



Ausschussdrucksache 21(20)85
Ausschuss für Tourismus

37. Sitzung am 07.10.2026

Öffentliche Anhörung

Stellungnahme zum Thema

„Bustouristik“

Benedikt Esser

Präsident RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V.

Köln, 1. Oktober 2026

STELLUNGNAHME

Anhörung Bustouristik im Ausschuss für Tourismus am 7. Oktober 2026

Klimaschutz mit Augenmaß, Rechtssicherheit und faire Rahmenbedingungen für die Bus- und Gruppentouristik in Deutschland

Kernaussagen



Lage der Branche

2025 gab es 22 Prozent weniger Busurlaubsreisen als 2019. Eine Reise kostet rund 35 Prozent mehr, und die Gäste reisen kürzer. Busreisen bewegen jährlich rund 5,9 Milliarden Euro im In- und Ausland. Mehr als die Hälfte der Gäste ist 70 Jahre oder älter.



E-Reisebus

Ab 2030 müssen neue Reisebusse 43 Prozent weniger CO₂ ausstoßen. Ein E-Reisebus kostet fast doppelt so viel, und die Förderung des Bundes passt für Reiseveranstalter mit vielen Auslandsreisen nicht. Megawatt-Laden gibt es erst an 7 Standorten. Der E-Reisebus erhöht die Mobilitätskosten einer Busreise.



HVO100 als Brücke

HVO aus Rest- und Abfallstoffen verursacht im Mittel 89 Prozent weniger Treibhausgase als Diesel, ohne neue Fahrzeuge. Es sollte bei den Flottengrenzwerten angerechnet und mit einer an den Marktpreis gekoppelten Entlastung gefördert werden, ohne Doppelförderung.



EmpCo

Belegte Vergleiche der Verkehrsmittel bleiben erlaubt. Für den Reisebus fehlt aber ein aktueller Wert des Umweltbundesamtes, der letzte unverzerrte stammt aus 2019. Der RDA bittet um einen aktuellen Wert und klare Beispiele in den Leitlinien der Kommission.



Reisesicherungsfonds

Der Fonds soll Busreisen nach ihrem Schadensrisiko tarifieren, wie es das Gesetz zulässt, und kleine Veranstalter entlasten. Auch ein an den Fonds verpfändetes Kautionskonto soll als Sicherheit zählen.



Entsorgungsstationen

Entsorgungsstationen für Bustoiletten gehören in den Ausbau der Rastanlagen, zuerst in das neue Lkw-Ladenetz.



EINLEITUNG

Zur Lage der Bus- und Gruppentouristik

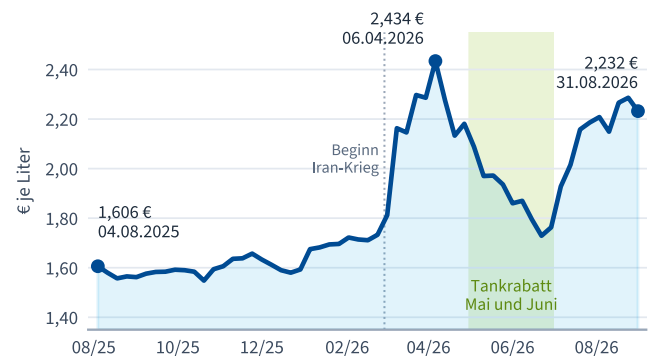
Die Bus- und Gruppentouristik ist ein fester Teil des Reisemarktes in Deutschland. Im Jahr 2025 unternahm die Bevölkerung in Deutschland rund 2,92 Millionen Busurlaubsreisen ab fünf Tagen und rund 2,15 Millionen Buskurzreisen von zwei bis vier Tagen.¹ Damit liegt die Branche noch immer deutlich unter dem Niveau vor der Pandemie. Gegenüber 2019 fehlen bei den Urlaubsreisen rund 22 Prozent und bei den Kurzreisen nach einer kleinen Stichprobe rund ein Drittel der Reisen.

Busreisen sind in den vergangenen Jahren spürbar teurer geworden. Eine Busurlaubsreise kostete 2025 im Durchschnitt 1.081 Euro pro Person. Im Jahr 2019 waren es rund 800 Euro. Das ist ein Anstieg um rund 35 Prozent bei einer allgemeinen Teuerung von rund 22,5 Prozent.² Gegenüber dem Vorjahr wurden die Reisen kürzer. Die durchschnittliche Reisedauer sank von 10,7 Tagen im Jahr 2024 auf 9,5 Tage im Jahr 2025. Der Anteil der Reisen mit 13 bis 15 Tagen hat sich im selben Zeitraum von knapp 20 auf 10 Prozent halbiert.³ Die Gäste wollen nach wie vor reisen. Sie achten aber stärker auf den Preis und verzichten eher auf einzelne Reisetage.

Auch die Kosten der Unternehmen steigen weiter. Der Dieselpreis lag im August 2026 im Monatsmittel bei 2,23 Euro je Liter. Das waren rund 41 Prozent mehr als im August 2025.⁴ Den Preis treibt vor allem der Iran-Krieg seit Ende Februar 2026. Im Frühjahr wurde die Straße von Hormus fast vollständig gesperrt, im Sommer folgte eine neue Hormus-Krise. Im Juli 2026 griff die Huthi-Miliz Tanker im Roten Meer an.⁵ Die Energiesteuer auf Diesel war im Mai und Juni 2026 um 14,04 Cent je Liter gesenkt. Am 25. September 2026 hat der Bundestag eine erneute Senkung für Oktober bis Dezember beschlossen. Das entlastet kurzfristig. Kataloge werden aber lange im Voraus kalkuliert. Befristete Senkungen schaffen dafür keine Planungssicherheit. Jeder Anstieg erhöht den Kostendruck der Veranstalter.

Dieselpreis in Deutschland

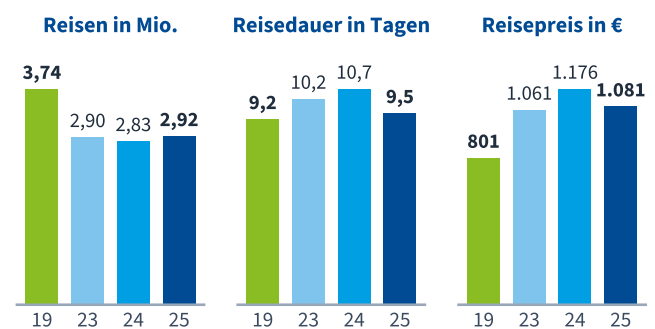
Wochenwerte in Euro je Liter einschließlich Steuern, 04.08.2025 bis 31.08.2026



Diesel ist innerhalb eines Jahres um rund 41 Prozent teurer geworden. Mit dem Iran-Krieg setzte ein starker Preissprung ein.⁶

Busurlaubsreisen ab 5 Tagen

■ 2019 Referenzjahr vor Corona ■ 2023 ■ 2024 ■ 2025



Weniger Gäste als vor Corona, deutlich höhere Preise und gegenüber dem Vorjahr kürzere Reisen prägen die Busurlaubsreise im Jahr 2025.

Die Gäste der Busurlaubsreise sind überwiegend älter. Ihr Durchschnittsalter lag 2025 bei 63,3 Jahren. Mehr als die Hälfte der Reisenden ist 70 Jahre oder älter. Fast drei Viertel sind älter als 60 Jahre. Rund 63 Prozent wohnen in Gemeinden und Kleinstädten mit weniger als 50.000 Einwohnern. Dort gibt es oft keine gute Anbindung an Bahn und Flughafen. Der Reisebus holt diese Menschen nahe ihrer Haustür ab und bringt sie sicher ans Ziel.

¹ Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR), Reiseanalyse RA 2020, RA 2024, RA 2025 und RA 2026, Sonderauswertung Reisebus. Eine Reiseanalyse bildet jeweils das vorangegangene Kalenderjahr ab. Die RA 2026 enthält also die Werte für 2025. Anzahl der Reisen nach der Zeile Projektion in Millionen. Gezählt werden Reisen mit dem Reisebus als Hauptverkehrsmittel, ohne Fernlinienbus. Nach den ersten Ergebnissen der RA 2026 lag der Marktanteil des Busses einschließlich Fernlinienbus 2025 bei 4,9 Prozent oder 3,32 Mio. Reisen, 2019 bei rund 6 Prozent oder rund 4,2 Mio. Reisen. Auch danach liegt die Zahl der Busurlaubsreisen deutlich unter 2019. Grundgesamtheit ist die deutschsprachige Bevölkerung ab 14 Jahren, bei Kurzreisen von 14 bis 75 Jahren.

² FUR, RA 2020 und RA 2026, Sonderauswertung Reisebus, Ausgaben je Reise und Person. Teuerung nach dem Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes 2019 bis 2025.

³ FUR, RA 2025 und RA 2026, Sonderauswertung Reisebus, Reisedauer.

⁴ Europäische Kommission, Weekly Oil Bulletin, Verbraucherpreise für Dieselmotorkraftstoff in Deutschland einschließlich Steuern, Wochenwerte vom 04.08.2025 bis 31.08.2026. Monatsmittel als Mittel der Wochenwerte, eigene Berechnung. energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en, abgerufen am 25.09.2026. Die Werte stimmen bis auf höchstens 2,5 Cent mit den Monatsmitteln des ADAC überein.

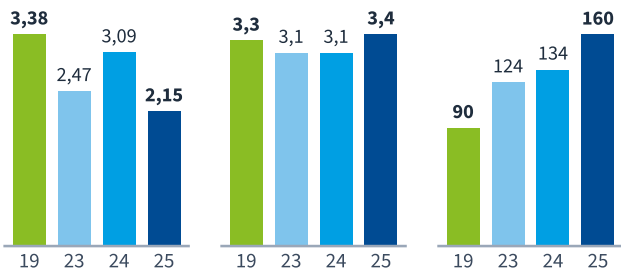
⁵ Handelsblatt, Neue Hormus-Krise verschärft Angebotsengpässe bei Diesel, 16.07.2026. Euronews, Strait of Hormuz shutdown. What implications for Europe, 31.03.2026. Euronews vom 23.07.2026 zu den Angriffen der Huthi-Miliz im Roten Meer.

⁶ Zweites Energiesteuersenkungsgesetz vom 24.04.2026, BGBl. 2026 I Nr. 116, Entwurf BT-Drs. 21/5321. Senkung vom 01.10. bis 31.12.2026 durch Art. 11 VSAAG zur Änderung von § 68 EnergieStG, Beschlussempfehlung BT-Drs. 21/8157, Bundestagsbeschluss vom 25.09.2026.

Buskurzreisen von 2 bis 4 Tagen

■ 2019 Referenzjahr vor Corona ■ 2023 ■ 2024 ■ 2025

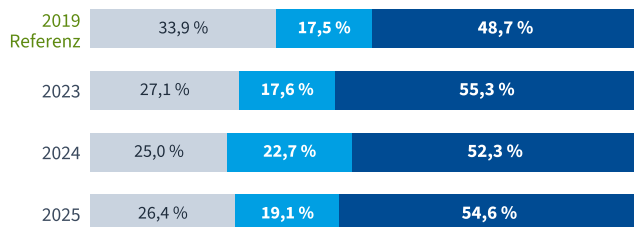
Reisen in Mio. Reisedauer in Tagen Ausgaben pro Tag in €



Die Zahl der Buskurzreisen liegt rund ein Drittel unter 2019. Grundlage sind nur 91 bis 135 Befragte je Jahr. Der Preis pro Reisetag ist zugleich um fast 80 Prozent gestiegen.⁷

Alter der Gäste von Busurlaubsreisen

■ unter 60 Jahre ■ 60 bis 69 Jahre ■ 70 Jahre und älter



Fast drei Viertel der Gäste sind 60 Jahre oder älter. Mehr als die Hälfte ist sogar 70 Jahre oder älter.⁸



63,3 Jahre

Durchschnittsalter der Gäste von Busurlaubsreisen



63 %

der Gäste leben in Orten unter 50.000 Einwohnern



52 %

der Gäste leben in Haushalten mit einem Nettoeinkommen bis 2.499 Euro



58 %

der Busurlaubsreisen beginnen im Mai, Juni oder September⁹

Die Nachfrage verteilt sich ungleich über das Jahr. Rund 58 Prozent der Busurlaubsreisen beginnen im Mai, Juni oder September.

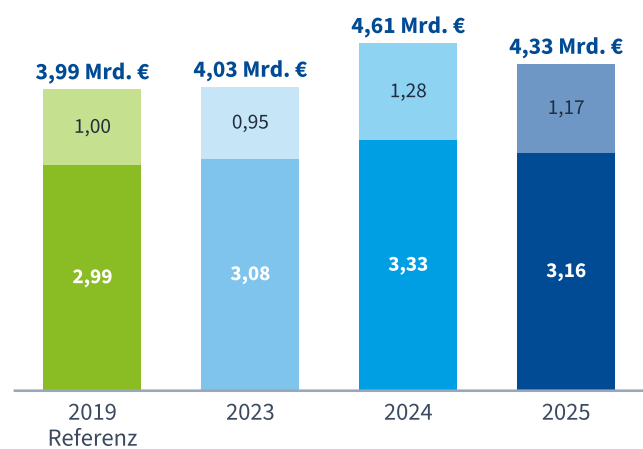
Der Reisebus ist wichtig für Gesellschaft und Wirtschaft. Er ermöglicht Teilhabe für Menschen ohne eigenes Auto und für Menschen, die nicht mehr selbst fahren wollen. Schulen,

Vereine, Kirchengemeinden und Sozialverbände sind auf ihn angewiesen. Bei durchschnittlicher Auslastung ersetzt ein Reisebus auf der Straße rund 18 bis 20 Pkw.¹⁰ Die Busurlaubs- und Buskurzreisen hatten 2025 ein geschätztes Ausgabenvolumen von rund 4,3 Milliarden Euro, für Reisen im In- und Ausland.¹¹ Dieser Wert liegt nur wegen der gestiegenen Preise über dem Niveau von 2019. Inflationsbereinigt liegt das Ausgabenvolumen rund 11 Prozent unter 2019. Gegenüber 2024 sank es nominal um 6 Prozent.

€ Geschätztes Reiseausgabenvolumen, nominal

in Milliarden Euro, Reisen mal Reiseausgaben pro Person

■ Busurlaubsreisen (unten) ■ Buskurzreisen (oben)



Das Ausgabenvolumen liegt nominal über dem Wert von 2019. Es wird aber von höheren Preisen getragen und nicht von mehr Gästen. Inflationsbereinigt liegt es rund 11 Prozent darunter.

Hinzu kommen die Ausgaben der Gäste am Reiseziel. Die Reiseanalyse weist dafür Nebenkosten von 43,40 Euro pro Person und Tag aus. Multipliziert mit der Zahl der Reisen und der durchschnittlichen Reisedauer ergeben sich für die Busurlaubsreisen rund 1,20 Milliarden Euro. Für die Buskurzreisen sind es rund 0,32 Milliarden Euro.¹² Zusammen sind das rund 1,5 Milliarden Euro, die die Gäste an den Reisezielen im In- und Ausland ausgeben. Mit dem Ausgabenvolumen der Reisen sind es rund 5,9 Milliarden Euro.

⁷ Die Werte der Buskurzreisen beruhen auf 91 bis 135 Befragten je Jahr. Schwankungen zwischen einzelnen Jahren sind deshalb vorsichtig zu bewerten. Der Trend entspricht aber dem der Busurlaubsreisen. Die Reisen werden pro Tag teurer, und es reisen weniger Gäste. Ausgaben pro Tag berechnet aus den Ausgaben pro Person und der Reisedauer.

⁸ FUR, Reiseanalyse RA 2020 bis RA 2026, Sonderauswertung Reisebus, Alter der Befragten. Rundungsdifferenzen möglich.

⁹ FUR, RA 2026, Sonderauswertung Reisebus.

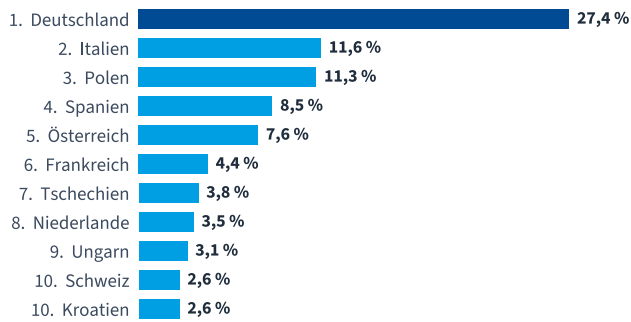
¹⁰ Berechnung des RDA auf Grundlage von Umweltbundesamt, Treibhausgas-Emissionen und Auslastung des Personenverkehrs 2019 nach Verkehrsmitteln. Im Durchschnitt 47 Sitze je Bus im Gelegenheitsverkehr nach Destatis. Auslastung des Reisebusses 55 bis 60 Prozent und 1,4 Personen je Pkw nach UBA.

¹¹ Berechnung des RDA. Anzahl der Reisen multipliziert mit den durchschnittlichen Reiseausgaben pro Person. Busurlaubsreisen 2,92 Mio. mal 1.081,30 Euro, Buskurzreisen 2,15 Mio. mal 545,50 Euro. Grundlage ist die Reiseanalyse der FUR.

¹² Berechnung des RDA. 2,92 Mio. Reisen mal 43,40 Euro mal 9,5 Tage sowie 2,15 Mio. Reisen mal 43,40 Euro mal 3,4 Tage. Die Nebenkosten wurden in der RA 2026 erstmals und nur für Busurlaubsreisen erhoben. Für Buskurzreisen setzt der RDA denselben Tageswert an.

Top-Ten-Reiseziele der Busurlaubsreisen 2025

Anteil an allen Busurlaubsreisen in Prozent



Deutschland bleibt mit gut einem Viertel aller Busurlaubsreisen das wichtigste Reiseziel. Es folgen Italien und Polen. Rund 73 Prozent der Busurlaubsreisen führen ins Ausland.¹³

Gut ein Viertel aller Busurlaubsreisen bleibt in Deutschland. Die Ausgaben dieser Gäste kommen unmittelbar Hotels, Gastronomie, Handel und Freizeitbetrieben im Inland zugute. Rund 73 Prozent der Reisen führen ins Ausland. Auch dann bleibt ein wichtiger Teil der Wertschöpfung in Deutschland. Die Busunternehmen, ihre Fahrer und die Reiseorganisation sitzen hier.

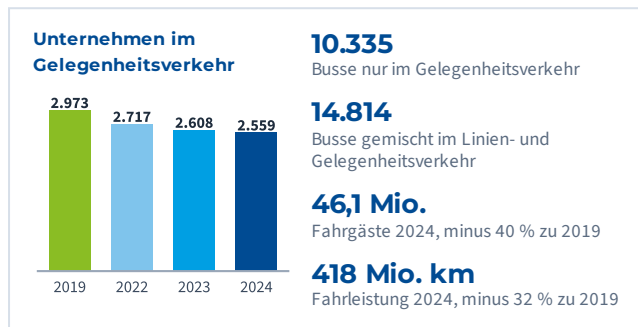
Der hohe Anteil an Auslandsreisen hat zugleich Folgen für die Antriebswende. Ein E-Reisebus braucht Ladepunkte nicht nur in Deutschland, sondern entlang der Routen in ganz Europa. Förderprogramme, die einen Einsatz überwiegend im Inland verlangen, gehen an diesem Geschäftsmodell vorbei.

¹³ FUR, Reiseanalyse RA 2026, Sonderauswertung Reisebus. Schweiz und Kroatien teilen sich mit je 2,6 Prozent den zehnten Platz.

1 Herausforderung E-Reisebus



Der Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen ist mittelständisch geprägt. Im Jahr 2024 waren in Deutschland 2.559 Unternehmen im Gelegenheitsverkehr tätig. Im Jahr 2019 waren es noch 2.973 Unternehmen.¹⁴ Das sind 14 Prozent weniger als 2019.



Im Jahr 2024 wurden 10.335 Busse ausschließlich im Gelegenheitsverkehr eingesetzt. Weitere 14.814 Busse fuhren gemischt im Linien- und Gelegenheitsverkehr.¹⁵ Unternehmen mit Bussen nur im Gelegenheitsverkehr setzen dort im Schnitt knapp fünf Busse ein. Die Zahl der Busse liegt rund 10 Prozent über 2019. Die Fahrleistung im Gelegenheitsverkehr lag 2024 aber um 32 Prozent unter 2019, die Zahl der Fahrgäste um 40 Prozent. Jeder Bus fährt deutlich weniger.

Diese Unternehmen stehen vor der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe. Die europäischen CO₂-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge schließen Reisebusse ein. Für neue Reise- und Überlandbusse gilt ab 2030 eine Minderung um 43 Prozent, ab 2035 um 64 Prozent und ab 2040 um 90 Prozent. Bezugsgröße ist der Durchschnitt der Reisebusse, die zwischen Juli 2025 und Juni 2026 neu zugelassen wurden. Die Kommission überprüft die Regeln bis Ende 2027.¹⁶ Der RDA unterstützt das Ziel des Klimaschutzes. Er sieht beim E-Reisebus aber sechs offene Fragen.

CO₂-Flottengrenzwerte der EU

Minderung der CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge je Zeitraum

	2025 bis 2029	2030 bis 2034	2035 bis 2039	ab 2040
Reise- und Überlandbusse	keine Vorgabe	minus 43 %	minus 64 %	minus 90 %
Unionsziel alle schweren Nutzfahrzeuge	minus 15 %	minus 45 %	minus 65 %	minus 90 %
Neue Stadtbusse	keine Vorgabe	90 % emissionsfrei	100 % emissionsfrei	100 % emissionsfrei

Überprüfung durch die EU-Kommission bis Ende 2027, vor dem ersten Zieljahr für Reisebusse

Für Reisebusse greifen die Vorgaben ab 2030. Die Überprüfung bis Ende 2027 liegt vor dem ersten Zieljahr und ist deshalb entscheidend. Bezugsgröße ist für Reisebusse der Zeitraum Juli 2025 bis Juni 2026, für das Unionsziel das Jahr 2019.

Wie es für Reisebusse weitergeht

Zeitplan der CO₂-Flottengrenzwerte der EU

- Mai 2024**
Verordnung (EU) 2024/1610 beschlossen. Reisebusse fallen erstmals unter die Flottengrenzwerte.
- April 2026**
Verordnung (EU) 2026/1046. Befristete Flexibilität für die Hersteller schwerer Nutzfahrzeuge von 2025 bis 2029. Die Ziele bleiben unverändert.
- bis Ende 2027**
Überprüfung durch die EU-Kommission. Hier entscheidet sich, ob erneuerbare Kraftstoffe und das Fahrprofil des Reisebusses berücksichtigt werden.
- 2030**
Erstmals Vorgabe für Reisebusse mit minus 43 Prozent. Neue Stadtbusse zu 90 Prozent emissionsfrei.
- 2035**
Reisebusse minus 64 Prozent. Neue Stadtbusse vollständig emissionsfrei.
- 2040**
Reisebusse und schwere Lkw minus 90 Prozent.

Die Vorgaben richten sich an die Hersteller. Sie bestimmen aber, welche Reisebusse die Unternehmen künftig kaufen können.¹⁷

¹⁴ Statistisches Bundesamt (Destatis), Statistischer Bericht Personenverkehrsstatistik 2024, Tabelle 46182-b01, erschienen am 17.02.2026. Seit 2023 fragt die Statistik anders ab. Der Vergleich mit 2019 ist deshalb eingeschränkt. Der Rückgang dürfte eher unterschätzt sein.

¹⁵ Destatis, ebenda, Tabelle 46182-19, korrigiert am 25.08.2026. Die 10.335 Busse, die ausschließlich im Gelegenheitsverkehr fahren, gehören zu 2.197 Unternehmen. Daraus ergibt sich der Durchschnitt von knapp fünf Bussen je Unternehmen. Fahrleistung nach Tabelle 46182-05, 2024 418,1 Mio. km, 2019 612,3 Mio. km.

¹⁶ Verordnung (EU) 2019/1242 in der Fassung der Verordnungen (EU) 2024/1610 und (EU) 2026/1046, Art. 3a und Anhang I Nr. 3.2 und 4.3.1.

¹⁷ Verordnung (EU) 2026/1046 vom 29.04.2026. Erwägungsgrund 3 erkennt den Verzug beim Ladeausbau an. Die Flexibilität von 2025 bis 2029 gilt für schwere Lkw und bestimmte Busse über 7,5 Tonnen, nicht für Stadtbusse.

Was die Flottengrenzwerte bedeuten

Die Flottengrenzwerte verbieten keine Dieselbusse. Sie begrenzen den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der neuen Busse eines Herstellers. Lkw und Busse werden getrennt abgerechnet. Ein Hersteller kann zu hohe Werte bei Reisebussen also nicht mit Lkw ausgleichen.¹⁸ Wer das Ziel verfehlt, zahlt für jedes Gramm darüber eine Strafe, hochgerechnet auf alle neu zugelassenen Fahrzeuge. Schon ab 2030 muss ein Hersteller den CO₂-Ausstoß seiner neuen Reisebusse um 43 Prozent senken. Grob gerechnet müssen dann gut zwei von fünf neuen Reisebussen emissionsfrei sein. Ab 2035 muss mehr als die Hälfte der neuen Reisebusse eines Herstellers emissionsfrei sein. Ab 2040 wäre nur noch etwa jeder zehnte neue Reisebus ein Diesel. Die Kommission muss bei der Überprüfung ausdrücklich den Stand der Ladeinfrastruktur, einen CO₂-Korrekturfaktor und eine Methode für Fahrzeuge prüfen, die nur mit CO₂-neutralen Kraftstoffen fahren.¹⁹

HVO100 zählt dabei nicht. Die Grenzwerte bewerten nur das Fahrzeug und nicht den Kraftstoff. Ein Reisebus, der ausschließlich mit HVO100 fährt, gilt in der Bilanz des Herstellers wie ein fossiler Dieselbus. Seine Minderung um rund 89 Prozent bleibt unberücksichtigt. Erneuerbare Kraftstoffe sollten deshalb bei der Überprüfung 2027 angerechnet werden. Das sollte nicht pauschal über einen CO₂-Korrekturfaktor für alle Fahrzeuge geschehen, sondern nur für Fahrzeuggruppen, deren Elektrifizierung im Fernreiseverkehr heute noch nicht praxistauglich ist, wie den Reisebus. Eine doppelte Anrechnung derselben Minderung, etwa zugleich in der Treibhausgasquote der Mineralölwirtschaft, ist dabei auszuschließen.²⁰

Beim E-Reisebus zählt der Strom nicht. Er gilt in der Flottenbilanz immer als emissionsfrei. Dabei hängen seine Emissionen stark vom Strommix des Landes ab. Mit französischem Strom sind es rund 5 kg CO₂-Äquivalente je 100 Kilometer, mit polnischem Strom rund 71 kg. Für das Klima ist es gleich, ob die Energie als Strom oder als Kraftstoff in den Bus kommt. Wer beim E-Reisebus die Herkunft des Stroms nicht bewertet, darf beim HVO100 die erneuerbare Herkunft nicht ignorieren.

ASPEKT 1 Investitionskosten in E-Reisebusse



Die ersten E-Reisebusse europäischer Großserienhersteller kommen jetzt auf den Markt. Ein großer europäischer Hersteller will Ende 2026 erste Fahrzeuge an ausgewählte Kunden ausliefern. Der breite Markthochlauf folgt ab 2027. Ein zweiter will bis zum Ende des Jahrzehnts elektrische Reisebusse anbieten.²¹ Nach Einschätzung des RDA werden diese Fahrzeuge in der Anschaffung etwa 1,9-mal so teuer sein wie vergleichbare Reisebusse mit Dieselantrieb.²²

Für E-Reisebusse gibt es noch keinen Gebrauchtmärkte. Niemand kann heute sagen, welchen Wert ein solches Fahrzeug nach neun Jahren hat. Die Unternehmen müssen deshalb mit sehr niedrigen Restwerten und mehr als doppelt so hohen Abschreibungen planen. Banken kalkulieren mit hohen Risikoaufschlägen.

Rechenbeispiel Abschreibung

	Diesel	Elektro
Anschaffung	400.000 €	760.000 €
Restwert nach 9 Jahren	160.000 €	160.000 €
Abschreibung pro Jahr	26.700 €	66.700 €

Annahmen des RDA für einen 14-Meter-Reisebus mit drei Achsen. Faktor 1,9 beim Kaufpreis. Nutzungsdauer neun Jahre nach der längeren amtlichen AfA-Vorgabe. Restwert beim Diesel 40 Prozent nach mittleren Händlereinkaufspreisen gebrauchter Reisebusse, beim E-Reisebus rund 21 Prozent nach dem höheren Wertverlust von E-Pkw. Die jährliche Abschreibung steigt auf das 2,5-Fache.²³

Hinzu kommt die geringe Reichweite. Die Hersteller geben Reichweiten von rund 500 bis 650 Kilometern an. Diese Werte gelten nur unter optimalen Bedingungen.²⁴ Im Alltag fährt der Bus voll besetzt, mit 100 km/h und mit Klimaanlage oder Heizung. Unter normalen europäischen

¹⁸ Verordnung (EU) 2019/1242, Anhang I Nr. 5.2 und 6.

¹⁹ Art. 15 Abs. 1 Buchst. b, i und j der Verordnung (EU) 2019/1242.

²⁰ Verordnung (EU) 2019/1242 in der Fassung der Verordnung (EU) 2024/1610. Die CO₂-Werte werden fahrzeugbezogen mit dem Simulationsprogramm VECTO ermittelt. Bei Überschreitung zahlt der Hersteller eine Abgabe für Emissionsüberschreitung nach Artikel 8.

²¹ Herstellerangaben und Fachpresse, unter anderem electrive.net vom 15.05.2025 und 19.03.2026 sowie Omnibusrevue vom 21.04.2026 (omnibusrevue.de/nachrichten/technik), abgerufen am 25.09.2026.

²² Einschätzung des RDA auf Grundlage von Gesprächen mit Herstellern und Mitgliedsunternehmen. Die Hersteller veröffentlichen keine Listenpreise. Vgl. Projektträger Jülich, Förderaufruf emissionsfreie Busse 05/2026, Anhang 2.

²³ Nutzungsdauer nach der AfA-Tabelle für den Wirtschaftszweig Personen- und Güterbeförderung sechs Jahre für Reise- und Linienomnibusse, nach der AfA-Tabelle für allgemein verwendbare Anlagegüter neun Jahre für Omnibusse. Restwert Diesel aus Angebotspreisen von neun gebrauchten 12- bis 14-Meter-Reisebussen der Baujahre 2016 bis 2018 auf via-mobilis.com und autoline.de, abgerufen am 30.09.2026, im Mittel rund 199.000 Euro netto, abzüglich einer angenommenen Händlerspanne von 20 Prozent. Restwert E-Reisebus nach DAT, wiedergegeben von Autohaus vom 29.07.2025. Drei Jahre alte E-Pkw erzielen 50,3 Prozent ihres Listenpreises, Diesel-Pkw 62,2 Prozent. Auf neun Jahre fortgeschrieben erreicht der E-Reisebus damit rund die Hälfte des Restwerts eines Dieselmotors. Die Bundesförderung für Busse mit alternativen Antrieben ist nicht eingerechnet. Sie passt für Reiseveranstalter nicht, weil rund 73 Prozent der Busurlaubsreisen ins Ausland führen und geförderte Busse überwiegend in Deutschland eingesetzt werden müssen.

²⁴ Herstellerangaben ohne Angabe von Normbedingungen. Bei 480 kWh nutzbarer Batteriekapazität und 650 km Reichweite ergibt sich rechnerisch ein Verbrauch von nur 0,74 kWh je Kilometer.

Bedingungen hält der RDA eine Reichweite von etwa 300 bis 450 Kilometern für realistisch. Im Winter sind eher 300 bis 400 Kilometer zu erwarten.²⁵

Was das für eine typische Busreise bedeutet, zeigt die Anreise von Berlin nach Feldkirch in Vorarlberg. Die Strecke über die A9, München, die A96 bis Lindau und die A14 ist rund 800 Kilometer lang.²⁶ Ein Dieselbus schafft sie mit einer Tankfüllung. Schon der Dieselbus erreicht auf dieser Strecke mit rund 10 Stunden die zulässige Höchstlenkzeit, die nur zweimal pro Woche erlaubt ist. Jede Verzögerung erzwingt einen zweiten Fahrer oder eine Übernachtung. Beim E-Reisebus wird das zur Regel. Ein E-Reisebus lädt nach Herstellerangaben unter besten Bedingungen mit 375 kW in etwa 1,5 Stunden voll.²⁷ Das entspricht im Mittel rund 5,3 kWh je Minute.

In der Praxis steht diese Leistung selten zur Verfügung. Viele Ladeparks teilen ihre Gesamtleistung auf mehrere Ladepunkte auf, wenn gleichzeitig Lkw und Busse laden. Kälte und technische Störungen senken die Leistung weiter. Der RDA rechnet deshalb mit einem vorsichtigen Sicherheitsabschlag von 25 Prozent. Der Bus lädt dann mit rund 4,0 kWh je Minute.²⁸

Der E-Reisebus braucht auf dieser Strecke dann zwei Ladestopps. Im Sommer dauert die Anreise 20 bis 40 Minuten länger, im Winter rund eine Stunde. Voraussetzung ist, dass an beiden Pausenorten ein freier Schnelllader mit voller Leistung bereitsteht. Genau das ist heute die entscheidende Frage.²⁹ Der Bus erreicht Feldkirch zudem mit nur noch rund 10 Prozent Ladung. Für die Ausflüge am nächsten Tag muss er über Nacht auf 90 Prozent geladen werden. Für die Rückfahrt gilt dasselbe.

Ladezeit und Pause, Rechtslage ungeklärt

Alle Berechnungen werten die Ladezeit zugunsten des E-Reisebusses als vorgeschriebene Fahrtunterbrechung. Ob das trägt, ist nicht abschließend geklärt. Der EU-Gesetzgeber geht selbst davon aus, dass schwere Nutzfahrzeuge während der vorgeschriebenen Fahrtunterbrechung laden.³⁰ Das Bundesamt für Logistik und Mobilität wertet Wartezeiten mit im Voraus bekannter Dauer als Fahrtunterbrechung. Eine ausdrückliche Aussage zum Laden fehlt aber.

Eine Fahrtunterbrechung ist nach EU-Recht nur ein Zeitraum, in dem der Fahrer weder fährt noch andere Arbeiten ausführt und der ausschließlich der Erholung dient. Das An- und Abstecken dürfte als andere Arbeit zählen. Ist die Ladedauer im Voraus bekannt und muss ein angestellter Fahrer nur beim Bus bleiben, ohne weitere Aufgaben, ist diese Zeit keine Arbeitszeit, aber auch keine Ruhepause. Ist die Dauer nicht absehbar, etwa weil er auf einen freien Ladepunkt warten muss, kann es Arbeitszeit sein.³¹ Ob die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zu Bereitschaftszeiten auf das Laden übertragbar ist, ist offen.³² Eine Gerichtsentscheidung oder eine Leitlinie der Kommission zum Laden gibt es bisher nicht. Die Rechtslage ist für die Unternehmen deshalb unsicher.

2

ASPEKT 2

Nebenkosten der Antriebswende

Die Werkstatt muss für Hochvolttechnik umgerüstet werden. Die Mitarbeiter in Werkstatt und Fahrdienst müssen umgeschult und weitergebildet werden.

Auf dem Betriebshof ist eine eigene Ladeinfrastruktur nötig. Oft reicht der vorhandene Netzanschluss dafür nicht aus. Bis der Anschluss steht, vergehen oft ein bis zweieinhalb Jahre. Die Bundesförderung übernimmt die Kosten auf der Netzseite nicht.³³ Für einen Familienbetrieb mit fünf Bussen ist das kaum zu stemmen.

²⁵ Abschätzung des RDA. Annahme eines Verbrauchs von 0,9 bis 1,3 kWh je Kilometer bei 100 km/h, voller Besetzung und Klimatisierung, 480 kWh nutzbare Kapazität und 10 bis 15 Prozent Reserve. Die bisher einzige veröffentlichte Messung an einem E-Reisebus ergab 0,7 kWh je Kilometer, an Überlandbussen wurden bis 1,2 kWh gemessen. Die Hersteller nennen bis 850 km Reichweite. Die Annahmen des RDA sind vorsichtig gewählt, vgl. Sustainable Bus 2025 sowie electrive.net vom 29.02.2024 und 15.08.2024.

²⁶ Berechnung des RDA mit Routenplanern. Berlin bis München rund 585 km über die A9, München bis Feldkirch rund 218 km über A96 und A14 nach OpenStreetMap. Die schnellste Route ist mit 766 km etwas kürzer und führt nicht über München. Die Mehrzeit des E-Reisebusses bleibt dabei praktisch gleich.

²⁷ Technische Daten eines dreiachsigen E-Reisebusses eines europäischen Herstellers, abgerufen am 26.09.2026. Nutzbare Batteriekapazität bis 480 kWh, Laden über CCS mit bis zu 375 kW. Megawatt-Laden mit bis zu 750 kW ist erst vorbereitet.

²⁸ Annahme des RDA. Ein Ladepark mit zwei Ladepunkten an einem gemeinsamen Leistungsmodul liefert bei gleichzeitiger Nutzung oft nur die Hälfte der Höchstleistung je Ladepunkt. Der Abschlag von 25 Prozent ist damit eher niedrig angesetzt. Hinzu kommen geringere Leistung bei Kälte sowie Ausfälle und Leistungsbegrenzungen einzelner Säulen.

²⁹ Simulation des RDA. Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 80 km/h, reine Fahrzeit rund 10 Stunden. Nutzbare Kapazität 480 kWh, Reserve 10 Prozent, Verbrauch 1,1 kWh je Kilometer im Sommer und 1,3 kWh je Kilometer im Winter. Ladeleistung nach Herstellerangabe rund 5,3 kWh je Minute, abzüglich 25 Prozent Sicherheitsabschlag, also rund 4,0 kWh je Minute. Nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist nach je 4,5 Stunden Lenkzeit eine Pause von 45 Minuten vorgeschrieben, aufteilbar in 15 und 30 Minuten. Im Gelegenheitsverkehr darf sie seit der Verordnung (EU) 2024/1258 auch in zwei Teile von je mindestens 15 Minuten geteilt werden. Bei rund 10 Stunden Lenkzeit sind damit für beide Busse zwei solche Pausen nötig. Ladestopps ersetzen die Pausen, soweit Ort und Zeitpunkt passen. Umwege und Wartezeiten sind nicht eingerechnet.

³⁰ Erwägungsgrund 19 der Verordnung (EU) 2023/1804.

³¹ Art. 4 Buchst. d und e VO (EG) Nr. 561/2006 i. V. m. Art. 3 Buchst. a und b RL 2002/15/EG. § 21a Abs. 3 ArbZG. Erwägungsgrund 19 VO (EU) 2023/1804.

³² EuGH, Urteil vom 9. September 2021, C-107/19, ECLI:EU:C:2021:722.

³³ Deutsche Energie-Agentur (dena), Dossier Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Lkw, Juli 2025.

ASPEKT 3 3 **Infrastrukturkosten eines europäischen HPC-Ladenetzes**



Der Reisebus braucht auf langen Strecken Schnellladepunkte mit hoher Leistung. Der europäische Herstellerverband ACEA schätzt, dass bis 2030 rund 50.000 öffentliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge in Europa nötig sind. Davon sollen rund 35.000 Megawatt-Ladepunkte an Autobahnen und Fernstraßen sein.³⁴ In Deutschland waren Ende April 2026 erst 355 öffentliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge in Betrieb. Nur sieben Standorte bieten Megawatt-Laden an.³⁵ Das Lkw-Schnellladenetz an rund 350 Autobahn-Rastanlagen entsteht erst in den kommenden Jahren. An 124 unbewirtschafteten Rastanlagen ist der Bau vergeben, erste Standorte sollen ab 2027 öffnen. Für die 227 bewirtschafteten Rastanlagen soll die Ausschreibung im November 2026 beginnen. Dort sollen nach Angaben aus der Fachpresse auch Reisebusse laden können.³⁶

Megawatt-Laden an Autobahnen, Soll und Ist

Geplante Standorte des Lkw-Schnellladenetzes		350
Standorte mit Megawatt-Laden heute		7
Geplant sind rund 1.800 Megawatt-Ladepunkte an rund 350 Standorten. Heute bieten erst 7 Standorte Megawatt-Laden an, das sind 2 Prozent. ³⁷		

Für den Reisebus reicht ein Netz an den Autobahnen nicht aus. Er muss auch an Hotels und touristischen Zielen laden können, zumeist an privaten Ladepunkten. Dort fehlt aber oft schon der Platz für einen Busparkplatz.

Ein Schnellladepunkt mit 350 kW kostet nach einer Studie des Öko-Instituts rund 125.000 bis 215.000 Euro. Ein Megawatt-Ladepunkt kostet 400.000 bis 800.000 Euro. Der Netzanschluss ist darin noch nicht enthalten. Bei zwei Stunden Nutzung am Tag kostet ein Megawatt-Ladepunkt so rund 20 Cent je kWh allein an Infrastrukturkosten.³⁸ Der Bund fördert Busse mit alternativen Antrieben seit 2021. Der Förderaufruf 2026 sah auch für Reisebusse im Gelegenheitsverkehr bis zu 70 Prozent der Mehrkosten gegenüber einem Dieselsbus und bis zu 40 Prozent der Ladeinfrastruktur vor. Skizzen konnten vom 26. Mai bis 21. Juli 2026 eingereicht werden, für neue Skizzen ist der

Aufruf geschlossen. Für Reiseveranstalter passt das Programm noch nicht gut. Sein Schwerpunkt liegt auf dem ÖPNV und den Linienverkehren. Geförderte Busse müssen überwiegend in Deutschland eingesetzt und fünf Jahre gehalten werden, was für Veranstalter mit vielen Auslandsreisen die Förderung ausschließen kann. Ladepunkte werden nur zusammen mit geförderten Bussen und nur für diese bezuschusst. Den Netzanschluss vor dem eigenen Transformator bezuschusst der Bund nicht.³⁹

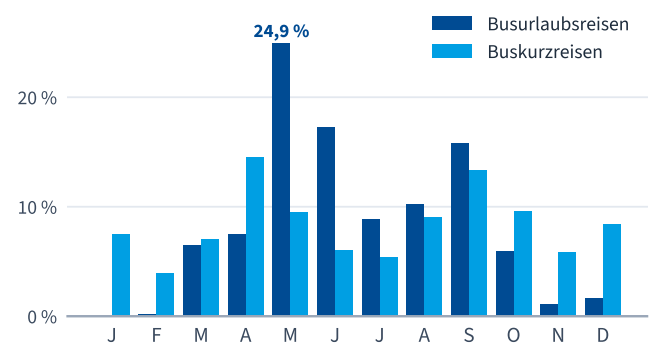
ASPEKT 4 4 **Abdeckung saisonaler Spitzenlasten**



Busreisen finden nicht gleichmäßig über das Jahr statt. Rund 58 Prozent der Busurlaubsreisen beginnen in den Monaten Mai, Juni und September.

Reisebeginn nach Monaten 2025

Anteil der Reisen je Monat in Prozent



Fast 60 Prozent der Busurlaubsreisen beginnen in nur drei Monaten. Die Ladeinfrastruktur müsste auf diese Spitzen ausgelegt werden.



Kölner Karneval
Februar



Oktoberfest
September und Oktober



Weihnachtsmärkte
November und Dezember



Frühjahrs- und Blütenfahrten
April und Mai

Zum Kölner Karneval, zum Oktoberfest oder zu Kurzreisen zu den Weihnachtsmärkten kommen an einzelnen Tagen sehr viele Reisebusse in eine Stadt. Sie alle müssten am Abend oder in der Nacht laden. Eine nur auf den Durchschnitt ausgelegte Ladeinfrastruktur ist an solchen Tagen schnell überlastet. Sie muss auch diese Spitzen abdecken.

³⁴ ACEA, Decarbonising heavy-duty road transport. State of the enabling conditions, 09.10.2025. Nach ACEA gab es zu diesem Zeitpunkt in Europa rund 1.100 öffentliche Lkw-taugliche Ladepunkte ab 350 kW.

³⁵ Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, Stand 30.04.2026, nach electrive.net vom 20.07.2026. Gezählt werden öffentliche Ladepunkte an 88 Standorten mit Stellplätzen ab 16,5 Metern Länge.

³⁶ electrive.net vom 18.09.2026. Die Ausschreibung für 227 bewirtschaftete Rastanlagen beginnt im November 2026.

³⁷ Bundesministerium für Verkehr, Pressemitteilung 087/2026, nach Verkehrsrundschau vom 15.09.2026. An den ersten 124 Standorten sind 447 Megawatt-Ladepunkte vorgesehen. Bestand nach Nationaler Leitstelle Ladeinfrastruktur, Stand 30.04.2026.

³⁸ Öko-Institut, Studie StratES 2023, Tabelle 4-4, S. 53. Kosten für Hardware, Planung, Genehmigung und Installation ohne Netzanschluss.

³⁹ Bundesministerium für Verkehr, Pressemitteilung 044/2026. Projektträger Jülich, Förderaufruf emissionsfreie Busse 2026, abgerufen am 25.09.2026.

**bus power monitor**
europe

Der RDA hat deshalb das Projekt Bus Power Monitor Europe gestartet. Das Werkzeug wertet die Reisekataloge europäischer Busreiseveranstalter aus. Es erfasst mehr als 65.000 Katalogreisen und mehr als 160.000 Orte in 27 Partnerländern. So wird sichtbar, wo und wann Reisebusse in Europa laden müssten und wo Spitzenlasten entstehen. Die Deutsche Zentrale für Tourismus unterstützt das Projekt. Der Bus Power Monitor befindet sich noch im Aufbau.⁴⁰

Lenkzeitgrenze, ohne jeden Puffer. Ein zweiter Fahrer oder eine Übernachtung unterwegs verteuern die Reise erheblich.

ASPEKT 5**5****Täglicher Ladebedarf verkürzt den Reisetag**

Ein normaler Tag einer Busreise endet am Abend gegen 19.00 Uhr am Hotel. Danach bleibt dem Fahrer wegen der vorgeschriebenen Ruhezeit meist wenig Spielraum.⁴¹ Der E-Reisebus muss am nächsten Morgen aber ausreichend geladen bereitstehen. Nach der Anreise nach Feldkirch hat er nur noch rund 10 Prozent Ladung. Steht am Hotel kein Ladepunkt zur Verfügung, muss der Bus einen nahen Ladepark anfahren.

**Ein Ladevorgang im nahen Ladepark****Hinfahrt**
20 Min.**Ladevorgang**
96 Min.**Rückfahrt**
20 Min.

Gut zwei Stunden zusätzlicher Arbeitszeit am Abend, Ladevorgang von 10 auf 90 Prozent mit Sicherheitsabschlag. Nur möglich, wenn Platz und freie Kapazität vorhanden sind.

Der Abend verlängert sich um gut zwei Stunden. Sie bestehen aus 20 Minuten Anfahrt, rund 1,6 Stunden Laden mit Sicherheitsabschlag und 20 Minuten Rückfahrt. Ohne Ladepunkt am Hotel kommen an jedem Ausflugs- und anderthalb Stunden hinzu. Ausflüge müssten gekürzt werden.

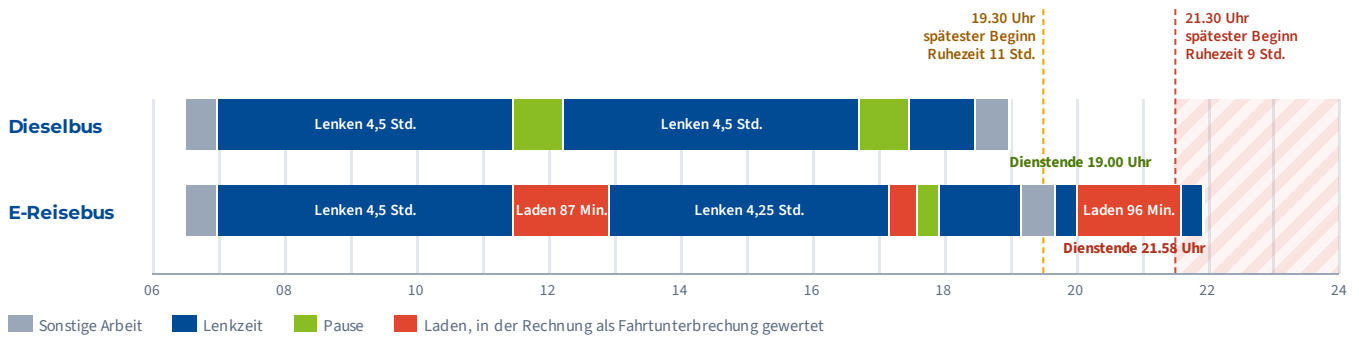
Am Anreisetag verschärft sich das Problem. Nach der Ankunft in Feldkirch gegen 19.10 Uhr und 30 Minuten für Gepäck und Check-in müsste der Fahrer noch gut zwei Stunden für das Laden aufwenden. Sein Dienst würde erst gegen 22.00 Uhr enden. Damit überschreitet er die zulässige Lenkzeit und kann selbst die verkürzte Ruhezeit nicht einhalten. Steht am Hotel kein Ladepunkt zur Verfügung, ist die Anreise mit einem Fahrer nach den Lenk- und Ruhezeiten nicht mehr zulässig. Mit Ladepunkt am Hotel liegt der E-Reisebus wie der Dieselbus genau auf der

⁴⁰ buspowermonitor.eu, abgerufen am 25.09.2026. Deutsche Zentrale für Tourismus, Pressemitteilung vom 26.11.2025.

⁴¹ Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Artikel 6 und 8. Die tägliche Lenkzeit beträgt höchstens neun Stunden, zweimal pro Woche zehn Stunden. Die tägliche Ruhezeit beträgt in der Regel elf Stunden.

Der Arbeitstag des Fahrers bei der Anreise Berlin nach Feldkirch

Ein Fahrer, Sommer, E-Reisebus mit 25 Prozent Sicherheitsabschlag auf die Ladeleistung und Nachladen am Abend im nahen Ladepark. Schematische Darstellung, nicht maßstäblich



	Dieselbus	E-Reisebus	Grenze
Lenkzeit am Tag	10,0 Std.	10,7 Std.	9 Std., zweimal pro Woche 10 Std.
Dienst von Beginn bis Ende	12,5 Std.	15,5 Std.	13 Std., verkürzt 15 Std.
Ruhezeit im 24-Stunden-Zeitraum	11,5 Std.	8,5 Std.	11 Std., verkürzt 9 Std., höchstens dreimal zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten
Zeitpuffer bis zum Verstoß	2,5 Std.	minus 28 Min.	Beginn Ruhezeit spätestens 21.30 Uhr

⚠ Der Fahrer gerät unter Druck

- Nach über 13 Stunden Dienst muss er noch gut zwei Stunden laden.
- Er überschreitet die zulässige Lenkzeit von 10 Stunden.
- Selbst die verkürzte Ruhezeit von 9 Stunden ist nicht mehr möglich.
- Verstöße kosten Bußgeld für Fahrer und Unternehmen. Übermüdung gefährdet die Sicherheit der Gäste.

Steht am Hotel kein Ladepunkt zur Verfügung, ist die Anreise nach Feldkirch mit einem Fahrer nicht mehr zulässig. Lenkzeit und Ruhezeit werden überschritten.⁴²

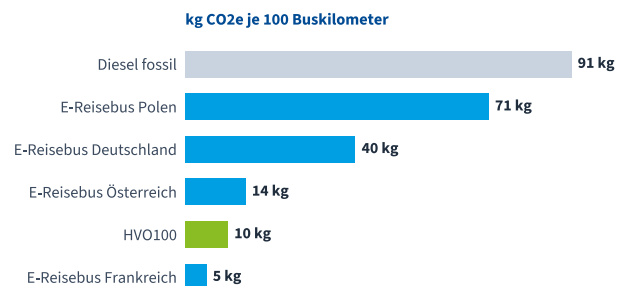
6 ASPEKT 6 Klimawirkung im Vergleich

Der E-Reisebus senkt die Emissionen, ist aber nicht emissionsfrei. Ein Dieselbus verursacht mit rund 28 Litern je 100 Kilometer rund 91 kg CO₂-Äquivalente.⁴³ Der E-Reisebus kommt mit dem deutschen Strommix auf 40 bis 49 kg, je nachdem, ob man den Emissionsfaktor von Ember oder den des Umweltbundesamtes mit Vorkette ansetzt.⁴⁴

Das ist eine Minderung um 46 bis 56 Prozent. Die Herstellung von Fahrzeug und Batterie ist in beiden Werten nicht enthalten. Mit grünerem Strom wird sie größer, emissionsfrei wird der E-Reisebus aber auf absehbare Zeit nicht.

⚡ E-Reisebus je nach Strommix

14-Meter-Reisebus mit drei Achsen, Strommix 2025 des jeweiligen Landes, Abschätzung des RDA



Je nach Land verursacht der E-Reisebus mehr oder weniger Emissionen als ein Bus mit HVO100. In der Flottenbilanz zählt er aber immer als emissionsfrei.⁴⁵

⁴² Berechnung des RDA nach Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Artikel 6, 7 und 8. Dienstbeginn 06.30 Uhr mit 30 Minuten Abfahrtskontrolle und Gepäck, 30 Minuten Gepäck und Check-in am Ziel. Ladezeiten wie in der Simulation zur Anreise. Für angestellte Fahrer gilt zusätzlich eine tägliche Höchst Arbeitszeit von zehn Stunden nach § 3 ArbZG. Längere Tage sind nur auf tariflicher Grundlage nach § 21a Abs. 6 und § 7 ArbZG zulässig oder wenn der Unternehmer selbst fährt. Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten kosten den Fahrer bis 5.000 Euro und den Unternehmer bis 30.000 Euro. Das gilt ebenso für Reiseveranstalter, die einen Beförderungszeitplan vereinbaren, der gegen Lenk- und Ruhezeiten verstößt, nach § 8a Abs. 3 und 4 FPersG und Art. 10 Abs. 4 VO 561/2006.

⁴³ Emissionsfaktor Diesel nach DIN EN 16258, Well to Wheel, zurückgezogen, Nachfolger DIN EN ISO 14083. Verbrauch als vorsichtige Annahme des RDA. Omnibusrevue maß auf ihrer 600-km-Testrunde für einen dreiachsigen Euro-VI-Reisebus, Baujahr 2014, 28,4 l je 100 km.

⁴⁴ Umweltbundesamt, Climate Change 16/2026, Entwicklung der spezifischen Treibhausgas-Emissionen des deutschen Strommix 1990 bis 2025, März 2026. Schätzwert 2025 einschließlich Vorkette.

⁴⁵ Ember, Lebenszyklus-Emissionsfaktoren der Stromerzeugung 2025, nach Our World in Data, abgerufen am 27.09.2026. Frankreich 41, Österreich 117, Deutschland 330 und Polen 589 g CO₂e je kWh. Das Umweltbundesamt weist für Deutschland mit Vorkette 406 g aus. Verbrauch 110 kWh je 100 km mit einem Zuschlag von zehn Prozent für Ladeverluste, also 121 kWh, Diesel und HVO100 wie in der Grafik zum Emissionsvergleich.

⚠ Folge für die Gäste

Der E-Reisebus erhöht die Mobilitätskosten einer Busreise. Mehr als die Hälfte der Gäste ist 70 Jahre oder älter. In 52 Prozent ihrer Haushalte liegt das Nettoeinkommen bei höchstens 2.499 Euro. Gesellschaftliche Teilhabe und kultureller Austausch wären dann nicht mehr für jeden erschwinglich.



DIE BRÜCKE

HVO100 als Brücke für die Bestandsflotte



HVO100 ist ein erneuerbarer Dieselmotorkraftstoff nach DIN EN 15940. Das auf die deutsche Treibhausgasquote angerechnete HVO stammt 2024 fast vollständig aus Abfällen und Reststoffen, vor allem Altspeisefett. Der RDA setzt auf HVO100 aus zertifizierten Abfall- und Reststoffen wie Altspeisefett und tierischen Fetten, ausdrücklich ohne Palmöl und ohne Rückstände der Palmölproduktion. Palmöl wird in Deutschland grundsätzlich nicht auf die Treibhausgasquote angerechnet, Palmölreststoffe ab 2027 ebenfalls nicht.⁴⁶ Seit 2024 darf er an deutschen Tankstellen als Reinkraftstoff verkauft werden.⁴⁷ Viele Euro-VI-Reisebusse sind für HVO100 freigegeben. Die Freigabe gilt je Motorvariante.

1

ASPEKT 1

Keine Investitionsmehrkosten



Mit HVO100 entfallen die Mehrkosten der Antriebswende. Die Unternehmen können ihre vorhandenen Fahrzeuge weiter nutzen. Werkstatt, Personal und Betriebshof bleiben unverändert. Auch die Abgasnachbehandlung arbeitet wie gewohnt mit AdBlue weiter. HVO100 verbrennt zudem rußärmer und entlastet den Partikelfilter. Ladeinfrastruktur ist nicht nötig, Reichweite und Reiseprogramm bleiben erhalten. Die Klimawirkung setzt in der vorhandenen Flotte ein und nicht erst mit dem Kauf neuer Fahrzeuge.

2

ASPEKT 2

Tankstellen sind bereits vorhanden



Deutschland verfügt über ein dichtes Tankstellennetz. Ende 2025 gab es 13.952 Straßentankstellen und 356 Autobahntankstellen.⁴⁸ Nach Angaben des Verbands eFuelsNow boten im August 2026 gut 750 Tankstellen HVO100 an.⁴⁹ Öffentliche Tankstellen brauchen für HVO100 einen eigenen Tank und eine eigene Säule.

Betriebstankstellen der Busunternehmen können dagegen sofort umstellen. Für sie gilt die Pflicht, daneben Diesel B7 anzubieten, nicht.⁵⁰

3

ASPEKT 3

Heimische Produktion fördern



In Deutschland gibt es bisher keine nennenswerten eigenen Raffineriekapazitäten für HVO. Der Kraftstoff wird fast vollständig importiert. 2024 stammten nur 0,4 Prozent der Rohstoffe des auf die Quote angerechneten HVO aus Deutschland.^{51,52} Die erste eigene Anlage entsteht derzeit in Hamburg. Sie soll ab 2027 bis zu 220.000 Tonnen HVO und nachhaltigen Flugkraftstoff pro Jahr herstellen.⁵³ Die Beimischung von HVO hat sich vervierfacht, nach Branchenangaben vor allem wegen der verschärften Treibhausgasquote. Von Januar bis Mai 2026 wurden in Deutschland rund 270.700 Tonnen HVO verbraucht. Im Vorjahreszeitraum waren es 64.900 Tonnen.⁵⁴ Der Bund sollte den Aufbau heimischer Produktionskapazitäten gezielt fördern.

4

ASPEKT 4

Umweltentlastung durch HVO100



HVO100 senkt die Treibhausgasemissionen stark. Das auf die deutsche Treibhausgasquote angerechnete HVO sparte 2024 nach der Methode der Erneuerbare-Energien-Richtlinie im Durchschnitt 89 Prozent der Emissionen gegenüber fossilem Diesel ein.⁵⁵ Nach der gleichen Rechnung wie beim E-Reisebus entstehen so nur rund 10 kg CO₂-Äquivalente je 100 Kilometer. Die Rohstoffe für HVO sind begrenzt. Der Bedarf des Reisebusses ist aber überschaubar. Die Busse im Gelegenheitsverkehr legten 2024 rund 418 Millionen Kilometer zurück. Bei 28 Litern je 100 Kilometer entspricht das rund 117 Millionen Litern oder rund 91.000 Tonnen HVO100 im Jahr. Das ist rund ein

⁴⁶ § 37b Abs. 8 BImSchG.

⁴⁷ Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV), Änderung von 2024.

⁴⁸ Energie Informationsdienst (EID), Tankstellennetz zum 31.12.2025, wiedergegeben von der Kfz-Innung Mittelbaden, Newsletter 05/2026.

⁴⁹ eFuelsNow, Tankstellenkarte HVO100, August 2026. Eine amtliche Zählung gibt es nicht.

⁵⁰ § 4 Abs. 5 der 10. BImSchV.

⁵¹ BLE, Evaluations- und Erfahrungsbericht 2024, Tabelle 23.

⁵² Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, WD 5-3000-163/24 vom 05.11.2024. Ausnahme ist eine geringe Mitverarbeitung biogener Reststoffe in einer Raffinerie in Lingen, vgl. bp, Pressemitteilung vom 26.08.2025.

⁵³ Holborn Europa Raffinerie, Pressemitteilung vom 30.10.2025.

⁵⁴ Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Amtliche Mineralöldaten, nach Biofuels International vom 26.08.2026.

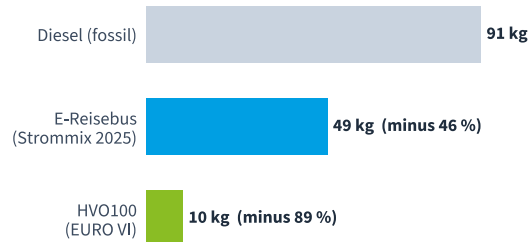
⁵⁵ Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE), Evaluations- und Erfahrungsbericht 2024, Tabelle 27. Genau 88,67 Prozent.

Siebtel der Menge, die 2026 in Deutschland beigemischt wird, auf das Jahr hochgerechnet.⁵⁶ Mehr Anlagen erzeugen aber kein zusätzliches Altspeisefett, und die Luftfahrt und andere Verkehrsträger konkurrieren um die Mengen. Begrenztes HVO sollte deshalb vorrangig dort eingesetzt werden, wo es auf absehbare Zeit keine elektrische Alternative gibt.

Treibhausgasemissionen im Vergleich

14-Meter-Reisebus mit drei Achsen, Abschätzung des RDA

kg CO₂e je 100 Buskilometer, Well to Wheel



HVO100 senkt die Emissionen eines Reisebusses deutlich stärker als der E-Reisebus beim heutigen Strommix. Und das in der vorhandenen Flotte.⁵⁷

ASPEKT 5 Preisabstand zu fossilem Diesel



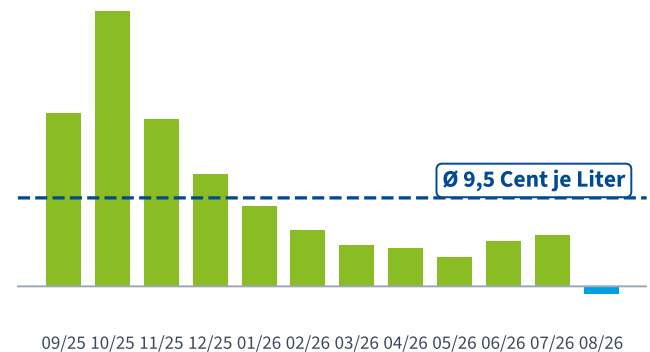
Im Großhandel war HVO100 von September 2025 bis August 2026 im Mittel rund 9,5 Cent je Liter teurer als Diesel, einschließlich Mehrwertsteuer.⁵⁸ Im Herbst 2025 lag der Abstand zeitweise bei fast 30 Cent. Bis Februar 2026, also vor Kriegsbeginn, sank er auf rund 6 Cent. Seit August 2026 ist HVO100 im Großhandel günstiger als Diesel, zum ersten Mal seit Beginn der öffentlichen Argus-Reihe 2024. Im September waren es bisher rund 5 Cent je Liter einschließlich Mehrwertsteuer. An der Tankstelle kostet HVO100 meist noch 4 bis 8 Cent mehr, weil viele Anbieter den Preis am Diesel ausrichten.⁵⁹

Von September 2025 bis August 2026 stieg HVO100 im Großhandel um 35 Cent je Liter, Diesel um 51 Cent, jeweils ohne Mehrwertsteuer. HVO100 wird nicht aus Rohöl hergestellt, sein Preis folgt aber weitgehend dem Dieselpreis. Heute wird es fast vollständig importiert. Anlagen in Deutschland würden Wertschöpfung ins Land holen.

HVO100 zahlt je Liter dieselbe Energiesteuer wie fossiler Diesel, obwohl es rund 89 Prozent weniger Treibhausgase verursacht. Für nachhaltiges HVO100 fällt zwar der nationale CO₂-Preis praktisch nicht an, und es zählt für die Treibhausgasquote der Mineralölwirtschaft. Der Preisabstand zum Diesel schwankt aber stark. Unternehmen, die ihre Flotte umstellen wollen, fehlt deshalb Planungssicherheit.

Preisauflage von HVO100 gegenüber Diesel im Großhandel

Cent je Liter einschließlich Mehrwertsteuer, Monatsmittel September 2025 bis August 2026, mit Durchschnittswert



Im Jahresmittel war HVO100 im Großhandel rund 9,5 Cent teurer als Diesel. Bis Februar 2026, vor Kriegsbeginn, sank der Aufschlag auf rund 6 Cent. Seit August ist HVO100 im Großhandel günstiger als Diesel.

⁵⁶ Berechnung des RDA. Fahrleistung im Gelegenheitsverkehr 2024 mit 418,1 Mio. km nach Destatis, Statistischer Bericht Personenverkehrsstatistik 2024, Tabelle 46182-05. 2019 waren es 612,3 Mio. km. Dichte von HVO100 rund 0,78 kg je Liter. Verbrauch von Januar bis Mai 2026 mit 270.700 Tonnen, hochgerechnet auf zwölf Monate rund 650.000 Tonnen.

⁵⁷ Ohne Emissionen aus der Herstellung von Fahrzeug und Batterie. Diesel 28 l je 100 km mal 3,24 kg. E-Reisebus 121 kWh je 100 km mal 0,406 kg. HVO100 mit 89 Prozent Minderung.

⁵⁸ Argus Media, Diesel und HVO Monatsdurchschnitte, zuzüglich 19 Prozent Mehrwertsteuer.

⁵⁹ Merkur vom 28.09.2026, nach Daten von Argus.

 Vorschlag des RDA

- Prüfauftrag an die Bundesregierung, ob die Klimaziele im Reisebusverkehr mit HVO100 ebenso erreichbar sind wie mit dem E-Reisebus.
- Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass die Kommission bei der Überprüfung bis Ende 2027 prüft, ob die Ziele für Reise- und Überlandbusse an den Ausbau der Ladeinfrastruktur nach der AFIR gekoppelt werden.
- Bei der Überprüfung der AFIR bis Ende 2026 werden Ladepunkte für Reisebusse an Zielorten aufgenommen.
- Anrechnung nachweislich eingesetzter erneuerbarer Kraftstoffe bei Reisebussen, für die es auf absehbare Zeit keine wirtschaftliche elektrische Alternative gibt, ohne Doppelanrechnung in der Treibhausgasquote. Die Bundesregierung bringt dies in die Prüfung nach Art. 15 Abs. 1 Buchst. i und j der Verordnung (EU) 2019/1242 ein.
- Rechtssichere Klärung auf EU-Ebene, dass planbares Laden als Fahrtunterbrechung gilt, solange der Fahrer außer dem An- und Abstecken keine Arbeiten ausführt. Dazu reservierbare Ladepunkte, damit Ladestopp und vorgeschriebene Pause zusammenfallen.
- Befristete, an den Marktpreis gekoppelte Entlastung von der Energiesteuer für nachhaltiges HVO100 aus Rest- und Abfallstoffen im Reisebusverkehr. Maßstab ist der Preisabstand zu Diesel im Großhandel, in den die Erlöse aus der Treibhausgasquote bereits eingehen. Die Entlastung gleicht nur den jeweiligen Mehrpreis aus, höchstens bis zur Höhe der Energiesteuer, und entfällt, wenn HVO100 günstiger ist als Diesel. Bei den heutigen Großhandelspreisen kostet die Regel nichts. Eine Doppelförderung entsteht so nicht.⁶⁰
- Die Bundesregierung setzt sich in Brüssel für eine Besteuerung von Kraftstoffen nach Energiegehalt und Klimawirkung ein.
- Investitionsförderung für Anlagen zur Herstellung von HVO aus Rest- und Abfallstoffen in Deutschland.

⁶⁰ § 2 Abs. 1 Nr. 4 Buchst. b i. V. m. Abs. 4 EnergieStG, 470,40 Euro je 1.000 Liter, vom 1. Oktober bis 31. Dezember 2026 nach § 68 EnergieStG 330,00 Euro. Rahmen für eine Entlastung sind Art. 16 Richtlinie 2003/96/EG und Art. 44 Verordnung (EU) Nr. 651/2014.

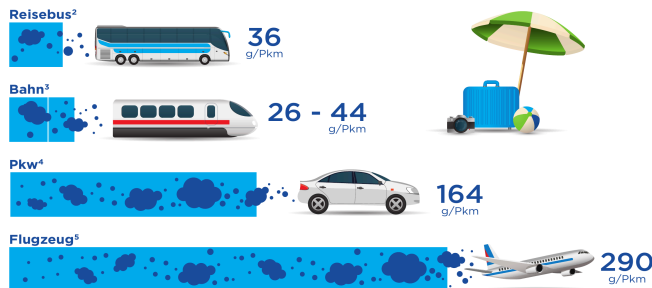
2 Rechtsunsicherheiten bei der EmpCo-Richtlinie



Infografik des RDA

Emissionsarm unterwegs mit dem Reisebus

Durchschnittliche Treibhausgasemissionen nach Verkehrsmittel in Gramm pro Personenkilometer¹



Quellen: Umweltbundesamt, 2021, Treibhausgas-Emissionen und Auslastung des Personenverkehrs 2019 nach Verkehrsmitteln - Bezugsjahr 2019
Umweltbundesamt 10/2025, Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2024 - Bezugsjahr 2024

1) CO₂, CH₄ und N₂O in CO₂-Äquivalenten. Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger wurden berücksichtigt. Emissionen für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland, beim Flugverkehr wurden auch Nicht-CO₂-Effekte berücksichtigt. 2) Kategorie "Sonstige Reisebusse", Bezugsjahr 2019. 3) Fernverkehr (ICE), 26 g/Pkm, Nahverkehr (S-Bahn, Regionalzüge), 44 g/Pkm, Bezugsjahr 2024. 4) Bezugsjahr 2024. 5) in Irland, Bezugsjahr 2024

RDAINTERNATIONALER
BUSTOURISTIK VERBAND

Eine sachliche Grafik auf Basis amtlicher Daten braucht künftig einen Hinweistext, der fast so viel Platz einnimmt wie die Grafik selbst.

Seit dem 27. September 2026 gelten im Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb neue Regeln für Umweltwerbung. Sie setzen die EU-Richtlinie zur Stärkung der Verbraucher für den ökologischen Wandel um, kurz EmpCo.⁶¹ Das Ziel ist richtig. Pauschale Versprechen ohne Beleg gehören nicht in die Werbung. Spezifische, belegte und nicht irreführende Vergleiche bleiben erlaubt. Nach den Leitlinien der Europäischen Kommission ist ein Vergleich der durchschnittlichen Emissionen je Passagierkilometer über alle Verkehrsträger objektiver und informativer als ein Vergleich innerhalb eines Verkehrsträgers. Voraussetzung ist, dass alle Werte nach derselben Methode berechnet sind.⁶²

Die Infografik des RDA zeigt diesen Vergleich mit Daten des Umweltbundesamtes.⁶³

In der Praxis scheitert diese Information an zwei Stellen. Seit dem Bezugsjahr 2022 weist das Umweltbundesamt den Reisebus im Gelegenheitsverkehr in seinen Vergleichstabellen nicht mehr aus. Der letzte Wert ohne pandemiebedingte Einflüsse stammt aus dem Bezugsjahr 2019. Die Werte der Corona-Jahre 2020 und 2021 verfälschen das Bild, weil die Busse wegen der Reiseeinschränkungen deutlich schwächer ausgelastet waren. Wer den Wert von 2019 neben aktuelle Werte für

Pflichthinweis neben der Grafik

„Bei den CO₂e-Emissionswerten handelt es sich um vom Umweltbundesamt auf Basis des Transport Emission Models (TREMOD) erfasste Daten. TREMOD wird vom UBA, den Bundesministerien, dem Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) sowie der Deutschen Bahn AG zur Berechnung der Luftschadstoff- und Klimagasemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland genutzt. Die Basisdaten finden auch Eingang in die deutsche Emissionsberichterstattung. Durch die Umrechnung unterschiedlicher Arten von Emissionen in die äquivalente Menge an CO₂ (sog. CO₂e) kann dieser Wert Aufschluss über die voraussichtlichen Auswirkungen des zu buchenden Verkehrsmittels auf das Klima geben. Mehr Informationen finden Sie unter www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten. Der RDA ist der führende internationale Fachverband für die Bus- und Gruppentouristik in Europa und setzt sich intensiv mit den Themen Klimaschutz und Umweltkosten auseinander. Mehr zum Verein und seinen Mitgliedern unter www.rda.de.“

Zusätzlich zu den fünf Fußnoten und den Quellenangaben in der Grafik selbst.

Bahn, Pkw und Flugzeug stellt, muss die unterschiedlichen Bezugsjahre in der Werbung selbst erläutern. Die Grafik darf zudem nur vollständig und mit dem Hinweistext verwendet werden. Für einen mittelständischen Veranstalter mit knappem Katalogplatz und ohne eigene Rechtsabteilung ist das kaum zu leisten.

Viele Mitglieder verzichten deshalb auf die Grafik. Verbraucher verlieren damit eine sachliche Entscheidungshilfe für die Wahl des Verkehrsmittels. Für belegte Vergleiche mit amtlichen Daten verfehlt die Regel ihr Ziel.

Vorschlag des RDA

- Das Umweltbundesamt veröffentlicht wieder einen aktuellen Wert für den Reisebus im Gelegenheitsverkehr, berechnet nach derselben Methode wie für Bahn, Pkw und Flugzeug.
- Die Bundesregierung wirkt darauf hin, dass die Kommission in ihren Leitlinien klarstellt, dass ein Vergleich der Emissionen je Personenkilometer auf Grundlage amtlicher Daten zulässig ist, wenn Quelle, Bezugsjahr und Auslastung genannt sind.
- Das Umweltbundesamt erläutert kurz, wie seine Vergleichswerte in der Werbung korrekt wiedergegeben werden.

⁶¹ Richtlinie (EU) 2024/825. Drittes Gesetz zur Änderung des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb, vom 12. Februar 2026, BGBl. 2026 I Nr. 43.

⁶² Leitlinien der Kommission zur UGP-Richtlinie, 2021/C 526/01, Abschnitt 4.1.1.7. Vgl. BGH, Urteil vom 27.06.2024, I ZR 98/23.

⁶³ Umweltbundesamt, Treibhausgas-Emissionen und Auslastung des Personenverkehrs 2019 nach Verkehrsmitteln, 2021, sowie Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland 2024, Oktober 2025.

3 Risikoadäquate Absicherung von Busreisen im DRSF



Seit November 2021 sichert der Deutsche Reisesicherungsfonds Zahlungen und Rückreise der Kunden ab, wenn ein Reiseveranstalter insolvent wird. Rechtsgrundlage ist das Reisesicherungsfondsgesetz.⁶⁴ Der Fonds ist Pflicht für Veranstalter ab 10 Millionen Euro Pauschalreiseumsatz. Kleinere können sich auch bei einem Versicherer oder einer Bank absichern. Der RDA ist Gesellschafter des Fonds. Das Entgelt lag bis August 2025 bei 1,0 Prozent des Umsatzes, beträgt seit November 2025 0,5 Prozent und soll zum 1. November 2026 auf 0,25 Prozent sinken. Die Sicherheitsleistung beträgt je nach Bonität heute 5 bis 9 Prozent, ab November 2026 1 bis 9 Prozent.⁶⁵

1 ASPEKT 1 Tarife nach tatsächlichem Risiko



Das Gesetz verlangt, dass der Fonds die unterschiedlichen Schadensrisiken angemessen berücksichtigt, und hält Risikoklassen ausdrücklich für möglich.⁶⁶ Die Bundesregierung geht davon aus, dass der Umsatz das Risiko in aller Regel richtig abbildet. Das trifft nur zu, wenn das Risiko je Euro Umsatz gleich ist. Der damalige Geschäftsführer des Fonds hat im Tourismusausschuss erklärt, Busunternehmen wiesen zu Recht auf ihr deutlich geringeres Rückholrisiko hin. Er fragte, warum Unternehmen mit geringem Risiko den gleichen Beitrag zahlen müssen wie Unternehmen mit hohem Risiko.

2 ASPEKT 2 Weniger Verwaltungsaufwand



Der DRSF steht allen Reiseveranstaltern offen, auch kleinen Unternehmen mit weniger als 10 Millionen Euro Umsatz. Zum 1. November 2026 soll das Entgelt auf 0,25 Prozent des Umsatzes sinken. Heute sichern sich die meisten kleinen

Veranstalter bei Versicherern ab. Von diesen günstigen Konditionen sollen auch kleine Reiseveranstalter profitieren können. Dafür muss der Aufwand sinken. Die abgesicherten Unternehmen müssen regelmäßig Umsätze melden, Nachweise erbringen und Sicherheiten verwalten. Für kleine Veranstalter mit wenigen Mitarbeitern ist das eine große Belastung.

3 ASPEKT 3 Mehr Formen von Sicherheiten



Als Sicherheitsleistung sind heute nur eine Versicherung oder ein Zahlungsverprechen einer Bank zugelassen. Beides ist teuer und belastet den Kreditrahmen der Unternehmen. Eine Barhinterlegung ist heute nicht zulässig.⁶⁷ Unternehmen mit eigenen Rücklagen könnten diese auf einem Kautionskonto hinterlegen, das an den Fonds verpfändet ist. Das schützt die Mittel auch in der Insolvenz und schont den Kreditrahmen. Die anstehende Umsetzung der geänderten EU-Pauschalreiserichtlinie bietet dafür einen guten Anlass.⁶⁸

💡 Vorschlag des RDA

- Der Gesetzgeber stellt klar, dass Entgelte und Sicherheiten nach Risikoklassen zu staffeln sind, insbesondere nach Reiseart und Rückholrisiko nach den §§ 6 und 7 RSG.
- Diese Risikoklassen kann der Fonds schon vor der Umsetzung der geänderten Pauschalreiserichtlinie einführen.
- Kleine Veranstalter erhalten größenabhängige Erleichterungen. Sie melden seltener und nutzen vereinfachte Nachweise.
- Als Sicherheitsleistung wird auch ein an den Fonds verpfändetes Kautionskonto zugelassen.

⁶⁴ Reisesicherungsfondsgesetz (RSG) vom 25.06.2021 und § 651r BGB. Veranstalter mit weniger als 10 Mio. Euro Umsatz im Vorjahr können sich alternativ über eine Versicherung oder eine Bankgarantie absichern.

⁶⁵ DRSF, Pressemeldung DRSF senkt Entgelte gestaffelt vom 29.07.2025, und DRSF, Fragen und Antworten für Reiseanbieter, abgerufen am 25.09.2026. Deutscher Bundestag, Drucksache 20/14666 vom 21.01.2025. DRSF, Pressemitteilung vom 25.06.2026.

⁶⁶ § 7 Abs. 3 und 4 RSG, vgl. Gesetzentwurf der Bundesregierung, Drucksache 19/28172 vom 31.03.2021.

⁶⁷ § 6 Abs. 2 RSG lässt nur eine Kautionsversicherung oder das Zahlungsverprechen eines Kreditinstituts zu.

⁶⁸ Richtlinie (EU) 2026/1024 vom 29.04.2026 zur Änderung der Pauschalreiserichtlinie (EU) 2015/2302.

4 Mehr Entsorgungsstationen für Reisebustoiletten an Autobahnen



Moderne Reisebusse haben eine Bordtoilette. Für die überwiegend älteren Gäste ist sie unverzichtbar. Der Abwassertank muss auf längeren Reisen regelmäßig entleert werden. An den rund 440 bewirtschafteten Rastanlagen gibt es nur vereinzelt Entsorgungsstationen. Die Folgen sind Umwege, zusätzliche Leerfahrten und im schlimmsten Fall eine gesperrte Toilette. Das schadet dem Komfort, der Hygiene und der Umwelt.

Die bewirtschafteten Rastanlagen an den Autobahnen werden überwiegend von einem Unternehmen betrieben. Die Autobahn Tank & Rast Gruppe hält 408 der 440 Konzessionen für bewirtschaftete Rastanlagen, rund 93 Prozent. Die Konzessionen laufen 30 Jahre und lassen sich zweimal um fünf Jahre verlängern, bei älteren Verträgen ohne Zustimmung des Bundes.⁶⁹ Der Bund sollte deshalb nicht auf eine Neuvergabe warten. Entsorgungsstationen gehören in jede neue Konzession, in jede Verlängerung, die

seiner Zustimmung bedarf, in den Bau des Lkw-Ladenetzes an den Rastanlagen und auf die Verkehrsflächen der Autobahn GmbH.

Vorschlag des RDA

- Die Stationen werden beim Bau des Lkw-Ladenetzes an den Rastanlagen gleich mit eingeplant. Die Ausschreibung für die 227 bewirtschafteten Rastanlagen soll im November 2026 beginnen.
- Das Bundesministerium für Verkehr legt ein Grundnetz von Entsorgungsstationen entlang der wichtigsten Reiserouten fest, nimmt die Stationen in die Konzessionsbedingungen auf und regt bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen eine Ergänzung der Empfehlungen für Rastanlagen an.
- Die Autobahn GmbH setzt das Grundnetz bei Bau, Ausbau und Vergabe um.
- Die Nutzung ist nicht kostenfrei. Ein kostendeckendes Entgelt soll Bau und Betrieb finanzieren.

⁶⁹ BT-Drs. 20/14203 zu den Anteilen. BT-Drs. 19/13490, Frage 27, und 19/30154, Fragen 22 und 23, zu den Laufzeiten.