im Rahmen der CMT in Stuttgart

Besonderes Gewicht erhält die Auszeichnung 2027 durch die Schirmherrschaft von **Staatssekretär Thomas Dörflinger vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Baden-Württemberg**. Er wird die Urkunden bei der Preisverleihung auf der CMT persönlich überreichen.

Machen Sie mit!

Zeigen Sie, wie busfreundlich Ihre Destination ist, und bewerben Sie sich bis zum 8. Dezember 2026.

Weitere Informationen und Bewerbung: www.welcome-bus.de

14,5 Milliarden Euro! Der Bus ist ein Wirtschaftsmotor!

Die Zahlen sind beeindruckend: Der Bustourismus sorgt in Deutschland jährlich für satte 14,5 Milliarden Euro Bruttoumsatz und schafft eine Wertschöpfung von 6,7 Milliarden Euro! Das zeigt die neue Studie „Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland“ des dwif im Auftrag des bdo auf Basis der Zahlen von 2024.

Die wichtigsten Zahlen auf einen Blick:

- 14,5 Mrd. Euro Umsatz durch touristische Busreisen in Deutschland – mehr als der gesamte Tourismus in Schleswig-Holstein (10,8 Mrd. Euro)!
- Aus 1 Euro werden 5,80 Euro! So hoch ist der Wertschöpfungsmultiplikator im Gelegenheitsverkehr.
- 45,6 Prozent des Gesamtumsatzes entstehen durch Ausgaben der Busreisenden direkt am Reiseziel!

Im Inland anfallende Umsätze durch Bustourismus in Deutschland

Segment der touristischen Nutzung	Bruttoumsatz
Tagesreisen Liniennahverkehr	5.887,8 Mio. €
Übernachtungsreisen Liniennahverkehr	594,6 Mio. €
Linienfernverkehr	583,0 Mio. €
Tagesreisen Gelegenheitsverkehr	3.120,3 Mio. €
Übernachtungsreisen Gelegenheitsverkehr	4.300,4 Mio. €
Insgesamt	14.486,1 Mio. €

Quelle: dwif, eigene Berechnungen 2026.

dwif

! KLARE BOTSCHAFT: DER BUS BRINGT NICHT NUR GÄSTE – SONDERN AUCH GELD!

Ob Hotels, Gastronomie, Einzelhandel oder Freizeiteinrichtungen: Vom Bustourismus profitieren Städte und ländliche Regionen gleichermaßen. Wer auf den Bus setzt, stärkt die Wirtschaft vor Ort!

Bustourismus im Rampenlicht auf der CMT!

Spannende Themen, starke Impulse und jede Menge Austausch!

Beim Tag des Bustourismus von WBO & gbk am 19. Januar 2027 ab 14 Uhr auf der CMT in Stuttgart erwartet Sie ein vielseitiges Vortragsprogramm mit aktuellen Themen und frischen Ideen für die Branche.

Ein besonderes Highlight:

Die Verleihung der Auszeichnung **„Welcome Bus – busfreundliche Destinationen“**! Bereits zum dritten Mal werden besonders busfreundliche Destinationen ausgezeichnet. Herr Staatssekretär Thomas Dörflinger, unter dessen Schirmherrschaft die Initiative steht, wird die Urkunden persönlich überreichen.



46. Auflage Tag des Bustourismus

Jetzt schon vormerken! Die Anmeldung ist in Kürze über unsere Website www.wbo.de/Veranstaltungen.de möglich.

