



Ausschussdrucksache 21(20)84
Ausschuss für Tourismus

37. Sitzung am 07.10.2026

Öffentliche Anhörung

Stellungnahme zum Thema

„Bustouristik“

Philipp Kürschner

Director Business DACH Flix SE

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages zum Thema „Bustouristik“

Mittwoch, 7. Oktober 2026, Paul-Löbe-Haus, Deutscher Bundestag

An: Ausschuss für Tourismus des Deutschen Bundestages
Einreichung: 25. September 2026

Stellungnahme der Flix SE

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum Thema „Bustouristik“. Der Fernbus ist seit der Markttöffnung 2013 ein etablierter, wettbewerblich organisierter Teil des deutschen Personenfernverkehrs und ein tragender Baustein der Bustouristik. Er verbindet Städte und Regionen kostengünstig, umweltfreundlich und für breite Bevölkerungsschichten zugänglich.

Flix SE betreibt unter den Marken FlixBus und FlixTrain das größte Fernbusnetz Europas und einen wachsenden Anteil des deutschen Personenfernverkehrs auf der Schiene. Allein in Deutschland steuern wir mit FlixBus fast 300 Haltestellen an, viele davon an Urlaubsdestinationen wie Rügen, Sylt oder Garmisch-Partenkirchen. Nach internen Fahrgastbefragungen nutzt über die Hälfte der Fahrgäste FlixBus für touristische Zwecke. Den Fernbusverkehr erbringen mittelständische Buspartner, die die Fahrzeuge halten und betreiben. Ihre wirtschaftliche Lage entscheidet darüber, wie leistungsfähig das Angebot in der Fläche bleibt.

Zu den vier Themenschwerpunkten der Anhörung nehmen wir im Folgenden Stellung und ergänzen anschließend weitere regulatorische Herausforderungen, die über die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum der Bustouristik mitentscheiden.

1. Lage der Bustouristik

Die wirtschaftliche Lage in der Bustouristik ist grundsätzlich solide, und der Markt bietet Wachstumsperspektiven. Die Nachfrage im Fernbusverkehr bleibt auf solidem Niveau, Umsätze und Auslastung entwickeln sich beständig, und die Einbrüche der Pandemie-Jahre sind fast aufgeholt. Der Fernbus ist dabei ein tragender Baustein der Verkehrswende. Er hält Reisen für breite Bevölkerungsschichten bezahlbar, erschließt Städte und Regionen wirtschaftlich und stärkt den Tourismusstandort Deutschland bis in die Fläche. Dieses Potenzial ist noch nicht ausgeschöpft. Mit verlässlichen und wirtschaftlich tragfähigen Rahmenbedingungen kann der Fernbus deutlich mehr zum öffentlichen Verkehr und zum Tourismus beitragen.

2. Herausforderungen

Kraftstoffkosten belasten die Buspartner

Kraftstoff macht bei Busunternehmen in normalen Zeiten rund 20 Prozent der Gesamtkosten aus. Jeder zusätzliche Cent pro Liter schlägt damit unmittelbar auf die Betriebskosten durch. Die aktuelle Spritpreisdynamik trifft mittelständische Betriebe, die täglich Mobilität sichern, und verteuert am Ende die Tickets für die Fahrgäste.

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung Entlastungsmaßnahmen angekündigt hat. Entscheidend ist, dass die Unterstützung schnell kommt und zielgerichtet wirkt, also dort ansetzt, wo die hohen Kraftstoffpreise besonders schwer wiegen.

Bürokratie bremst den Fernbus

Der Fernbus arbeitet bis heute mit Regelungen, die aus der Zeit vor der Marköffnung stammen. Das Gesetz zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBG) setzt hier richtige Impulse. Aus unserer Sicht sollten im weiteren Gesetzgebungsverfahren drei Punkte ergänzt werden.

- EU-Lücke bei der Betriebspflicht schließen. Der Entfall der nationalen Betriebspflicht ist überfällig. Für grenzüberschreitende Linien gilt über die VO (EG) 1073/2009 aber weiter eine unionsrechtliche Betriebspflicht. Da ein wesentlicher Teil des Netzes grenzüberschreitend verkehrt, sollte die Bundesregierung auf EU-Ebene auf eine Anpassung drängen und parallel die Auslegungspraxis anderer Mitgliedstaaten prüfen.
- Genehmigung auf ein Anzeigeverfahren umstellen. Das Fernbus-Genehmigungsverfahren entspricht rechtlich und praktisch bereits weitgehend einem Anzeigeverfahren. Eine vollständige, von Beginn an digital konzipierte Umstellung würde den Markteintritt erleichtern, ohne die Aufsicht zu schwächen. Frankreich hat diesen Schritt 2015 vollzogen.
- Fahrplanaushang modernisieren. Gedruckte Aushänge an jeder Haltestelle sind in einem dynamischen Netz schnell überholt und binden Ressourcen. QR-Code-Lösungen mit Verlinkung auf den jeweils aktuellen Fahrplan sind praxistauglicher.

3. E-Mobilität

Wo der elektrische Fernbus heute steht

Auf Strecken bis etwa 200 km ist der elektrische Reisebus heute im Regelbetrieb einsetzbar. Die ersten elektrischen Fernbuslinien in Europa sind bereits unterwegs, in Portugal seit 2024, und zum Oktober 2026 elektrifizieren wir mit einem Buspartner die Linie Wien-Bratislava. Lange Strecken und das im DACH-Raum wichtige Doppeldecker-Segment liegen jenseits dessen, was die Fahrzeugtechnik heute leistet. Schon heute zählen unsere Busse mit effizienten Dieselfahrzeugen und hoher Auslastung zu den emissionsärmsten Verkehrsmitteln.

Warum es weiter Förderung braucht

Ein elektrischer Reisebus kostet aktuell rund das 1,5- bis 2,5-fache eines vergleichbaren Dieselfahrzeugs. Auch unter Berücksichtigung geringerer Betriebskosten liegt die Total Cost of Ownership noch deutlich über dem Diesel.

Mit dem Förderaufruf 2026 hat der Reise- und Fernverkehr erstmals eine eigenständige Fördersäule bekommen. Das ist der richtige Schritt. Umso kritischer sehen wir, dass der Fördertopf für Busse mit alternativen Antrieben für 2027 von rund 403 Mio. Euro auf rund 130 Mio. Euro gekürzt werden soll, ein Minus von etwa zwei Dritteln in einem Jahr (KTF-Wirtschaftsplan, Kabinettsbeschluss vom 15. Juli 2026). Busunternehmer brauchen Planungssicherheit über mehrere Jahre, sonst bleibt es bei einzelnen Fahrzeugen statt einem echten Hochlauf.

Wir setzen uns deshalb für eine Verstetigung der Förderung mit ausreichenden Haushaltsmitteln ein, solange die Fahrzeugpreise deutlich über dem Diesel liegen, und für verlässliche, mehrjährig planbare Förderbedingungen. Nur so kann der Sektor die Transformation verlässlich starten.

Ladeinfrastruktur zügig und bustauglich ausbauen

Eine weitere Voraussetzung für die Transformation ist eine auskömmliche Infrastruktur. Der Fernbus braucht Lademöglichkeiten vor allem an den zentralen Omnibusbahnhöfen sowie in den Depots der Busunternehmen. Ergänzend kann auch das Laden an Autobahn-Hubs bzw. bewirtschafteten Raststätten sinnvoll sein. Wegen der kurzen Standzeiten sind an ZOB und Autobahn hohe Ladeleistungen nötig, heute 400 bis 750 kW, langfristig Megawatt Charging. Der Masterplan Ladeinfrastruktur des BMV und die NOW-Kurzstudie von 2026 beschreiben die Bedarfe bereits treffend. Jetzt geht es um die zügige, bustaugliche Umsetzung. Flix bringt seine Betriebserfahrung dabei gerne beratend ein.

4. Stadtverträgliche Abwicklung von Reisebusverkehr

Attraktive, zentrumsnahe Haltestellen machen den Fernbus für mehr Menschen zu einer echten Alternative. Wer bequem und sicher ankommt, nutzt das Angebot häufiger und ist zufriedener mit der Reise. Gleichzeitig sind gut gestaltete Haltestellen eine Visitenkarte der Stadt: Sie zeigen Einwohnerinnen und Einwohnern wie Gästen, dass moderne Mobilität hier willkommen ist. Rund 75 Prozent der Fahrgäste reisen mit dem ÖPNV an und weiter. Eine gute Anbindung mit dichter Taktung und langen Betriebszeiten stärkt deshalb nicht nur den Fernbus, sondern entlastet auch den Stadtverkehr, weil Reisende auf das eigene Auto verzichten.

Aus Betreibersicht braucht eine gute Fernbushaltestelle:

- einen wind- und wettergeschützten Wartebereich sowie ausreichende Beleuchtung und Fahrgastinformation,
- eine verkehrsberuhigte Lage mit genügend Raum für sicheres Be- und Entladen der Busse,
- Toiletten in erreichbarer Nähe sowie Einkaufs- und Verpflegungsmöglichkeiten,
- Wartungsinfrastruktur für Frischwasser, Reinigung und Entsorgung der Bordtoilette sowie geeignete Abstellflächen.

Seit 2016 müssen neu zugelassene Fernbusse barrierefrei sein. Dementsprechend muss auch die Haltestelleninfrastruktur mit barrierefreien Übergängen zum ÖPNV und Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet sein. Eine zentrumsnahe, gut ausgestattete Haltestelle ist ein attraktives Eingangstor in die Stadt und kommt gerade älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen zugute.

5. Weitere regulatorische Herausforderungen

Über die vier Schwerpunkte hinaus bestehen regulatorische Baustellen, die für die Zukunft der Bustouristik entscheidend sind. Drei Punkte sind uns besonders wichtig.

Steuerliche Ungleichbehandlung beenden

Verkehrsträger werden in Deutschland seit 2020 steuerlich unterschiedlich behandelt. Der Fernbus zahlt weiterhin den vollen Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent. Der Schienenpersonenfernverkehr wurde 2020 auf 7 Prozent gesenkt, der öffentliche Nahverkehr liegt ohnehin bei 7 Prozent. Damit ist der Fernbus der einzige öffentliche Linienverkehr, der noch dem vollen Satz unterliegt. Wir fordern eine Vereinheitlichung der Mehrwertsteuersätze und einen ermäßigten Satz auch im Fernlinienbus.

Fairen Wettbewerb zwischen Verkehrsträgern sichern

Der Fernbus agiert vollständig eigenwirtschaftlich und erhält keine öffentlichen Zuschüsse. Auf einzelnen Korridoren trifft er auf öffentlich subventionierte Angebote wie das Deutschlandticket, das den Wettbewerb dort verzerren kann. Attraktive Nahverkehrsangebote sind wichtig und sollen es bleiben. Wir

bitten aber darum, die Auswirkungen subventionierter Tarife auf den eigenwirtschaftlichen Fernlinienverkehr im Blick zu behalten und faire Wettbewerbsbedingungen zu sichern.

Bedienverbot im Fernbus gezielt lockern

Das Personenbeförderungsgesetz untersagt dem Fernbus die Beförderung zwischen zwei Haltestellen, die weniger als 50 km voneinander entfernt liegen oder auf deren Relation Schienennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde verkehrt (§ 42a PBefG). In der Praxis bedeutet das: Städte, die auf einer Fernbuslinie nacheinander angefahren werden, dürfen für die dazwischenliegende Teilstrecke nicht bedient werden. Fahrgäste müssen Umwege in Kauf nehmen oder zusätzlich umsteigen, obwohl ein direkter Bus an ihnen vorbeifährt. Bei dem ebenso eigenwirtschaftlichen Schienenfernverkehr, der auf mit dem SPNV konkurrierenden Linien verkehrt, gibt es eine solche Einschränkung nicht.

Wir regen eine gezielte Lockerung an, die den Nahverkehrsschutz beibehält, aber unnötige Mobilitätshürden und Wettbewerbsverzerrungen abbaut:

- Bestehende Linien durchgängig bedienbar machen: Das 50-km-/60-Minuten-Kriterium wird heute auf jedes einzelne Teilstück einer Verbindung angewendet. Sobald ein Zwischenabschnitt darunter liegt, ist der Verkauf eines durchgehenden Tickets nicht mehr möglich; obwohl die gesamte Verbindung deutlich darüber liegt. Bezugspunkt muss die tatsächlich verkaufte Gesamtstrecke sein, nicht das kürzeste Teilstück.
- Ausnahmen vereinfachen: Die Genehmigung von Ausnahmen nach § 42a PBefG sollte praktikabler ausgestaltet werden.
- Bezugspunkt korrigieren: Maßgeblich für den 50-km-Abstand sollte die tatsächliche Fernbushaltestelle sein. Bisher wird der Bezugspunkt von Behörde zu Behörde unterschiedlich ausgelegt. Die heutige Regelung kann die Entfernungsberechnung zulasten des Fernbusses verzerren.

Eine solche Anpassung schafft mehr Verbindungen und bindet gerade Regionen ohne Fernbahnanschluss besser an das Fernverkehrsnetz an.

Gleichzeitig ließen sich die Synergien zwischen Fernbus und Fernbahn besser nutzen: So könnten mehr durchgängige, markenübergreifende Verbindungen mit einem einzigen Ticket angeboten werden. Das vereinfacht die Reise für die Fahrgäste und stärkt den öffentlichen Personenverkehr insgesamt.

Fazit

Der Fernbus ist ein wichtiger Teil der Bustouristik und ein klimafreundliches Verkehrsmittel für breite Bevölkerungsschichten. Damit er diese Rolle behält und die Transformation gelingt, bitten wir den Ausschuss, folgende Punkte aufzugreifen:

- Kraftstoffkosten: eine gezielte und schnelle Entlastung des gewerblichen Personenverkehrs unterstützen.
- Bürokratie: die EU-Lücke bei der Betriebspflicht schließen, die Fernbus-Genehmigung auf ein digitales Anzeigeverfahren umstellen und den Fahrplanaushang modernisieren.
- E-Mobilität: die Fahrzeug- und Ladeinfrastrukturförderung verstetigen und mit ausreichenden Haushaltsmitteln ausstatten, verlässliche mehrjährige Förderbedingungen schaffen.
- Ladeinfrastruktur: den Masterplan Ladeinfrastruktur und die NOW-Anforderungen zügig und bus-tauglich umsetzen.
- Haltestellen: zentrumsnahe, gut ausgestattete und barrierefreie Fernbushaltestellen mit guter ÖPNV-Anbindung sichern.

- Steuern: einen einheitlichen, ermäßigten Mehrwertsteuersatz auch für den Fernlinienbus schaffen.
- Wettbewerb: die Auswirkungen subventionierter Tarife auf den eigenwirtschaftlichen Fernlinienverkehr im Blick behalten und faire Wettbewerbsbedingungen sichern.
- Bedienverbot: das Bedienverbot im Fernbus gezielt lockern, um mehr Verbindungen und bessere Synergien zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen.

Für eine Vertiefung der Punkte und die Lieferung weiterer Praxisdaten stehen wir gerne zur Verfügung.

Ansprechpartner

Flix SE
Stefan Müller Leuschen
Leiter Public Affairs DACH
politik@flixbus.de