

Dipl.-Volkswirt Uwe Reim, Dipl.-Verwaltungswirt Bernd Reichel

# Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2012

Im Jahr 2012 nutzten 11,2 Milliarden Fahrgäste den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland. Das waren 45 Millionen Fahrgäste beziehungsweise 0,4% mehr als im Vorjahr. Im Linienverkehr fuhren 11,1 Milliarden Personen und damit rund 99% aller Fahrgäste. Davon nutzten 11,0 Milliarden Fahrgäste (+0,4% gegenüber 2011) den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen und 134 Millionen Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen (+4,9%). Im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, fuhren 74 Millionen Fahrgäste (-3,1%).

## Vorbemerkung

Das Berichtssystem über den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen besteht aus vierteljährlichen, jährlichen und fünfjährlichen Erhebungen im Schienenahverkehr und im gewerblichen Straßenpersonenverkehr einerseits und Erhebungen im Schienenfernverkehr andererseits (zu Details siehe Übersicht 1). Methodisch sind die Statistiken in den beiden genannten Bereichen aufeinander abgestimmt und damit vergleichbar.<sup>1</sup>

Der Schwerpunkt der folgenden Darstellung liegt auf der Präsentation der detaillierten Ergebnisse der Jahreserhebungen für das Berichtsjahr 2012 (Kapitel 1 bis Kapitel 4). Aktuellere Ergebnisse liefern die Vierteljahreserhebungen, allerdings nur in geringer Gliederungstiefe. Aus ihnen wur-

## Übersicht 1

### Erhebungssystem

Im Personenverkehr mit Bussen und Bahnen werden – wie in den Verkehrsstatistiken üblich – Unternehmen, die entsprechende Verkehre betreiben, in die Statistik einbezogen, auch wenn sie den jeweiligen Verkehr nicht als Haupttätigkeit betreiben. Der Statistik liegt somit eine funktionale Betrachtung zugrunde.

Das Erhebungssystem im Schienenahverkehr und im gewerblichen Straßenpersonenverkehr gliedert sich in eine vierteljährliche, eine jährliche und eine fünfjährige Erhebung. Befragt werden Unternehmen, die Personennahverkehr mit Eisenbahnen (einschließlich S-Bahnen) oder Straßenbahnen (einschließlich Hoch-, U-, Stadt-, Schwebbahnen und ähnlicher Bahnen, aber ohne Berg- und Seilbahnen) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen (Kraftomnibussen und Obussen) betreiben. Erhebungsbereich und Fragenprogramme sind dabei – abhängig von der Größe der Unternehmen – unterschiedlich abgegrenzt, um kleine und mittlere Unternehmen von Berichtspflichten zu entlasten. So findet die fünfjährige Erhebung als Vollerhebung bei allen Unternehmen statt (zuletzt für das Berichtsjahr 2009), während die jährliche Erhebung als repräsentative Stichprobenerhebung mit verkürztem Merkmalskatalog durchgeführt wird. Vierteljährlich werden ausschließlich Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen im Jahr befragt.

Im Schienenfernverkehr gliedert sich das Erhebungssystem ebenfalls in vierteljährlich, jährlich und fünfjährlich zu erhebende Tatbestände. Hier werden alle Unternehmen erfasst, die Schienen-Personenfernverkehr im Inland betreiben.

Für weitere Informationen zu den genannten Erhebungen siehe auch den Beitrag von Bierau, D./Reim, U.: „Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes“ in WiSta 3/2004, Seite 259 ff.

<sup>1</sup> Rechtsgrundlage für die Erhebungen ist das Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG) vom 20. Februar 2004 (BGBl. I Seite 318), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. November 2008 (BGBl. I Seite 2162).

den die Eckdaten zum Linienverkehr der größeren Unternehmen für das Berichtsjahr 2013 (Kapitel 5) ermittelt.

## 1 Ergebnisüberblick: leichter Anstieg der Fahrgastzahl

Die Zahl der Fahrgäste<sup>2</sup> im öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland hat im Jahr 2012 weiter zugenommen. Fahrgäste nutzten den öffentlichen Personenverkehr 11,2 Milliarden Mal, das waren 45 Millionen beziehungsweise 0,4 % mehr Bus- und Bahnfahrten als im Vorjahr. Die Beförderungsleistung<sup>3</sup> stieg um 0,9 % und lag bei 165 Milliarden Personenkilometern. Auch mittelfristig entwickelt sich der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen positiv: Im Fünfjahresvergleich gegenüber dem Jahr 2007 ist die Fahrgastzahl um 4,0 % gestiegen, die Beförderungsleistung hat um 2,7 % zugenommen (siehe Tabelle 1 auf Seite 100).

<sup>2</sup> Zur Definition siehe Übersicht 2.

<sup>3</sup> Zur Definition siehe Übersicht 2.

Auf jeden der 80,5 Millionen Einwohner Deutschlands entfielen im Jahr 2012 durchschnittlich fast 140 Fahrten mit Bussen und Bahnen; im Tagesdurchschnitt wurden über 30 Millionen Fahrten durchgeführt.

Grundsätzlich kann der öffentliche (allgemein zugängliche) Personenverkehr nach der Art der Verkehre in Linien- und Gelegenheitsverkehr und nach den Entfernungszonen in Nah- und Fernverkehr untergliedert werden. Die Abgrenzungen werden im Einzelnen in den folgenden Kapiteln dargestellt.

Im Jahr 2012 wurden im Linienverkehr 11,1 Milliarden Personen (+0,4 % gegenüber 2011) und damit rund 99 % aller Fahrgäste befördert (siehe Schaubild 1 auf Seite 100). Davon nutzten 11,0 Milliarden Fahrgäste den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen und 134 Millionen Fahrgäste fuhren im Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen. Im Nahverkehr betrug die durchschnittliche Reiseweite der Fahrgäste 9,7 Kilometer, im Fernverkehr 287 Kilometer. Damit wurde im Linienverkehr eine Beförderungsleistung von 145 Milliarden Personenkilometern erzielt, von der 39 Milliarden Personenkilometer

### Übersicht 2

#### Verkehrsleistungsgrößen

Die Zahl der **Fahrgäste** spiegelt in der Verkehrsstatistik die Zahl der einzelnen Beförderungsfälle wider. Unterschieden wird dies weiter nach dem Unternehmensfahrt- und dem Verkehrsmittelfahrtkonzept.

Unternehmensfahrtkonzept:

Als Beförderungsfall beziehungsweise beförderte Person im Linienverkehr gilt eine entgeltlich oder unentgeltlich (zum Beispiel als Freifahrer) durchgeführte und nicht unterbrochene Fahrt eines Fahrgastes auf dem Netz eines Verkehrsunternehmens, unabhängig davon, ob ein oder mehrere vom Unternehmen betriebene Verkehrsmittel benutzt wurden. Die Zahl der beförderten Personen wird von den Unternehmen in der Regel anhand der verkauften Fahrscheine ermittelt. Bei Zeitfahrtausweisen und unentgeltlichen Beförderungen wird die Zahl der Fahrten mithilfe von Informationen aus Verkehrserhebungen zur Fahrtenhäufigkeit geschätzt.

Verkehrsmittelfahrtkonzept:

Da Fahrgäste im Verlauf einer Fahrt zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln eines Unternehmens umsteigen können, wird in der Erhebung auch die Zahl der Fahrgäste in den einzelnen Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus) erfragt. In den Fällen, in denen ein Unternehmen in der Personenbeförderung verschiedene Verkehrsmittel einsetzt, ist die Gesamtzahl der Fahrgäste nach dem Unternehmensfahrtkonzept und nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept unterschiedlich: Ein Fahrgast, der in ein anderes Verkehrsmittel desselben Unternehmens umsteigt, wird nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept nämlich bei jedem Verkehrsmittel gezählt, nach dem Unternehmensfahrtkonzept hingegen nur einmal. Benutzt beispielsweise eine Person, um ein Fahrtziel zu erreichen, zunächst einen Bus, danach eine Straßenbahn und zum Schluss einen anderen Bus des gleichen Unternehmens, so wird diese Person einmal beim Verkehrsmittel Bus und einmal beim Verkehrsmittel Straßenbahn gezählt. Das ergibt zwei Fahrgäste nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept und einen Fahrgast nach dem Unternehmensfahrtkonzept. Das Verkehrsmittelfahrtkonzept ermöglicht somit getrennte Ergebnisse für jedes Verkehrsmittel (Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus) eines Unternehmens, das Unternehmensfahrtkonzept liefert Angaben für ein Unternehmen insgesamt. Die unterschiedlichen Konzepte wirken sich nur bei der Zahl der Fahrgäste aus; die über die verschiedenen Verkehrsmittel summierten Beförderungsleistungen in Personenkilometern addieren sich dagegen zur Beförderungsleistung des Unternehmens, da über die erfasste Fahrtweite die unterschiedlichen Fahrten vergleichbar gemacht werden. Die zu einem bestimmten Fahrtziel zurückgelegten Personenkilometer bleiben gleich, unabhängig davon, ob sie mit einem oder mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Die **Beförderungsleistung** im Personenverkehr wird in der Maßeinheit „Personenkilometer“ gemessen und in der Regel durch Multiplikation der Zahl der beförderten Personen mit den von ihnen zurückgelegten Kilometern (Fahrt- beziehungsweise Reiseweiten) errechnet. Fahren zum Beispiel in einem Bus 30 Personen über eine Entfernung von 20 Kilometern zwischen den Orten A und B, so wird eine Beförderungsleistung von 600 Personenkilometern nachgewiesen.

Die **Fahrleistung** bezeichnet die von den Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Straßenbahn und Omnibus) im Einsatz für den Personenverkehr zurückgelegte Distanz in Zug- oder Buskilometern. Bei Schienenfahrzeugen ist dabei die Fahrleistung der gesamten Zugsinheit anzugeben.

Einbezogen werden alle Fahrten, auf denen Fahrgastbeförderungen zugelassen sind, auch wenn niemand das Beförderungsangebot angenommen hat.

Das **Beförderungsangebot** im Personenverkehr wird in der Maßeinheit „Platzkilometer“ gemessen und in der Regel durch Multiplikation der Fahrleistung (in Zug- beziehungsweise Buskilometern) mit dem Platzangebot (Sitz- und Stehplätze) je Fahrzeug errechnet.

Beispiel: Fährt ein Unternehmen mit Bus A (60 Plätze) 2 500 Kilometer, mit Bus B (50 Plätze) 2 000 Kilometer und mit Bus C (40 Plätze) 1 500 Kilometer, so errechnen sich  $(2\,500 \times 60) + (2\,000 \times 50) + (1\,500 \times 40) = 310\,000$  Platzkilometer.

**Tabelle 1** Fahrgäste und Beförderungsleistung nach Verkehrsarten

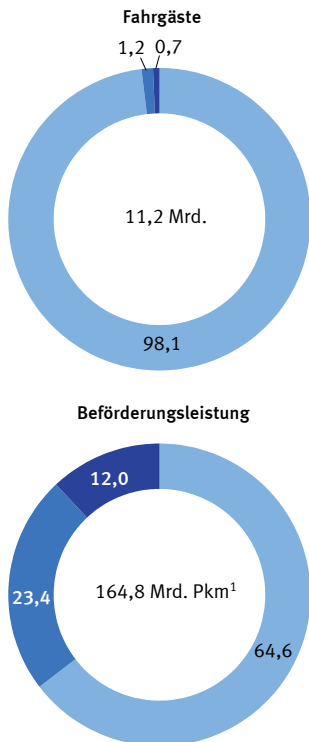
	2007	2011	2012	2012 gegenüber	
				2011	2007
				Veränderung in %	
Fahrgäste in Mill.					
Busse und Bahnen insgesamt	10 761	11 147	11 192	+ 0,4	+ 4,0
Linienverkehr	10 675	11 070	11 118	+ 0,4	+ 4,1
Nahverkehr	10 553	10 942	10 983	+ 0,4	+ 4,1
Fernverkehr					
mit Eisenbahnen	119	125	131	+ 4,9	+ 10,4
mit Omnibussen	3	3	3	+ 6,7	+ 8,8
Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen	86	77	74	- 3,1	- 13,4
Beförderungsleistung in Mill. Personenkilometern					
Busse und Bahnen insgesamt	160 414	163 371	164 814	+ 0,9	+ 2,7
Linienverkehr	135 168	142 329	145 026	+ 1,9	+ 7,3
Nahverkehr	99 581	105 601	106 454	+ 0,8	+ 6,9
Fernverkehr					
mit Eisenbahnen	34 195	35 526	37 347	+ 5,1	+ 9,2
mit Omnibussen	X	1 202	1 226	+ 2,0	X
Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen	25 246	21 042	19 788	- 6,0	- 21,6

auf den Fernverkehr entfielen. Bezogen auf die Beförderungsleistung hatte der Fernverkehr somit einen wesentlich größeren Anteil als an der Gesamtzahl der Fahrgäste.

Den Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, nutzten – wie im Linienfernverkehr – nur relativ wenige Fahrgäste; diese fuhren aber ebenfalls über längere Strecken.

Von der gesamten Beförderungsleistung von 165 Milliarden Personenkilometern entfielen damit auf den Liniennahverkehr 65 % und auf den Linienfernverkehr 23 %, die übrigen 12 % betrafen den Gelegenheitsverkehr. Insgesamt wird der Personenverkehr mit Bussen und Bahnen hinsichtlich der Fahrgäste vom Liniennahverkehr dominiert, bei den Beförderungsleistungen spielen aber auch der Linienfernverkehr sowie der Gelegenheitsverkehr aufgrund der größeren Fahrtweiten eine bedeutende Rolle.

**Schaubild 1** Fahrgäste und Beförderungsleistung nach Verkehrsarten 2012 in %



1 Personenkilometer. 2014-01-0072

Vorherrschendes Verkehrsmittel im Personenverkehr ist allerdings nach wie vor der Personenkraftwagen. Im Jahr 2012 wurde der motorisierte Individualverkehr mit Pkw und Zweirädern von Fahrern und Mitfahrern rund 57 Milliarden Mal genutzt; dabei wurde eine Beförderungsleistung von rund 900 Milliarden Personenkilometern erbracht. Der Anteil von Bussen und Bahnen am motorisierten Verkehrsaufkommen lag wie bereits seit mehreren Jahren bei rund 17 %, auf den Luftverkehr entfielen 0,3 % und auf den Verkehr mit Pkw und Motorrädern rund 83 % der im Jahr 2012 beförderten Personen.

## 2 Liniennahverkehr: weiterhin leicht positive Entwicklung

Im Jahr 2012 waren im Liniennahverkehr rund 2 350 Unternehmen als Beförderer aktiv. Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können.

Zum Nahverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen zählen diejenigen Linienverkehre, die dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.<sup>4</sup> Bei den Eisenbahnen zählt der Verkehr, der von bestimmten Zuggattungen (zum Beispiel S-Bahn, Regionalbahn) abgewickelt wird, zum Nahverkehr. Nachfolgend wird der Liniennahverkehr auch als öffentlicher Personenahverkehr bezeichnet.

<sup>4</sup> Im Zweifelsfall gilt die Fahrgastbeförderung als Nahverkehr, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

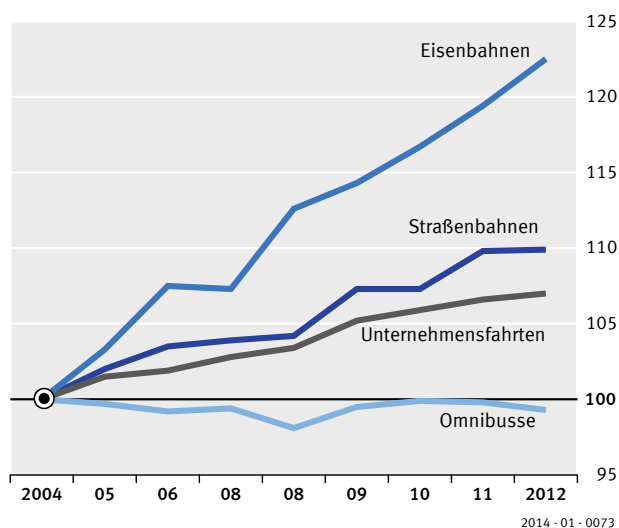
Wesentliche Kundengruppen im Nahverkehr sind Erwerbstätige sowie Fahrgäste im Ausbildungsverkehr, also Schüler und Schülerinnen, Studierende und Auszubildende. Die Fahrgastzahlen im Ausbildungsverkehr werden in der Erhebung detailliert erfragt, da diese Fahrgastgruppe über spezielle Fahrausweise zu identifizieren ist (siehe dazu Abschnitt 2.1). Für die Kundengruppe der Erwerbstätigen besteht diese Möglichkeit nicht. Informationen zum Pendlerverhalten der rund 40 Millionen Erwerbstätigen liegen aber aus dem Mikrozensus 2012 vor. Danach nutzten rund 14 % aller Erwerbstätigen für den Weg von und zur Arbeit hauptsächlich den öffentlichen Personenverkehr. 86 % der Wegstrecken zur Arbeitsstätte wurden mit Kraftfahrzeugen, Fahrrädern oder zu Fuß zurückgelegt. In Großstädten kann der Personenverkehr mit Bussen und Bahnen seine Vorzüge besser zur Geltung bringen und seine Position verbessern: Bei den Erwerbstätigen, die ihren Wohnsitz in Gemeinden über 100 000 Einwohnern hatten, verdoppelte sich der Anteil derjenigen, die Busse und Bahnen für den Weg von und zur Arbeit nutzten, auf 28%.<sup>5</sup>

### Starkes Wachstum beim Schienenverkehr

Im Jahr 2012 wurden im Liniennahverkehr in Omnibussen 5,5 Milliarden Fahrgäste registriert (-0,5 % gegenüber dem Vorjahr), bei Straßenbahnen blieb die Fahrgastzahl mit 3,8 Milliarden fast konstant, auf Eisenbahnen entfielen 2,4 Milliarden Passagiere (+2,6 %). Die kürzesten Strecken wurden mit Straßenbahnen zurückgelegt, zu diesen zählen auch Stadtbahnen, Hochbahnen, U-Bahnen, Schwebbahnen sowie ähnliche Nahverkehrsbahnen. Hier ging eine durchschnittliche Fahrt über 4,4 Kilometer. Die durchschnittliche Länge einer Omnibusfahrt betrug 7,0 Kilometer, die einer Eisenbahnfahrt im Nahverkehr 21,3 Kilometer. Die unterschiedlichen Reiseweiten erklären sich dadurch, dass Straßenbahnen vor allem im Stadt- und Vorortverkehr eingesetzt werden, während Busse zum Teil und Eisenbahnen hauptsächlich im Regionalverkehr genutzt werden.

<sup>5</sup> Siehe Fachserie 1 „Bevölkerung und Erwerbstätigkeit – Mikrozensus“, Reihe 4.1.2 „Beruf, Ausbildung und Arbeitsbedingungen der Erwerbstätigen in Deutschland 2012“.

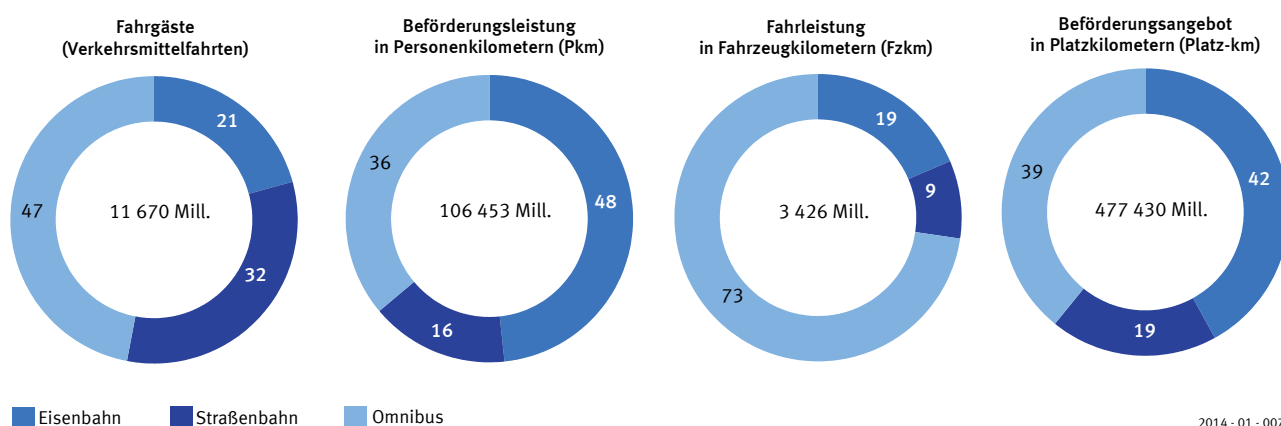
Schaubild 2 Fahrgäste im Liniennahverkehr nach Verkehrsmitteln  
2004 = 100



Im Zeitverlauf zeigt sich eine kontinuierlich positive Entwicklung der Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr (siehe Schaubild 2). Dabei haben nach den einzelnen Verkehrsmitteln differenziert sowohl der Eisenbahnverkehr als auch der Straßenbahnverkehr zugenommen, während die Busverkehre sich seit dem Jahr 2004 kaum verändert haben. Hierbei dürfte eine Rolle spielen, dass die Schieneninfrastruktur insbesondere in den Ballungsräumen weiter ausgebaut und modernisiert wird, während der überwiegend mit Omnibussen durchgeführte öffentliche Personennahverkehr in den ländlichen Gebieten immer weniger Linien bedient. Die Zahl der (überwiegend kleinen und mittelständischen) Busunternehmen ist seit 2004 um 18 % auf 2 280 zurückgegangen.

Obwohl die meisten Fahrgäste mit Bussen, die wenigsten mit Eisenbahnen unterwegs waren, erbrachten die Eisenbahnen im Jahr 2012 aufgrund der höheren Reiseweite mit über 51 Milliarden Personenkilometern die höchste Beförderungsleistung (siehe Schaubild 3); gegenüber 2011 war dies ein Anstieg um 3,1 %. Mit Omnibussen wurden 38 Milli-

Schaubild 3 Fahrgäste, Beförderungsleistung, Fahrleistung und Beförderungsangebot im Liniennahverkehr nach Verkehrsmitteln 2012  
in %



2014 - 01 - 0074

**Tabelle 2 Verkehrsleistungen und Einnahmen im Liniennahverkehr nach Verkehrsmitteln und Eigentumsverhältnissen 2012**

	Unternehmen <sup>1</sup>	Fahrgäste	Beförderungsleistung	Fahrleistung	Beförderungsangebot	Beförderungseinnahmen
	Anzahl	Mill.	Mill. Pkm <sup>2</sup>	Mill. Fzkm <sup>3</sup>	Mill. Platz-km	Mill. EUR
Liniennahverkehr insgesamt .....	2 348	10 983	106 454	3 426	477 430	16 370
Verkehrsmittelfahrten <sup>4</sup>						
mit Eisenbahnen .....	68	2 419	51 448	636	200 308	.
mit Straßenbahnen .....	61	3 768	16 570	300	90 067	.
mit Omnibussen .....	2 281	5 483	38 435	2 490	187 055	.
darunter: Ausbildungsverkehr .....	2 208	3 725	.	.	.	3 139
Eigentumsverhältnisse						
Öffentliche Unternehmen .....	387	9 700	89 361	2 594	401 053	14 417
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen ..	74	529	5 186	245	22 564	526
Private Unternehmen .....	1 887	754	11 907	587	53 813	1 426
	Veränderung gegenüber 2011 in %					
Liniennahverkehr insgesamt .....	- 2,5	+ 0,4	+ 0,8	- 0,8	+ 0,2	+ 2,4
Verkehrsmittelfahrten <sup>4</sup>						
mit Eisenbahnen .....	- 1,4	+ 2,6	+ 3,1	+ 0,2	+ 2,0	X
mit Straßenbahnen .....	± 0,0	+ 0,1	- 0,1	- 0,1	- 0,2	X
mit Omnibussen .....	- 2,6	- 0,5	- 1,8	- 1,2	- 1,6	X
darunter: Ausbildungsverkehr .....	- 2,2	- 0,7	.	.	.	+ 1,5
Eigentumsverhältnisse						
Öffentliche Unternehmen .....	- 2,5	+ 0,7	+ 1,1	- 0,6	+ 0,1	+ 2,6
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen ..	- 3,9	- 0,8	- 3,6	- 2,6	+ 0,1	- 1,8
Private Unternehmen .....	- 2,5	- 3,2	+ 0,6	- 1,0	+ 0,2	+ 1,8

1 Anzahl der Unternehmen nach Verkehrsmitteln: Mehrfachangaben möglich.

2 Personenkilometer.

3 Fahrzeugkilometer.

4 Durch das Einbeziehen der Umsteiger (ein Fahrgast benutzt während der Fahrt mehrere Verkehrsmittel eines Unternehmens) ist die addierte Fahrgastzahl nach Verkehrsmitteln höher als die Fahrgastzahl im Liniennahverkehr insgesamt.

arden Personenkilometer (-1,8%) und mit Straßenbahnen – wie im Vorjahr – knapp 17 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt (siehe Tabelle 2).

### Plätze in Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs zu 22% ausgelastet

Im Jahr 2012 betrug das Beförderungsangebot<sup>6</sup> im Liniennahverkehr 477 Milliarden Platzkilometer. Davon offerierten die Eisenbahnen und die Omnibusse ungefähr gleich hohe Anteile, während Straßenbahnen dahinter zurückblieben (siehe Schaubild 3). Der Auslastungsgrad der Sitz- und Stehplätze – das ist das Verhältnis der Beförderungsnachfrage (gemessen in Personenkilometern) zum Beförderungsangebot (gemessen in Platzkilometern) – lag im Durchschnitt für Eisenbahnen bei 25%, für Omnibusse bei 21% und für Straßenbahnen bei 18% (öffentlicher Personennahverkehr insgesamt: 22%). Bei der Interpretation dieser Durchschnittswerte ist die stark differierende Fahrzeugbesetzung zum Beispiel zwischen dem verstärkten Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr oder im Schülerverkehr und der relativ schwachen Nachfrage in den Nachtstunden sowie an Wochenenden, Ferien- und Feiertagen zu berücksichtigen.

### Einnahmen im öffentlichen Personennahverkehr weiter gestiegen

Die Einnahmen der im Liniennahverkehr tätigen Unternehmen erreichten im Jahr 2012 einen neuen Höchstwert. Für Verkehrsleistungen im Liniennahverkehr erzielten die Unternehmen direkte Beförderungseinnahmen in Höhe von 16,4

Milliarden Euro (+2,4%). Direkte Beförderungseinnahmen sind alle Einnahmen (ohne Umsatzsteuer) im Schienen- und Liniennahverkehr sowie die Einnahmen aus dem freigestellten Omnibusverkehr (zum Beispiel freigestellter Schülerverkehr) mit direktem Bezug zur Personenbeförderung. Hierzu zählen somit nicht nur die Einnahmen von Kunden aus Fahrkartenverkäufen, sondern auch Zahlungen der öffentlichen Hand. Je Beförderungsfall wurden im Jahr 2012 durchschnittliche Einnahmen von rund 1,49 Euro und je Personenkilometer von 15 Cent erzielt.

Der öffentliche Nahverkehr konnte sowohl seine Fahrgastzahlen als auch seine Einnahmen steigern, und dies bei steigenden Preisen für die Kunden: Gemäß dem Verbraucherpreisindex sind die Preise für die Personenbeförderung im Schienenverkehr im Jahr 2012 gegenüber dem Vorjahr um 4,0%, für die Personenbeförderung im Straßenverkehr um 3,3% und für kombinierte Personenbeförderungsdienstleistungen (das sind Verbundfahrten mit verschiedenen Verkehrsmitteln) um 2,9% gestiegen. Die Preissteigerungen für den öffentlichen Verkehr waren damit höher als für den motorisierten Individualverkehr: Der Kraftfahrer-Preisindex, der angibt, wie sich die Preise rund um das Auto entwickelt haben, lag im Jahr 2012 um 2,5% höher als ein Jahr zuvor.<sup>7</sup>

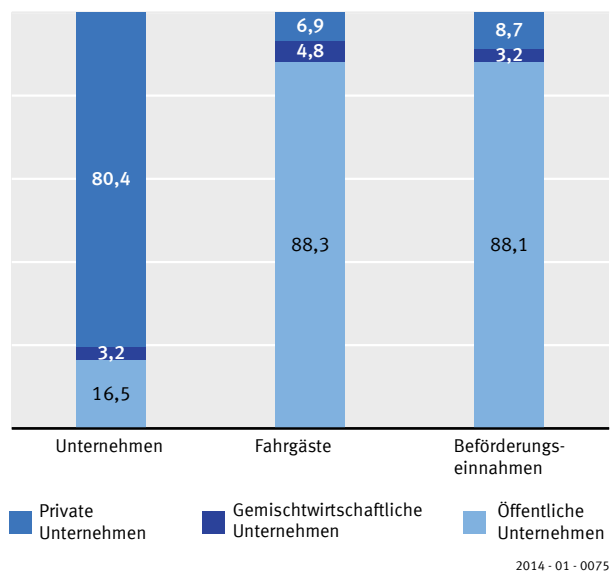
### Öffentliche Unternehmen dominieren den Liniennahverkehr

Die weitaus meisten der im Liniennahverkehr tätigen Unternehmen waren im Jahr 2012 zwar private Unterneh-

6 Zur Definition siehe Übersicht 2.

7 Siehe Fachserie 17 „Preise“, Reihe 7 „Verbraucherpreisindizes für Deutschland – Monatsbericht – Dezember 2013“.

**Schaubild 4 Unternehmen, Fahrgäste und Einnahmen im Liniennahverkehr nach Eigentumsverhältnissen 2012**  
in %



men (80%). Im Hinblick auf die Verkehrsleistungen und die Beförderungseinnahmen kam jedoch den öffentlichen Unternehmen<sup>8</sup> (16% aller Unternehmen) die Hauptbedeutung zu: 88% aller Fahrgäste nutzten im Jahr 2012 öffentliche Unternehmen, auf diese entfielen ebenfalls 88% der Einnahmen. Die gemischtwirtschaftlichen Unternehmen spielten nur eine untergeordnete Rolle (siehe Schaubild 4).

## 2.1 Ausbildungsverkehr: Busse und Bahnen werden am häufigsten genutzt

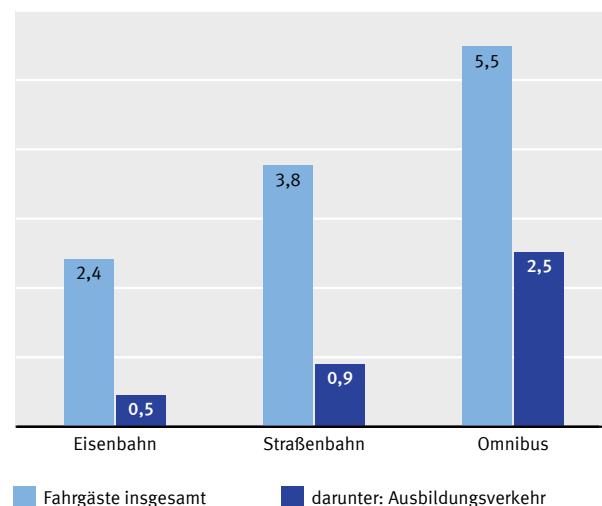
Dem Ausbildungsverkehr kommt insgesamt eine große Bedeutung im Personennahverkehr zu. Betrachtet man alle motorisierten Wege sowie Fahrradfahrten und Fußwege von und zur Ausbildung, so wird fast jeder zweite Weg mit Bussen und Bahnen durchgeführt; bei anderen Fahrt- und Wegzwecken (Beruf, Einkauf, Geschäft, Freizeit, Urlaub) ist dagegen jeweils der Personenkraftwagen das führende Verkehrsmittel.<sup>9</sup> Die Entwicklung beim Ausbildungsverkehr von Schülerinnen, Schülern, Studierenden und Auszubildenden bestimmt daher in wesentlichem Umfang die Entwicklung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr mit. 2012 entfielen auf diese Personengruppen 3,7 Milliarden Unternehmensfahrten im Nahverkehr, 0,7% weniger als im Vorjahr. Das war mehr als ein Drittel (34%) aller Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr. Nach Verkehrsmitteln untergliedert zeigen sich aber große Unterschiede: 46%

<sup>8</sup> Bei öffentlichen Unternehmen sind am Grund- oder Stammkapital oder vergleichbaren Kapitalausstattungen ausschließlich Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts beteiligt, bei privaten Unternehmen sind dagegen keine Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts beteiligt. Als öffentlich gelten auch Unternehmen, die zu 100% Tochterunternehmen von öffentlichen Unternehmen sind. Als gemischtwirtschaftliche Unternehmen gelten alle übrigen Verkehrsunternehmen. Die Zuordnung zum Eigentumsverhältnis ist unabhängig von der Rechtsform eines Unternehmens (zum Beispiel Aktiengesellschaft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kommanditgesellschaft).

<sup>9</sup> Siehe Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Herausgeber): „Verkehr in Zahlen 2012/2013“.

aller Omnibusfahrgäste führen im Ausbildungsverkehr, bei Straßenbahnen lag der Anteil des Ausbildungsverkehrs an der Gesamtzahl der Straßenbahnfahrgäste bei 24%. Einen noch geringeren Anteil des Ausbildungsverkehrs verbuchten mit 20% die Eisenbahnen (siehe Schaubild 5).

**Schaubild 5 Fahrgäste im Liniennahverkehr 2012**  
in Mrd.



Die Unternehmen erwirtschafteten fast ein Fünftel (19%) ihrer Beförderungseinnahmen durch den Ausbildungsverkehr. Mit 3,1 Milliarden Euro lagen diese Einnahmen im Jahr 2012 um 1,5% höher als im Vorjahr. Damit stiegen aktuell die Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr prozentual geringer als die Gesamteinnahmen.

## 2.2 Regionale Daten: hohe Anteile der Straßenbahn in Berlin und Sachsen

Für die regionale Zuordnung von Verkehrsleistungen zum Ort der tatsächlichen Leistungserbringung melden die Unternehmen für den Liniennahverkehr die Beförderungseinnahmen (Personenkilometer) nach dem Land der Leistungserbringung. Für das Berichtsjahr 2012 wurden nur die größeren Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen im Jahr dazu befragt; kleinere Unternehmen sind von der jährlichen Berichtspflicht entlastet.

Insgesamt erzielten die 900 größeren Unternehmen in Deutschland im Jahr 2012 eine Beförderungseinnahme von 104 Milliarden Personenkilometern im Liniennahverkehr (siehe Tabelle 3 auf Seite 104). Bezieht man die geleisteten Personenkilometer auf die Bevölkerungszahl, so legte jeder Einwohner Deutschlands im Jahr 2012 im Durchschnitt etwa 1 295 Kilometer im Liniennahverkehr mit größeren Unternehmen zurück. Besonders intensiv wurde das Nahverkehrsangebot der Unternehmen je Einwohner dabei in den Stadtstaaten Hamburg mit rund 2 620 Kilometern und Berlin mit rund 2 480 Kilometern genutzt, am wenigsten in Thüringen (790 Kilometer je Einwohner) und Mecklenburg-Vorpommern (990 Kilometer je Einwohner). Zu berücksich-

**Tabelle 3 Beförderungsleistung im Liniennahverkehr nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung 2012<sup>1</sup>**

	Insgesamt	Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omnibusse
Mill. Personenkilometer				
Deutschland . . . . .	104 256	51 442	16 570	36 244
Baden-Württemberg .	13 264	7 018	1 558	4 688
Bayern . . . . .	17 400	9 145	2 762	5 493
Berlin . . . . .	8 384	4 221	2 888	1 276
Brandenburg . . . . .	3 282	2 057	125	1 099
Bremen . . . . .	1 192	607	286	299
Hamburg . . . . .	4 541	2 374	1 187	981
Hessen . . . . .	7 328	4 115	922	2 290
Mecklenburg-Vorpommern . . . . .	1 581	791	150	640
Niedersachsen . . . . .	8 518	4 289	716	3 512
Nordrhein-Westfalen	22 220	9 795	3 517	8 907
Rheinland-Pfalz . . . . .	3 613	1 796	127	1 691
Saarland . . . . .	920	275	65	580
Sachsen . . . . .	4 468	1 513	1 407	1 548
Sachsen-Anhalt . . . . .	2 288	871	555	862
Schleswig-Holstein . . . . .	3 543	1 756	66	1 720
Thüringen . . . . .	1 715	819	239	657
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland . . . . .	100	49,3	15,9	34,8
Baden-Württemberg .	100	52,9	11,7	35,3
Bayern . . . . .	100	52,6	15,9	31,6
Berlin . . . . .	100	50,3	34,4	15,2
Brandenburg . . . . .	100	62,7	3,8	33,5
Bremen . . . . .	100	50,9	24,0	25,1
Hamburg . . . . .	100	52,3	26,1	21,6
Hessen . . . . .	100	56,2	12,6	31,3
Mecklenburg-Vorpommern . . . . .	100	50,0	9,5	40,5
Niedersachsen . . . . .	100	50,4	8,4	41,2
Nordrhein-Westfalen	100	44,1	15,8	40,1
Rheinland-Pfalz . . . . .	100	49,7	3,5	46,8
Saarland . . . . .	100	29,9	7,0	63,1
Sachsen . . . . .	100	33,9	31,5	34,7
Sachsen-Anhalt . . . . .	100	38,1	24,3	37,7
Schleswig-Holstein . . . . .	100	49,6	1,9	48,6
Thüringen . . . . .	100	47,7	13,9	38,3

<sup>1</sup> Unternehmen, die im Jahr der letzten Totalerhebung (2009) mindestens 250 000 Fahrgäste befördert haben.

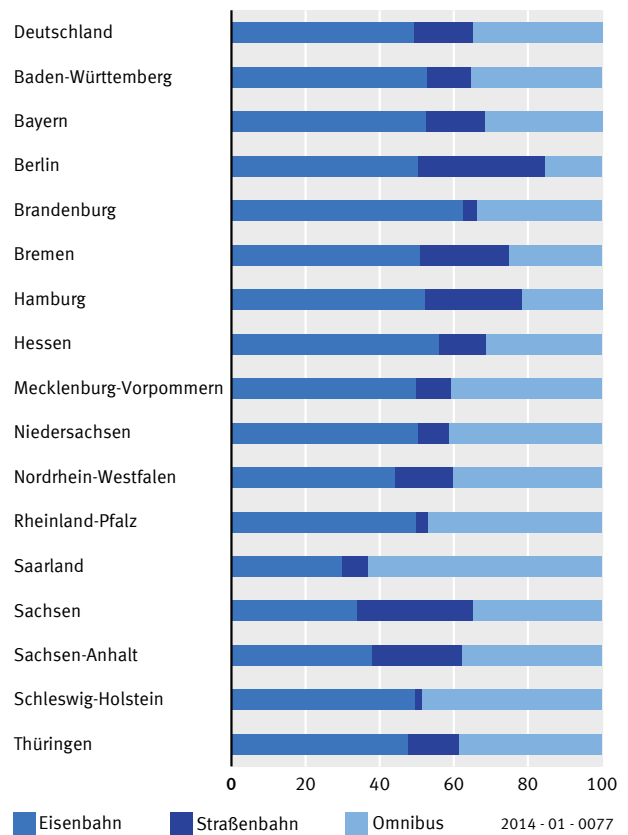
tigen ist allerdings, dass sich in den Stadtstaaten auch der Pendlerverkehr aus den umliegenden Bundesländern bemerkbar macht.

Der Modal Split, das heißt die Anteile der einzelnen Verkehrsträger an den gesamten Beförderungsleistungen in Deutschland, zeigt für die größeren Unternehmen<sup>10</sup> hohe Anteile für den Liniennahverkehr der Eisenbahnen (49%) und der Omnibusse (35%), während mit Straßenbahnen nur 16% der Beförderungsleistung erbracht wurden (siehe Schaubild 6).

Nach Bundesländern untergliedert war die Eisenbahn im Jahr 2012 insbesondere in Brandenburg und Hessen das führende Verkehrsmittel im öffentlichen Personennahver-

<sup>10</sup> Daneben wurden rund 2% der Beförderungsleistungen von kleineren Unternehmen mit weniger als 250 000 Fahrgästen im Jahr erbracht, vor allem im Omnibusverkehr. Der Modal Split aller Unternehmen ist in Schaubild 3 dargestellt.

**Schaubild 6 Modal Split der Beförderungsleistung 2012 in %**



kehr. Busverkehre dominierten im Saarland. Straßenbahnen hatten relativ hohe Anteile am Gesamtverkehr in Berlin und in Sachsen.

### 3 Fernverkehr mit Omnibussen 2012: Zunahme der Passagierzahlen nur im Linienfernverkehr

Der Fernbuslinienverkehr steht seit seiner Liberalisierung zum 1. Januar 2013 im Fokus der Öffentlichkeit. Erste Ergebnisse über die Fahrgastentwicklung werden in Kapitel 5 dargestellt.

Der Linienfernverkehr mit Omnibussen ist in der Regel Überlandlinienverkehr. Im Zweifelsfall zählen hierzu Linienverkehre, bei denen in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde übersteigt. Zum Gelegenheitsfernverkehr zählen Ausflugsfahrten und Mietomnibusverkehre, wenn die Reiseweite 50 Kilometer übersteigt, sowie alle Ferienzeleisen.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Mietomnibusverkehr ist dabei die Beförderung von Personen mit Omnibussen, die im Ganzen angemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten durchführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Ausflugsfahrten sind Fahrten, die der Verkehrsunternehmer nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck anbietet und ausführt. Unter Ferienzeleisen werden Reisen zu Erholungsaufenthalten verstanden, die der Verkehrsunternehmer zu einem Gesamtentgelt für Hin- und Rückfahrt sowie Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt.

**Tabelle 4 Unternehmen und Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit Omnibussen 2012**

	Insgesamt	Linienfernverkehr	Gelegenheitsfernverkehr
Unternehmen .....	3 541	76	3 509
	Mill.		
Fahrgäste insgesamt .....	53,8	3,0	50,8
nach der Hauptverkehrsbeziehung			
im Inlandsverkehr .....	42,3	2,1	40,3
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr .....	11,5	0,9	10,6
nach der Verkehrsart			
bei Mietomnibusverkehren .....	40,1	.	40,1
bei Ausflugsfahrten (einschließlich Städtereisen) .....	9,2	.	9,2
bei Ferienzielreisen (Pendel) .....	1,5	.	1,5
	Mill. Personenkilometer		
Beförderungsleistung insgesamt .....	20 272	1 226	19 046
im Inlandsverkehr .....	13 186	431	12 755
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr .....	7 085	794	6 291
	Mill. Buskilometer		
Fahrleistung insgesamt .....	667	47	620
auf inländischem Gebiet .....	462	28	434
auf ausländischem Gebiet .....	205	19	186
	Mill. Platzkilometer		
Beförderungsangebot insgesamt .....	31 732	2 446	29 286
auf inländischem Gebiet .....	22 155	1 540	20 616
auf ausländischem Gebiet .....	9 577	907	8 671
	Veränderungen gegenüber 2011 in %		
Unternehmen .....	- 1,8	- 8,4	- 1,7
Fahrgäste insgesamt .....	- 2,0	+ 6,7	- 2,5
nach der Hauptverkehrsbeziehung			
im Inlandsverkehr .....	- 1,7	+ 11,8	- 2,3
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr .....	- 3,4	- 3,6	- 3,4
nach der Verkehrsart			
bei Mietomnibusverkehren .....	- 2,2	X	- 2,2
bei Ausflugsfahrten (einschließlich Städtereisen) .....	- 3,5	X	- 3,5
bei Ferienzielreisen (Pendel) .....	- 3,0	X	- 3,0
Beförderungsleistung insgesamt .....	- 5,6	+ 2,0	- 6,1
im Inlandsverkehr .....	- 5,4	+ 10,9	- 5,8
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr .....	- 6,1	- 2,3	- 6,5
Fahrleistung insgesamt .....	- 5,8	- 1,9	- 6,1
auf inländischem Gebiet .....	- 5,7	- 1,8	- 5,9
auf ausländischem Gebiet .....	- 6,1	- 2,1	- 6,5
Beförderungsangebot insgesamt .....	- 5,8	+ 4,2	- 6,5
auf inländischem Gebiet .....	- 4,9	+ 7,6	- 5,7
auf ausländischem Gebiet .....	- 7,8	- 1,1	- 8,4

Die weitaus meisten Unternehmen mit Busfernverkehren sind im Gelegenheitsfernverkehr aktiv, aber auch bereits vor der Liberalisierung konnten Fahrgäste das Angebot von 76 Unternehmen im Linienfernverkehr nutzen (siehe Tabelle 4).

Im Jahr 2012 beförderten die Unternehmen 54 Millionen Reisende im Fernverkehr (- 2,0 % gegenüber 2011). Davon fuhren 3,0 Millionen Fahrgäste im Linienfernverkehr (+ 6,7 %) und 50,8 Millionen Fahrgäste im Gelegenheitsfernverkehr (- 2,5 %). Im Gelegenheitsfernverkehr wiederum kam dem

Mietomnibusverkehr mit 40 Millionen Fahrgästen und einem Anteil von 79 % die weitaus höchste Bedeutung zu.

79 % der Passagiere im Gelegenheitsfernverkehr und 70 % der Passagiere im Linienfernverkehr reisten im Jahr 2012 im Inlandsverkehr. Hierbei liegen Start- und Zielpunkt der Reise innerhalb Deutschlands und auch die Reiseroute verläuft ausschließlich im Inland. Die übrigen Reisen entfielen auf den grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr.

#### 4 Fernverkehr mit Eisenbahnen: starke Zunahme der Fahrgastzahl

Linienfernverkehr wird vor allem im Eisenbahnbereich durchgeführt. Im Jahr 2012 gab es hier eine sehr dynamische Entwicklung bei den Fahrgastzahlen und den Beförderungsleistungen: Die Eisenbahnunternehmen beförderten im Jahr 2012 insgesamt 131 Millionen Reisende im Fernverkehr (4,9 % mehr als im Vorjahr) und erbrachten dabei eine Beförderungsleistung von mehr als 37 Milliarden Personenkilometern (+ 5,1 %). Die Fahrleistung blieb mit 145 Millionen Kilometern allerdings konstant, das Beförderungsangebot ging sogar um 2,2 % auf 74 Milliarden Platzkilometer zurück. Steigende Beförderungsleistungen in Verbindung mit einem gesunkenen Beförderungsangebot führten dazu, dass der durchschnittliche Auslastungsgrad in den Fernzügen auf 50 % stieg (Vorjahr: 47 %).

Der starke Zuwachs bei der Zahl der Fahrgäste 2012 dürfte – nach einem leichten Rückgang im Jahr 2011 – auch darauf zurückzuführen sein, dass baustellenbedingte Reiseeinschränkungen entfielen und aufgrund von Streiks im innerdeutschen Luftverkehr Fahrgäste auf die Eisenbahn umstiegen.

Von den Fahrgästen der Eisenbahnen im Fernverkehr reisten 117 Millionen Personen und damit 89 % zwischen deutschen Bahnhöfen, die übrigen 14 Millionen Passagiere (11 %) dagegen im grenzüberschreitenden Verkehr. Hauptreiseländer waren die Schweiz mit 4,1 Millionen und Österreich mit 2,6 Millionen Ein- und Aussteigern. Die mittlere Reiseweite im Fernverkehr mit Eisenbahnen betrug rund 285 Kilometer.<sup>12</sup>

#### 5 Eckdaten für den Linienverkehr 2013

Aus den vierteljährlichen Erhebungen liegen von den fast 900 größeren Unternehmen mit Liniennahverkehr beziehungsweise Omnibus-Linienfernverkehr sowie von allen Unternehmen mit Eisenbahnfernverkehr bereits vorläufige Ergebnisse zu den Fahrgästen und zu den Beförderungsleistungen für das Berichtsjahr 2013 vor (siehe Tabelle 5).<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Bei einem Vergleich mit der mittleren Reiseweite im Omnibusverkehr ist zu beachten, dass im Eisenbahnfernverkehr die Entfernungen nur bis zur Grenze Deutschlands gemessen werden können, während im Reiseverkehr mit Omnibussen die gesamten Beförderungsleistungen im Inland und Ausland in die Auswertung eingehen.

<sup>13</sup> Grundlage hierfür sind die Ergebnisse für die ersten drei Quartale sowie vorläufige Ergebnisse und Schätzungen für das vierte Quartal 2013.



**Tabelle 5 Fahrgäste und Beförderungsleistung im Linienverkehr<sup>1</sup> nach Verkehrsarten 2013**

	Fahrgäste	Personenkilometer	Fahrgäste	Personenkilometer
	Millionen	Milliarden	Veränderung 2013 gegenüber 2012 in %	
Busse und Bahnen insgesamt .....	11 124	142,3	+ 0,8	+ 0,3
Liniennahverkehr .....	10 990	104,2	+ 0,8	+ 0,6
Verkehrsmittelfahrten				
mit Eisenbahnen .....	2 490	51,7	+ 1,2	+ 0,6
mit Straßenbahnen .....	3 800	16,7	+ 1,0	+ 1,1
mit Omnibussen .....	5 370	35,7	+ 0,5	+ 0,4
Linienfernverkehr mit Omnibussen <sup>2</sup> .....	3	1,2	+ 19,2	+ 16,3
Linienfernverkehr mit Eisenbahnen .....	131	36,9	- 0,5	- 1,1

Vorläufige Ergebnisse. Zum Unterschied zwischen Unternehmensfahrtkonzept und Verkehrsmittelfahrtkonzept siehe Übersicht 2.

1 Unternehmen mit Liniennahverkehr beziehungsweise Omnibus-Linienfernverkehr, die mindestens 250 000 Fahrgäste im Jahr befördert haben, sowie alle Unternehmen mit Eisenbahnfernverkehr.

2 Die Verkehrsleistungen neu gegründeter Unternehmen sind nicht enthalten, da diese Unternehmen noch nicht zur Statistik melden müssen.

Im Jahr 2013 entwickelte sich der Nahverkehr der größeren Unternehmen positiv. Insgesamt wurden bei Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr 11,0 Milliarden Personen befördert, das waren 0,8 % mehr als 2012. Dabei erzielten die Eisenbahnen (einschließlich S-Bahnen) mit 2,5 Milliarden Fahrgästen (+ 1,2 %) sowie die Straßenbahnen (einschließlich Stadtbahnen, U-Bahnen, Schwebbahnen) mit 3,8 Milliarden Fahrgästen (+ 1,0 %) überdurchschnittliche Zuwachsraten. Bei den Omnibussen ergab sich mit fast 5,4 Milliarden Fahrgästen (+ 0,5 %) ein unterdurchschnittliches Wachstum.

Aufkommen um rund 20 % auf 3,0 Millionen Reisende und ihre Beförderungsleistung um rund 16 % auf fast 1,2 Milliarden Personenkilometer steigern. [U](#)

Die Beförderungsleistung im Liniennahverkehr stieg im Jahr 2013 um 0,6 % auf 104,2 Milliarden Personenkilometer. Alle drei Verkehrsmittel konnten dabei Zunahmen verzeichnen.

Den Schienenfernverkehr nutzten 2013 – nach den durch Sondereffekte bedingten starken Zunahmen im Vorjahr – knapp 131 Millionen Reisende (- 0,5 %); die Beförderungsleistung sank um 1,1 % auf 36,9 Millionen Personenkilometer.

### Aufbruchstimmung im Fernbuslinienverkehr

Zum 1. Januar 2013 ist das Personenbeförderungsgesetz ergänzt und der Fernbuslinienverkehr in Deutschland liberalisiert worden. Ein seit den 1930er-Jahren bestehender Konkurrenzschutz für bestehende Eisenbahnlinien ist damit weggefallen. Voraussetzung für die Erteilung einer Liniengenehmigung ist dabei, dass zwischen den Haltestellen mindestens 50 Kilometer liegen und die Strecke nicht bereits von einem Nahverkehrszug bedient wird, der hierfür eine Reisezeit von höchstens einer Stunde benötigt.

Nach Untersuchungen des privaten IGES-Instituts<sup>14</sup> ist von Beginn bis Ende 2013 das wöchentliche Angebot von 1 540 auf 5 100 innerdeutsche Fernbusfahrten sowie die Zahl der Linien von 62 auf 138 gestiegen.

Neugründungen von Fernbusunternehmen müssen nicht zur vierteljährlichen Statistik, sondern erst zur Jahresstatistik 2013 melden. Aussagekräftige Ergebnisse hierzu werden im Oktober 2014 zur Verfügung stehen. Bereits bestehende größere Unternehmen sind dagegen zur Quartalsstatistik auskunftspflichtig. Allein diese konnten im Jahr 2013 ihr

<sup>14</sup> IGES-Pressemitteilung vom 16. Dezember 2013: „Ein Jahr Marktöffnung: Angebot an Städte-Fernbuslinien verdoppelt“ ([http://www.iges.de/presse07/pressemeldungen\\_2013/fernbusverkehr\\_iii/index\\_ger.html](http://www.iges.de/presse07/pressemeldungen_2013/fernbusverkehr_iii/index_ger.html), abgerufen am 5. Februar 2014).

## Auszug aus Wirtschaft und Statistik

### Herausgeber

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

[www.destatis.de](http://www.destatis.de)

### Schriftleitung

Dieter Sarreither,  
Vizepräsident des Statistischen Bundesamtes

Redaktion: Ellen Römer  
Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 23 41

### Ihr Kontakt zu uns

[www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)

### Statistischer Informationsservice

Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 24 05

### Abkürzungen

WiSta	=	Wirtschaft und Statistik
MD	=	Monatsdurchschnitt
VjD	=	Vierteljahresdurchschnitt
HjD	=	Halbjahresdurchschnitt
JD	=	Jahresdurchschnitt
D	=	Durchschnitt (bei nicht addierfähigen Größen)
Vj	=	Vierteljahr
Hj	=	Halbjahr
a. n. g.	=	anderweitig nicht genannt
o. a. S.	=	ohne ausgeprägten Schwerpunkt
St	=	Stück
Mill.	=	Million
Mrd.	=	Milliarde

### Zeichenerklärung

p	=	vorläufige Zahl
r	=	berichtigte Zahl
s	=	geschätzte Zahl
–	=	nichts vorhanden
0	=	weniger als die Hälfte von 1 in der letzten besetzten Stelle, jedoch mehr als nichts
.	=	Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten
...	=	Angabe fällt später an
X	=	Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll
oder —	=	grundsätzliche Änderung innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigt
/	=	keine Angaben, da Zahlenwert nicht sicher genug
()	=	Aussagewert eingeschränkt, da der Zahlenwert statistisch relativ unsicher ist

Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Runden der Zahlen.