

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

# Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2004

Seit dem Berichtsjahr 2004 werden die Statistiken des öffentlichen Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen nach einem neuen Konzept durchgeführt. Ziel war es dabei insbesondere, das Berichtssystem an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen und inhaltlich auf die gegenwärtigen und für die Zukunft absehbaren Informationsbedürfnisse der Statistikenutzer auszurichten und dabei gleichzeitig die Belastung der Unternehmen soweit wie möglich zu verringern.

Detaillierte Ergebnisse nach dem neuen Konzept liegen nunmehr für das Berichtsjahr 2004 vor und werden in diesem Beitrag vorgestellt. Insgesamt wurde der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland von Fahrgästen 10,5 Mrd. Mal in Anspruch genommen. Die Beförderungsleistung – als Produkt aus der Zahl der beförderten Personen und der Fahrtweite – lag bei 155,6 Mrd. Personenkilometern (Pkm). Im Linienverkehr fuhren 10,4 Mrd. und damit rund 99% aller Fahrgäste. Davon nutzten 10,2 Mrd. Fahrgäste den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen und 124 Mill. Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen. Die Beförderungsleistung im Linienverkehr betrug 128 Mrd. Pkm, davon 93,5 Mrd. Pkm im Liniennahverkehr und 35 Mrd. Pkm im Linienfernverkehr. Im Durchschnitt legte somit jeder Einwohner Deutschlands im Jahr 2004 etwa 1 130 km im Liniennahverkehr und etwa 420 km im Linienfernverkehr zurück. Im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem

der Reiseverkehr zählt, fuhren 99 Mill. bzw. 0,9% der Fahrgäste bei einer Beförderungsleistung von 27 Mrd. Pkm.

## 1 Neues Erhebungssystem

### 1.1 Überblick

Das Berichtssystem im öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen wurde mit der Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes (VerkStatG)<sup>1)</sup> ab dem Berichtsjahr 2004 grundlegend neu gestaltet. Anlass und Ausgangspunkt, aber nicht die alleinige Ursache hierfür waren Änderungen der Rechtsgrundlagen im Eisenbahnsektor, wie das Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG)<sup>2)</sup> und die EU-Verordnung über die Statistik des Eisenbahnverkehrs<sup>3)</sup>.

Die amtliche Statistik konnte es aber nicht bei einer reinen Anpassung der Eisenbahnstatistik bewenden lassen. Denn die im Rahmen der Regionalisierung des Schienen-Personennahverkehrs erfolgte Verlagerung der Aufgaben- und Finanzverantwortung vom Bund auf die Länder und die Vereinheitlichung der Verantwortung auf regionaler Ebene für den Personennahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen muss sich auch in einem Erhebungssystem, das den Datenbedarf der Nutzer erfüllen will, widerspiegeln. Es war somit eine Harmonisierung der Erhebungsmethoden und Fragenprogramme erforderlich.

1) Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 2004 (BGBl. I S. 318).

2) Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378).

3) Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs (Amtsbl. der EG vom 21. Januar 2003, Nr. L 14, S. 1).

Daneben zählt es zu den grundsätzlichen Zielsetzungen der amtlichen Statistik, insbesondere kleinere und mittlere Unternehmen von statistischen Berichtspflichten zu entlasten. Dies wurde im Rahmen der Neukonzeption der Statistiken ebenfalls berücksichtigt und umgesetzt.

Dabei mussten erhebliche Neuabgrenzungen und methodische Änderungen vorgenommen werden, die dazu führten, dass die Ergebnisse der früheren Statistiken nur noch bedingt mit denen des jetzigen Erhebungssystems vergleichbar sind. Vorjahreswerte bzw. Veränderungsraten können daher in diesem Aufsatz nur für den Eisenbahnfernverkehr nachgewiesen werden.

## 1.2 Schienennahverkehr und gewerblicher Straßenpersonenverkehr

Das Erhebungssystem gliedert sich in eine vierteljährliche, eine jährliche und eine fünfjährliche Erhebung. Der Erhebungsbereich und die Fragenprogramme werden im Sinne einer Entlastung kleiner und mittlerer Unternehmen in Abhängigkeit von der Größe der Unternehmen unterschiedlich abgegrenzt. Hierzu wird die Zahl der Fahrgäste<sup>4)</sup> herangezogen. So wird die vierteljährliche Erhebung ausschließlich bei Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen pro Jahr<sup>5)</sup> durchgeführt.

Da das Erhebungssystem mit dem Berichtsjahr 2004 neu eingeführt wurde, startete die jährliche Erhebung als Erhebung bei allen Unternehmen, um einen vollständigen Überblick über den Bereich zu gewinnen. Da bei neuen Befragungen erfahrungsgemäß gewisse Anfangsschwierigkeiten auftreten können, lagen auch in diesem Fall die Ergebnisse erst verhältnismäßig spät vor. Als Totalerhebung wird diese Statistik erst wieder für das Berichtsjahr 2009 durchgeführt. In den dazwischenliegenden Jahren erfolgt die Durchführung der Erhebung als Stichprobe.

Mit diesem abgestuften Erhebungssystem wird die Belastung insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen stark reduziert: In der früheren Statistik über den öffentlichen Personenverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen waren rund 2 500 Unternehmen zur Vierteljahreserhebung auskunftspflichtig, jetzt sind es noch rund 900. Zur Jahresstatistik waren alle Unternehmen auskunftspflichtig. Ab dem Berichtsjahr 2005 werden mit der Neukonzeption 60% der bisher auskunftspflichtigen Unternehmen von den jährlichen Berichtspflichten befreit.

In die Personenverkehrsstatistik zum Nahverkehr und zum Omnibusfernverkehr werden Unternehmen einbezogen, die Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen (einschl. Hoch-, U-, Stadt-, Schwebe- und ähnlicher Bahnen, aber ohne Berg- und Seilbahnen) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen (Kraftomnibusse und

Obusse) betreiben. Nicht berücksichtigt wird der Verkehr mit Taxis oder mit Mietwagen.

In der früheren Jahreserhebung wurden detailliert Strukturmerkmale erfragt, die jetzige Jahreserhebung konzentriert sich auf Verkehrsleistungsgrößen, wie zum Beispiel die Anzahl der Fahrgäste und die Beförderungsleistung (gemessen in Personenkilometern). Strukturdaten (Fahrzeuge, Beschäftigte, Zahl und Länge der Linien) werden nur noch fünfjährlich in der Totalerhebung erfasst.

## 1.3 Schienenfernverkehr

Im Schienenfernverkehr werden alle Unternehmen erfasst, die Schienen-Personenfernverkehr im Inland betreiben. Das Erhebungssystem gliedert sich ebenfalls in vierteljährlich, jährlich und fünfjährlich zu erhebende Tatbestände. Jährlich werden dabei Angaben zu den Fahrgästen und den Beförderungsleistungen nach Hauptverkehrsverbindungen bzw. zu den Fahrleistungen und zum Beförderungsangebot nach In- und Ausland sowie die Zahl der Fahrgäste im internationalen Verkehr nach dem Staat des Einstiegs bzw. des Ausstiegs erhoben.

Fünfjährlich wird die Zahl der Fahrgäste nach Ein- und Aussteigeregionen erfragt. Da hierfür von der Europäischen Union (EU) als erstes Berichtsjahr das Jahr 2005 vorgeschrieben wurde, liegen derzeit noch keine Angaben vor, ebenso wie zu den ebenfalls fünfjährlich zu erhebenden Angaben zu den im Personenverkehr eingesetzten Fahrzeugen und Beschäftigten.<sup>6)</sup>

## 2 Ergebnisüberblick

Im Jahr 2004 nahmen in Deutschland Fahrgäste den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 10,5 Mrd. Mal in Anspruch (siehe Tabelle 1). Sie fuhren dabei im Nahverkehr durchschnittlich 9 Kilometer und im Fernverkehr 312 Kilometer weit. Die Beförderungsleistung – als Produkt aus

Tabelle 1: Fahrgäste und Beförderungsleistung 2004

Verkehrsart	Fahrgäste	Beförderungsleistung
	Mill.	Mill. Pkm <sup>1)</sup>
Busse und Bahnen insgesamt ...	10 473	155 620
Linienverkehr .....	10 373	128 215
Nahverkehr .....	10 249	93 498
Fernverkehr .....	124	34 717
mit Eisenbahnen .....	115	32 394
mit Omnibussen .....	8	2 322
Gelegenheitsverkehr mit		
Omnibussen .....	99	27 405
Nahverkehr .....	27	917
Fernverkehr .....	72	26 488

1) Personenkilometer.

4) Der in der bisherigen vierteljährlichen Statistik über den öffentlichen Personenverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen als Abschneidegrenze genutzte Schwellenwert von sechs Omnibussen war methodisch ungeeignet, weil damit Daten über den gesamten Omnibusverkehr fehlten, die auch nicht aus anderen Quellen gewonnen werden konnten.

5) Maßgeblich hierfür ist die Fahrgastzahl im Jahr der Totalerhebung.

6) Zu weiteren Informationen zu den genannten Erhebungen sowie zu den Auswirkungen der Novellierung des VerStatG auf die Statistik im Luftverkehr, die Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn, die Schieneninfrastrukturstatistik, die Schienenverkehrsstatistik sowie die Statistik der Verkehrsströme im Eisenbahnnetz siehe auch Bierau, D./Reim, U.: „Novellierung des Verkehrstatistikgesetzes“ in WiSta 3/2004, S. 259 ff.

den beförderten Personen und der Fahrtweite – lag damit bei 155,6 Mrd. Personenkilometern (Pkm).

Im Linienverkehr wurden 10,4 Mrd. und damit rund 99% aller Fahrgäste befördert. Davon nutzten 10,2 Mrd. Fahrgäste den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen (Anteil an der Gesamtzahl der Fahrgäste: 97,9%) und 124 Mill. Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen (Anteil: 1,2%). Von der Beförderungsleistung im Linienverkehr von 128 Mrd. Pkm entfiel dagegen aufgrund der höheren Fahrtweiten ein wesentlich größerer Anteil auf den Fernverkehr: Im Liniennahverkehr wurden 93,5 Mrd. Pkm (Anteil an der gesamten Beförderungsleistung: 60,1%), im Linienfernverkehr 35 Mrd. Pkm (Anteil: 22,3%) erbracht.

Im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, fuhren 99 Mill. bzw. 0,9% der Fahrgäste. Aufgrund der auch hier höheren Reiseweiten trug der Gelegenheitsverkehr mit 27 Mrd. Pkm 17,6% zur gesamten Beförderungsleistung bei.

### 3 Liniennahverkehr

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können.

Zum Liniennahverkehr zählen alle Linienverkehre mit Straßenbahnen und Omnibussen, die dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Im Zweifelsfall gilt die Fahrgastbeförderung als Nahverkehr, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Bei den Eisenbahnen zählt der Verkehr, der von bestimmten Zugkategorien (z. B. S-Bahn, Regionalbahn) abgewickelt wird, zum Nahverkehr.

Die Zahl der Fahrgäste spiegelt in der Verkehrsstatistik die Zahl der einzelnen Beförderungsfälle wider. Als beförderte

Person oder Beförderungsfall im Linienverkehr gilt im Rahmen des Unternehmensfahrtkonzepts eine entgeltlich oder unentgeltlich (z. B. 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 je Unternehmen beförderten Personen wird zu der Zahl der von allen Verkehrsunternehmen beförderten Personen kumuliert. Die Umsteiger, welche bei einer Fahrt die Fahrzeuge verschiedener Verkehrsunternehmen benutzen, werden dabei von jedem Unternehmen und somit mehrfach gezählt. Die Zahl der beförderten Personen wird von den Unternehmen in der Regel anhand der verkauften Fahrscheine ermittelt. Bei Zeitfahrausweisen und unentgeltlichen Beförderungen wird die Zahl der Fahrten mit Hilfe von Informationen aus Verkehrserhebungen zur Fahrtenhäufigkeit geschätzt.

Im Jahr 2004 waren im Liniennahverkehr 2 849 Unternehmen als Beförderer aktiv. Sie beförderten zusammen 10,25 Mrd. Fahrgäste. Die Fahrgäste fuhren im Durchschnitt je Fahrt 9,1 km weit, sodass die Beförderungsleistung 93,5 Mrd. Pkm betrug. Die Fahrzeuge der Unternehmen legten zur Erbringung dieser Verkehrsleistungen 3,5 Mrd. km zurück (siehe Tabelle 2).

Für den Liniennahverkehr werden die Angaben sowohl nach dem beschriebenen Unternehmensfahrtkonzept als auch nach dem im Folgenden dargestellten Verkehrsmittelfahrtkonzept nachgewiesen.

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 den zwei genannten Fahrtkonzepten unterschiedlich. Denn ein Fahrgast, der in ein anderes Verkehrsmittel desselben Unternehmens umsteigt, wird nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept bei jedem Verkehrsmittel gezählt, nach dem Unternehmens-

Tabelle 2: Verkehrsleistungen und Einnahmen im Liniennahverkehr 2004 nach Größe der Unternehmen und Eigentumsverhältnissen

Gegenstand der Nachweisung	Unternehmen <sup>1)</sup>	Fahrgäste	Beförderungsleistung	Fahrleistung	Beförderungseinnahmen
	Anzahl	Mill.	Mill. Pkm <sup>2)</sup>	Mill. Fzkm <sup>3)</sup>	Mill. EUR
Liniennahverkehr insgesamt .....	2849	10249	93498	3532	9273
Verkehrsmittelfahrten <sup>4)</sup>					
mit Eisenbahnen .....	72	1975	40485	640	X
mit Straßenbahnen .....	64	3429	14986	295	X
mit Omnibussen .....	2783	5519	38027	2597	X
dar.: Ausbildungsverkehr .....	2660	3428	X	X	2542
Unternehmen mit					
unter 250 000 Fahrgästen im Jahr .....	1871	120	2494	184	276
mindestens 250 000 Fahrgästen im Jahr .....	978	10130	91004	3348	8998
Eigentumsverhältnisse					
Öffentliche Unternehmen .....	392	8409	74748	2580	7224
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen .....	68	606	4294	251	481
Private Unternehmen .....	2389	1235	14456	702	1568

1) Anzahl der Unternehmen nach Verkehrsmitteln: Mehrfachzählungen möglich. – 2) Personenkilometer. – 3) Fahrzeugkilometer. – 4) Durch Einbeziehung der Umsteiger (ein Fahrgast benutzt während einer Fahrt mehrere Verkehrsmittel eines Unternehmens) ist die addierte Fahrgastzahl nach Verkehrsmitteln höher als die Fahrgastzahl im Liniennahverkehr insgesamt.

fahrtkonzept hingegen nur einmal. Das Verkehrsmittelfahrtkonzept ermöglicht somit getrennte Ergebnisse für jedes Verkehrsmittel (Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus), das Unternehmensfahrtkonzept liefert Angaben für ein Unternehmen insgesamt.

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 einmal beim Verkehrsmittel Bus und einmal beim Verkehrsmittel Straßenbahn gezählt. Das ergibt zwei Fahrgäste nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept und einen Fahrgast nach dem Unternehmensfahrtkonzept.

Die unterschiedlichen Konzepte wirken sich nur bei der Zahl der Fahrgäste aus, bei den Beförderungsleistungen addieren sich die über die verschiedenen Verkehrsmittel summierten Beförderungsleistungen dagegen zu den Beförderungsleistungen des Unternehmens, da die Personenkilometer über die erfasste Fahrtweite die unterschiedlichen Fahrten vergleichbar machen. Denn die zurückgelegten Personenkilometer bleiben in der Summe gleich, gleichgültig ob sie sich auf eine Fahrt mit einem oder mit mehreren Verkehrsmitteln beziehen.

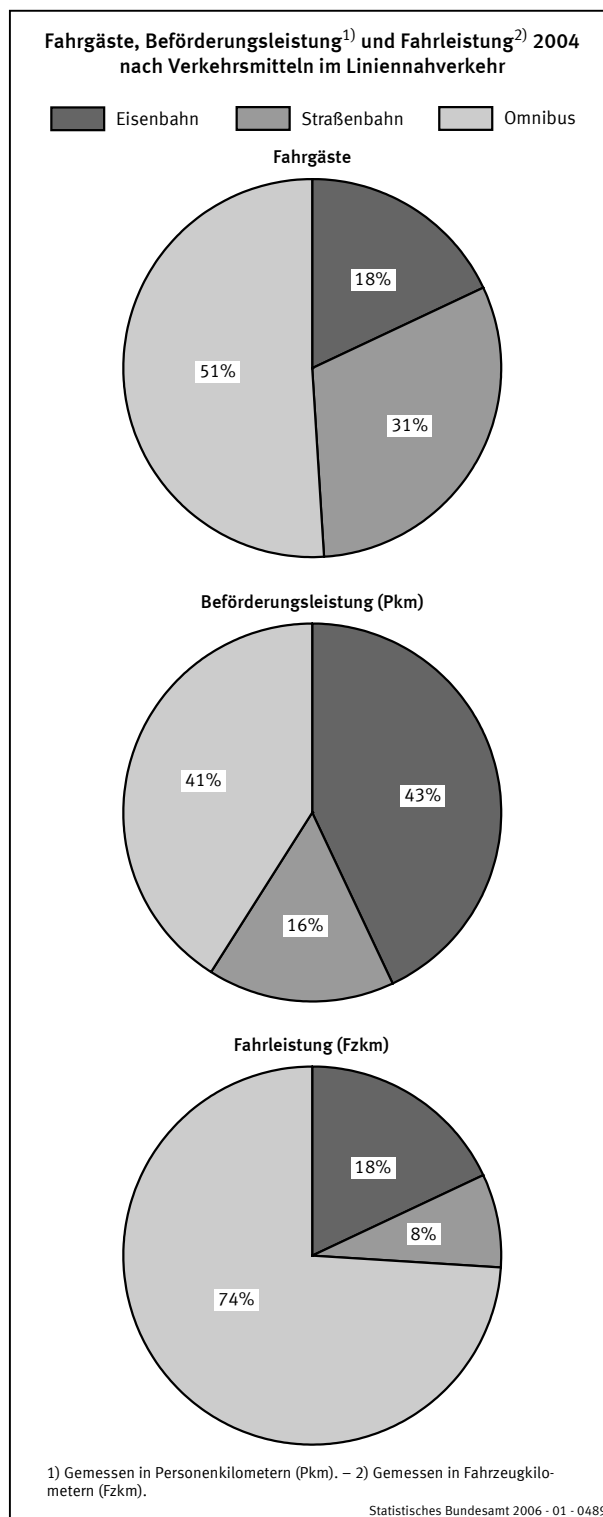
Nach Verkehrsmitteln wurden im Liniennahverkehr im Jahr 2004 in Omnibussen 5,5 Mrd. Fahrgäste registriert, auf Straßenbahnen entfielen 3,4 Mrd. Fahrgäste und auf Eisenbahnen 2,0 Mrd. Fahrgäste. Die kürzesten Strecken wurden mit Straßenbahnen zurückgelegt. Hier ging eine durchschnittliche Fahrt über 4,4 km, die Länge einer durchschnittlichen Omnibusfahrt betrug 6,9 km, die einer durchschnittlichen Eisenbahnfahrt 20,5 km. Die unterschiedlichen Reiseweiten erklären sich dadurch, dass Straßenbahnen, zu denen auch Stadtbahnen, Hochbahnen, U-Bahnen, Schwebbahnen sowie ähnliche Nahverkehrsbahnen zählen, vor allem im Stadt- und Vorortverkehr eingesetzt werden, während Busse zum Teil und Eisenbahnen hauptsächlich im Regionalverkehr genutzt werden.

Obwohl die meisten Fahrgäste mit Bussen, die wenigsten mit Eisenbahnen unterwegs waren, wurde die höchste Beförderungsleistung aufgrund der höheren Reiseweite von den Eisenbahnen erbracht (40,5 Mrd. Pkm), gefolgt von den Bussen (38,0 Mrd. Pkm) und den Straßenbahnen (15,0 Mrd. Pkm). Damit entfielen auf Busse die Hälfte aller Beförderungsfälle bei Verkehrsmittelfahrten, auf Straßenbahnen knapp ein Drittel (31%) und auf den Eisenbahnnahverkehr etwas mehr als ein Sechstel (18%). Hinsichtlich der Beförderungsleistung dagegen erbrachten die Eisenbahnen 43% der Gesamtbeförderungsleistung im Liniennahverkehr, die Busse lagen bei 41% und die Straßenbahnen bei 16% (siehe Schaubild 1).

Insgesamt legten die Fahrzeuge im Liniennahverkehr 3,5 Mrd. Bus- bzw. Zugkilometer zurück. Mit 2,6 Mrd. Buskilometern entfielen knapp drei Viertel der Fahrleistung (74%) auf Busse, Eisenbahnen erbrachten 18% der gesamten Fahrleistung und Straßenbahnen 8,4%.

Betrachtet man nur die größten Unternehmen mit jeweils 100 Mill. und mehr Fahrgästen im Jahr, so handelt es sich um fünf Eisenbahnunternehmen und 15 Unternehmen mit

Schaubild 1



Straßenbahn- und Busverkehr. Von diesen 20 Unternehmen wurde rund die Hälfte aller Fahrgäste befördert (Unternehmensfahrtkonzept). Speziell im Eisenbahnbereich sind die fahrgaststärksten Unternehmen auch für die Gesamtergebnisse entscheidend verantwortlich. Je 87% der Fahrgäste und der Beförderungsleistung im Eisenbahnnahverkehr wurden von diesen fünf Unternehmen erbracht. Auch

im Straßenbahnverkehr bestimmten die 15 größten Unternehmen das Gesamtergebnis. Hier entfielen jeweils 75% der Fahrgäste und der Beförderungsleistung auf diese Unternehmen. Am Busverkehr dagegen hatten diese Unternehmen Anteile von 25% (Fahrgäste) bzw. 13% (Beförderungsleistung). Der deutlich geringere Anteil bei der Beförderungsleistung erklärt sich dadurch, dass der Busverkehr hier häufig Zubringerverkehr zu den unternehmenseigenen Straßenbahnen ist und somit nur über relativ kurze Strecken erfolgt. Den Busverkehr dominieren dagegen die Unternehmen mit 10 bis unter 50 Mill. Fahrgästen. Auf diese entfielen 42% der Fahrgäste und 44% der Beförderungsleistung.

Für die im Liniennahverkehr erbrachten Beförderungsleistungen erzielten die Unternehmen direkte Beförderungseinnahmen in Höhe von 9,3 Mrd. Euro. Hierzu zählen alle Einnahmen (ohne Umsatzsteuer) im Schienen- und Liniennahverkehr und Einnahmen aus dem freigestellten Omnibusverkehr (z. B. freigestellter Schülerverkehr). Grundsätzlich sind dabei alle Zahlungseingänge mit direktem Bezug zur Personenbeförderung einbezogen, unabhängig davon, wer die Zahlungen leistete. Dies sind insbesondere Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen sowie Bestellerentgelte und Abgeltungszahlungen für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern, Studierenden und anderen Auszubildenden, Schwerbehinderten und anderen begünstigten Personengruppen. Je Beförderungsfall wurden durchschnittliche Einnahmen von 0,90 Euro, je Personenkilometer von 0,10 Euro erzielt.

Die überwiegende Mehrzahl der im Liniennahverkehr tätigen Unternehmen sind private Unternehmen (84%). Im Hinblick auf die Verkehrsleistungen und die Beförderungseinnahmen kommt dagegen den öffentlichen Unternehmen (Anteil: 14%) die Hauptbedeutung zu: 82% aller Fahrgäste nutzten öffentliche Unternehmen, auf diese entfielen 78% der Einnahmen (siehe Schaubild 2).

### 3.1 Ausbildungsverkehr

Der Ausbildungsverkehr hat insgesamt eine hohe Bedeutung im Rahmen des Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen. Er setzt sich zusammen aus den Fahrten auf speziellen Zeitfahrausweisen im allgemeinen Liniennahverkehr, aus den zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählenden Schülerfahrten sowie aus dem freigestellten Schülerverkehr.<sup>7)</sup>

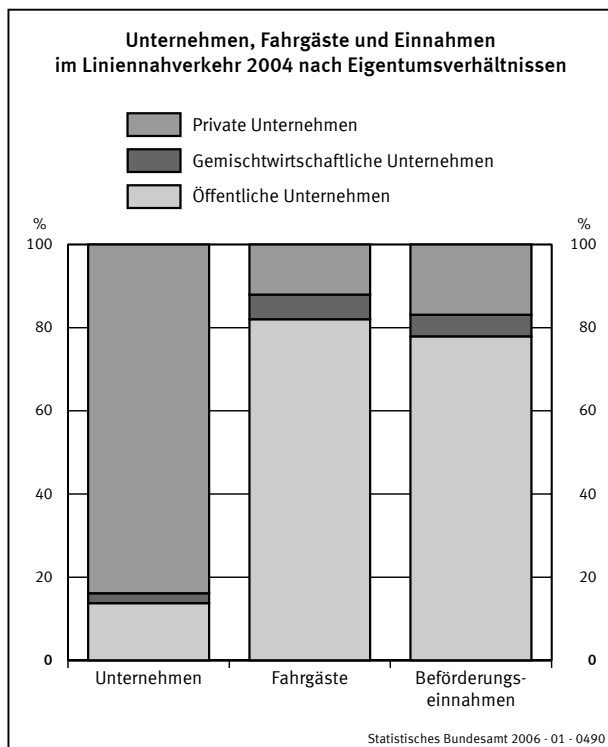
2004 unternahmen Schüler, Schülerinnen, Studierende und Auszubildende 3,4 Mrd. Unternehmensfahrten im Nahverkehr. Mit Zeitfahrausweisen des allgemeinen Linienverkehrs, die ausschließlich für Personen in Ausbildung gelten und die neben den reinen Ausbildungsfahrten – je nach Tarifgestaltung – auch für den Freizeitverkehr eingesetzt werden können, wurden 3,2 Mrd. Fahrten unternommen. Im Jahr 2004 entfielen somit auf diese Fahrausweisart 94% aller Fahrten im Ausbildungsverkehr.

Im freigestellten Schülerverkehr zum und vom Unterricht, für den die Schulträger die Beförderungskosten übernehmen, wurden Schülerinnen und Schüler 166 Mill. Mal befördert, das entspricht einem Anteil am Ausbildungsverkehr von 4,8%. Die speziell angebotenen entgeltlichen Schülerfahrten hatten mit 54 Mill. Fahrten und einem Anteil von 1,6% am gesamten Ausbildungsverkehr nur eine untergeordnete Bedeutung.

Nach Verkehrsmitteln untergliedert wurden die meisten Fahrten zur Schule, Universität oder zur Ausbildung mit Omnibussen durchgeführt. Im Ausbildungsverkehr entfielen 69% der Fahrten auf den Busverkehr, 22% auf den Straßenbahnverkehr und 9,0% auf den Eisenbahnnahverkehr. Insgesamt beförderten 2660 Unternehmen Fahrgäste im Ausbildungsverkehr, und zwar 1343 Unternehmen auf Zeitfahrausweisen, 1944 Unternehmen im freigestellten Schülerverkehr und 320 Unternehmen bei den speziellen Schülerfahrten. Dabei waren Unternehmen auch in mehr als einer dieser Ausbildungsverkehrsarten aktiv. Aus Ausbildungsbeförderungen erwirtschafteten die Unternehmen direkte Beförderungseinnahmen von mehr als 2,5 Mrd. Euro. Dies entspricht mehr als einem Viertel (27%) ihrer gesamten Beförderungseinnahmen. Die durchschnittlichen Einnahmen je Fahrgast im Ausbildungsverkehr lagen bei 0,74 Euro.

Insgesamt entfiel ein Drittel aller Unternehmensfahrten auf den Ausbildungsverkehr. Nach Verkehrsmitteln untergliedert zeigen sich aber große Unterschiede: 2,5 Mrd. von 5,5 Mrd. und damit 44% der Omnibusfahrgäste fuhren im

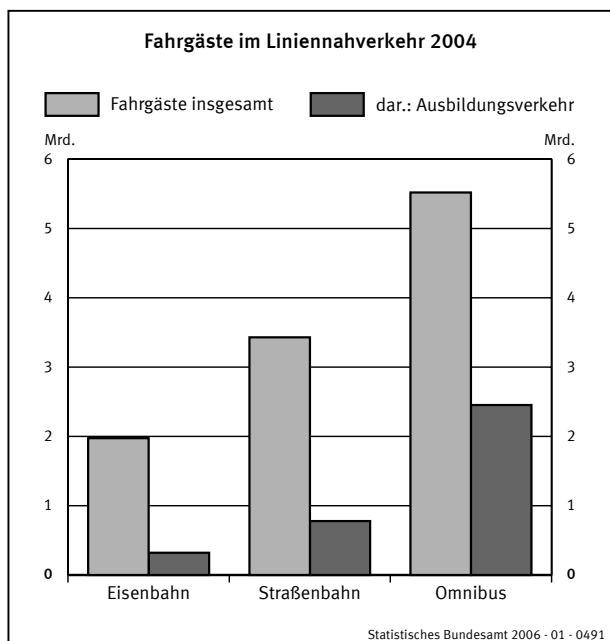
Schaubild 2



<sup>7)</sup> Nicht enthalten in diesen Angaben sind die Fahrten von Schülerinnen und Schülern, Studierenden und Auszubildenden, die keine speziellen Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs benutzten.

Ausbildungsverkehr, bei Straßenbahnen lag der Anteil des Ausbildungsverkehrs an der Gesamtzahl der Straßenbahnfahr­gäste bei 23%. Den niedrigsten Anteil des Ausbildungsverkehrs verbuchten die Eisenbahnen: Hier wurden 321 Mill. Schülerinnen und Schüler, Studierende und andere Auszubildende bei einer Gesamtzahl von fast 2 Mrd. Fahr­gästen befördert, was einem Anteil von 16% entspricht (siehe Schaubild 3).

Schaubild 3



### 3.2 Regionale Daten

Im Personenverkehr – vor allem im Eisenbahnverkehr und im regionalen Omnibusverkehr – fallen zunehmend Unternehmenssitz und Ort der Leistungserbringung auseinander, sodass die regionale Zuordnung von Verkehrsleistungen entsprechend dem Unternehmenssitz in der bis Berichtsjahr 2003 durchgeführten Statistik zunehmend zu Verzerrungen der Regionaldaten führte. Deshalb werden mit der Neukonzeption erstmals Ergebnisse nach der Region der tatsächlichen Leistungserbringung nachgewiesen. Dazu melden die Unternehmen die Beförderungsleistung (Pkm) im Liniennahverkehr nach dem Land der Leistungserbringung. Die Bundesländer haben darüber hinaus einen Bedarf an Kreisdaten, der am aussagefähigsten und mit dem geringsten Aufwand anhand der Fahrleistung ermittelt werden kann. Hierfür melden die Unternehmen ihre erzielten Fahrleistungen im Liniennahverkehr untergliedert nach Kreisen.

#### 3.2.1 Beförderungsleistungen

Insgesamt wurde in Deutschland im Jahr 2004 eine Beförderungsleistung von 93,5 Mrd. Personenkilometern (Pkm) erzielt. Dabei wurden in den drei bevölkerungsreichsten Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg im Ländervergleich auch die meisten Personenkilometer zurückgelegt, während in den drei Bundes-

ländern mit den geringsten Einwohnerzahlen (Bremen, Saarland, Mecklenburg-Vorpommern) diese Leistungsgröße am niedrigsten war (siehe Tabelle 3). Bezieht man die geleisteten Personenkilometer auf die Bevölkerungszahl, so legte im Durchschnitt jeder Einwohner Deutschlands im Jahr 2004 etwa 1 130 km im Liniennahverkehr zurück. Dabei wurde das Nahverkehrsangebot in den Stadtstaaten Hamburg und Berlin mit jeweils rund 2 160 km je Einwohner besonders intensiv genutzt. Die geringsten Beförderungsleistungen je Einwohner ergaben sich für die Länder Saarland, Thüringen (jeweils etwa 830 km) und Niedersachsen (890 km). Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die Stadtstaaten auch davon profitieren, dass Pendler aus den umliegenden Bundesländern den Liniennahverkehr innerhalb der Stadtgebiete nutzen.

In der Untergliederung nach Verkehrsmitteln wurden im Eisenbahnverkehr und im Busverkehr die meisten Personenkilometer ebenfalls in den genannten bevölkerungsreichsten Bundesländern erbracht. Beim Straßenbahnverkehr liegt dagegen Berlin mit seinem gut ausgebauten U-Bahn- und Straßenbahnnetz hinter Nordrhein-Westfalen auf Rang zwei.

Der Modal Split, das heißt die Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Gesamtverkehr, der in der Regel anhand der

Tabelle 3: Beförderungsleistungen im Liniennahverkehr 2004 nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung

Land	Ins-gesamt	Davon Beförderungsleistungen im Verkehr mit		
		Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omnibussen
Mill. Personenkilometer				
Deutschland .....	93 498	40 485	14 986	38 027
Baden-Württemberg .....	11 665	5 237	1 614	4 814
Bayern .....	15 690	7 720	2 273	5 697
Berlin .....	7 346	3 233	2 735	1 378
Brandenburg .....	3 220	1 843	144	1 233
Bremen .....	751	198	285	269
Hamburg .....	3 746	1 833	1 061	852
Hessen .....	6 409	3 591	678	2 140
Mecklenburg-Vorpommern ..	1 656	733	189	734
Niedersachsen .....	7 145	2 710	620	3 814
Nordrhein-Westfalen .....	19 014	7 412	2 969	8 633
Rheinland-Pfalz .....	4 274	1 527	152	2 595
Saarland .....	874	217	59	598
Sachsen .....	3 977	1 103	1 280	1 594
Sachsen-Anhalt .....	2 436	896	575	965
Schleswig-Holstein .....	3 340	1 477	13	1 850
Thüringen .....	1 956	755	340	861
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland .....	100	43,3	16,0	40,7
Baden-Württemberg .....	100	44,9	13,8	41,3
Bayern .....	100	49,2	14,5	36,3
Berlin .....	100	44,0	37,2	18,8
Brandenburg .....	100	57,2	4,5	38,3
Bremen .....	100	26,3	37,9	35,8
Hamburg .....	100	48,9	28,3	22,7
Hessen .....	100	56,0	10,6	33,4
Mecklenburg-Vorpommern ..	100	44,3	11,4	44,3
Niedersachsen .....	100	37,9	8,7	53,4
Nordrhein-Westfalen .....	100	39,0	15,6	45,4
Rheinland-Pfalz .....	100	35,7	3,6	60,7
Saarland .....	100	24,9	6,7	68,4
Sachsen .....	100	27,7	32,2	40,1
Sachsen-Anhalt .....	100	36,8	23,6	39,6
Schleswig-Holstein .....	100	44,2	0,4	55,4
Thüringen .....	100	38,6	17,4	44,0

Beförderungsleistungen berechnet wird (da diese das Verkehrsgeschehen am umfassendsten abbilden), zeigt für Deutschland insgesamt eine ungefähr gleich hohe Bedeutung der Eisenbahnen (43%) und der Busse (41%) im Liniennahverkehr, während mit Straßenbahnen nur 16% der insgesamt geleisteten Personenkilometer zurückgelegt wurden.

Nach Bundesländern untergliedert ist dagegen die Eisenbahn bei der Beförderungsleistung in Brandenburg (57%) und Hessen (56%) führend, während im Saarland (25%), Bremen (26%) und Sachsen (28%) nur relativ geringe Anteile der Beförderungsleistung von Eisenbahnen erbracht werden. Busverkehre dominieren im Saarland (68%), in Rheinland-Pfalz (61%) und in Schleswig-Holstein (55%), haben aber in den Stadtstaaten Berlin (19%) und Hamburg (23%) nur relativ geringe Modal-Split-Anteile an der in diesen Ländern erbrachten Beförderungsleistung. Hier leisten Busse insbesondere Zubringerdienste zu den gut ausgebauten S-Bahn- und U-Bahnnetzen, sodass mit Bussen im Vergleich häufig nur geringe Entfernungen zurückgelegt werden. Sehr unterschiedliche Anteile in den einzelnen Bundesländern haben die Straßenbahnen (einschl. Hoch-, U-, Stadt-, Schwebbahnen und ähnlicher Bahnen). Mehr als doppelt so hohe Anteile wie im Bundesdurchschnitt (16%) entfallen auf Straßenbahnen in Bremen (38%), Berlin (37%) und Sachsen (32%), praktisch unbedeutend ist dieses Verkehrsmittel dagegen in Schleswig-Holstein (0,4%), wo Hamburger Straßenbahnunternehmen das Umland mit bedienen.

**3.2.2 Fahrleistungen**

Insgesamt wurden in Deutschland 3,5 Mrd. Zug- und Buskilometer im Liniennahverkehr zur Erbringung der Verkehrsleistungen zurückgelegt. Wie bei den Beförderungsleistungen entfielen auch die meisten Fahrzeugkilometer auf die bevölkerungsreichsten Bundesländer Nordrhein-Westfalen (20% aller Fahrzeugkilometer), Bayern (15%) und Baden-Württemberg (12%), während für die – gemessen an der Bevölkerung – kleinsten Bundesländer auch die geringsten Anteile an den insgesamt zurückgelegten Fahrzeugkilometer registriert wurden: In Bremen wurden 0,8% aller Fahrzeugkilometer zurückgelegt, im Saarland 1,3% und in Mecklenburg-Vorpommern 2,4% (siehe Tabelle 4). Auch bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel sind die drei größten Länder bei den Eisenbahnen und den Bussen jeweils führend; lediglich bei der Fahrleistung der Straßenbahnen liegt Berlin mit 41 Mill. Zugkilometern zwischen Nordrhein-Westfalen (69 Mill. Zugkilometer) und Baden-Württemberg, wo wie in Sachsen und Bayern jeweils gut 30 Mill. Zugkilometer mit Straßenbahnen geleistet werden.

Die Fahrzeugkilometer werden in der Erhebung nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten erfragt. Die meisten Fahrzeugkilometer (Fzkm) wurden in den nicht weiter nach Kreisen untergliederten Stadtstaaten Berlin (168 Mill. Fzkm) und Hamburg (95 Mill. Fzkm) erbracht. Danach folgen die Stadt München (62 Mill. Fzkm), die Region Hannover (59 Mill. Fzkm) und die Stadt Köln (45 Mill. Fzkm).

Hinsichtlich des Modal Splits entfielen von den 3,5 Mrd. Zug- und Buskilometern in Deutschland 18% auf Eisenbahnen,

Tabelle 4: Fahrleistungen im Liniennahverkehr 2004 nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung

Land	Ins-gesamt	Davon Fahrleistungen im Verkehr mit		
		Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omni-bussen
	Mill. Fahrzeugkilometer	Mill. Zugkilometer	Mill. Buskilometer	
Deutschland .....	3 530,9	640,1	295,3	2 595,6
Baden-Württemberg .....	417,1	80,8	30,6	305,7
Bayern .....	540,8	104,7	30,1	405,9
Berlin .....	168,2	34,9	41,0	92,3
Brandenburg .....	124,2	37,2	6,4	80,7
Bremen .....	28,6	2,5	7,3	18,8
Hamburg .....	94,8	12,7	10,1	72,0
Hessen .....	255,8	48,0	20,1	187,8
Mecklenburg-Vorpommern ..	83,6	17,5	5,1	61,0
Niedersachsen .....	342,4	53,5	16,2	272,8
Nordrhein-Westfalen .....	689,7	101,2	69,1	519,4
Rheinland-Pfalz .....	180,9	34,4	3,5	142,9
Saarland .....	46,8	6,4	1,3	39,1
Sachsen .....	198,4	32,8	30,6	135,0
Sachsen-Anhalt .....	123,6	28,0	14,9	80,7
Schleswig-Holstein .....	121,6	22,7	0,6	98,4
Thüringen .....	114,4	22,8	8,4	83,2
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland .....	100	18,1	8,4	73,5
Baden-Württemberg .....	100	19,4	7,3	73,3
Bayern .....	100	19,4	5,6	75,1
Berlin .....	100	20,8	24,4	54,9
Brandenburg .....	100	29,9	5,1	64,9
Bremen .....	100	8,9	25,5	65,6
Hamburg .....	100	13,4	10,7	75,9
Hessen .....	100	18,8	7,9	73,4
Mecklenburg-Vorpommern ..	100	21,0	6,1	72,9
Niedersachsen .....	100	15,6	4,7	79,7
Nordrhein-Westfalen .....	100	14,7	10,0	75,3
Rheinland-Pfalz .....	100	19,0	2,0	79,0
Saarland .....	100	13,6	2,9	83,5
Sachsen .....	100	16,5	15,4	68,1
Sachsen-Anhalt .....	100	22,7	12,0	65,3
Schleswig-Holstein .....	100	18,6	0,5	80,9
Thüringen .....	100	19,9	7,4	72,7

8,4% auf Straßenbahnen und 74% auf Busse. Besonders hohe Anteile der Eisenbahn an der gesamten Fahrleistung im jeweiligen Bundesland waren in Brandenburg (30%) und Sachsen-Anhalt (23%) zu verzeichnen; parallel dazu lagen die Busanteile in diesen Ländern (jeweils 65%) mit am niedrigsten, nur in Berlin war der Busanteil mit 55% noch geringer. Besonders hohe Anteile der Busse an der im jeweiligen Land insgesamt erbrachten Fahrleistung gab es im Saarland (84%), in Schleswig-Holstein (81%) und in Niedersachsen (80%). Straßenbahnen dagegen trugen wesentlich in Bremen (26%) und Berlin (24%) zu den gesamten Fahrleistungen bei, spielten aber quantitativ und landesweit in Schleswig-Holstein (0,5%), Rheinland-Pfalz (2,0%) und im Saarland (2,9%) nur eine untergeordnete Rolle. Wo es allerdings Straßenbahnen gibt – in Rheinland-Pfalz zum Beispiel nur in den Städten Ludwigshafen und Mainz, im Saarland nur in Saarbrücken –, ist ihre Bedeutung wesentlich höher: Insgesamt werden nur in 82 der 439 Kreise bzw. kreisfreien Städte Deutschlands Straßenbahnverkehre durchgeführt. Betrachtet man nur diese Kreise, so lag der Straßenbahnanteil hier bei 21% und damit höher als der Eisenbahnanteil (16%), während Busse in diesen Kreisen 64% zur Fahrleistung beitrugen. In den Städten Magdeburg, Leipzig und Plauen lag der Anteil der Straßenbahnkilometer sogar über 50%.

## 4 Fernverkehr mit Omnibussen

Der Linienfernverkehr mit Omnibussen ist in der Regel Überlandlinienverkehr. Im Unterschied zum Liniennahverkehr zählen zum Linienfernverkehr im Zweifelsfall Verkehre, bei denen in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde übersteigt.

Zum Gelegenheitsfernverkehr zählen Ausflugsfahrten und Mietomnibusverkehre, wenn die Reiseweite 50 km übersteigt, sowie alle Ferienzielreisen.

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 Ferienzielreisen werden Reisen zu Erholungsaufenthalten verstanden, die der Verkehrsunternehmer zu einem Gesamtentgelt für Hin- und Rückfahrt sowie Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt. Mietomnibusverkehr ist 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.

Insgesamt waren im Jahr 2004 im Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen 4 094 Unternehmen und im Linienfernverkehr mit Omnibussen 136 Unternehmen aktiv. Da 85 Unternehmen in beiden Verkehrsarten Passagiere beförderten, wurden insgesamt 4 145 Unternehmen mit Omnibusfernverkehren registriert (siehe Tabelle 5).

Die Unternehmen beförderten 80,5 Mill. Reisende im Fernverkehr, davon 8,2 Mill. Fahrgäste im Linienfernverkehr (Anteil: 10%) und 72,3 Mill. Fahrgäste im Gelegenheitsfernverkehr. Von diesen Fahrgästen des Gelegenheitsfernverkehrs nutzten mit 55,2 Mill. Fahrgästen rund drei Viertel (76%) den Verkehr mit Mietomnibussen, weitere 20% reisten bei Ausflugsfahrten und 3% bei Ferienzielreisen.

Insgesamt wurde im Omnibusfernverkehr eine Beförderungsleistung von 28,8 Mrd. Pkm erbracht, wovon 2,3 Mrd. Pkm im Linienfernverkehr (Anteil: 8%) und 26,5 Mrd. Pkm im Gelegenheitsfernverkehr (Anteil: 92%) zu verzeichnen waren. Auch bei den Fahrleistungen in Buskilometern und beim Beförderungsangebot in Platzkilometern entfielen jeweils Anteile von ungefähr einem Zehntel auf den Linienfernverkehr und von neun Zehnteln auf den Gelegenheitsfernverkehr. Die durchschnittliche Reiseweite betrug im Linienfernverkehr 282 km, im Gelegenheitsfernverkehr 367 km.

Rund vier Fünftel aller Passagiere (81%) reisten im Jahr 2004 im Inlandsverkehr; Linienfernverkehr und Gelegenheitsfernverkehr unterscheiden sich hier nicht wesentlich. Inlandsverkehr ist der Verkehr, bei dem Start- und Zielpunkt der Reise innerhalb Deutschlands liegen und die Reise ausschließlich in Deutschland verläuft. Lediglich knapp ein Fünftel aller Reisen in beiden Verkehrsarten entfiel auf den grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr, bei dem Start- und/oder Zielpunkt bzw. wichtige Haltepunkte im Ausland liegen.<sup>8)</sup> Bei den Beförderungsleistungen dagegen wirken sich die stark unterschiedlichen Reiseweiten in den einzelnen Verkehrsarten und Hauptverkehrsverbindungen aus. Beim Linienfernverkehr entfielen 24% der Beförderungsleistung auf den Inlandsverkehr, 76% auf den grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr. Im Gelegenheitsfernverkehr wurden dagegen rund zwei Drittel (69%) der Beförderungsleistung im Inlandsverkehr und nur 31% im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr erbracht.

Die Fahrleistung betrug im Fernverkehr mit Omnibussen 931 Mill. Buskilometer; mit 640 Mill. km wurden davon rund 69% auf deutschen und mit 292 Mill. km 31% auf ausländischen Straßen zurückgelegt.

Der Fernverkehr mit Omnibussen wird von Unternehmen in privatem Eigentum bestimmt. Von den 4 145 Unternehmen sind 3 981 den privaten Unternehmen (96%) zuzuordnen, lediglich 127 sind in öffentlicher Hand und 37 zählen

Tabelle 5: Unternehmen und Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit Omnibussen 2004

Gegenstand der Nachweisung	Einheit	Insgesamt	Linienfernverkehr	Gelegenheitsfernverkehr
Unternehmen .....	Anzahl	4 145	136	4 094
Fahrgäste insgesamt .....	Mill.	81	8	72
nach der Hauptverkehrsbeziehung				
im Inlandsverkehr .....	Mill.	66	7	59
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr .....	Mill.	15	2	13
nach der Verkehrsart				
bei Mietomnibusverkehren .....	Mill.	55	X	55
bei Ausflugsfahrten (einschl. Städtereisen) .....	Mill.	15	X	15
bei Ferienzielreisen (Pendel) .....	Mill.	2	X	2
Beförderungsleistung insgesamt .....	Mill. Pkm <sup>1)</sup>	28 810	2 322	26 488
im Inlandsverkehr .....	Mill. Pkm <sup>1)</sup>	18 772	549	18 223
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr .....	Mill. Pkm <sup>1)</sup>	10 039	1 774	8 265
Fahrleistung insgesamt .....	Mill. Bus-km	931	84	847
auf inländischem Gebiet .....	Mill. Bus-km	640	40	599
auf ausländischem Gebiet .....	Mill. Bus-km	292	43	248

1) Personenkilometer.

8) Eine Fahrt von Hamburg nach München ist somit dem Inlandsverkehr, eine Fahrt von Hamburg nach Wien oder von Warschau nach Berlin ist dagegen vollständig (also einschl. der im Inland erbrachten Personenkilometer) dem grenzüberschreitenden Verkehr zuzurechnen.



zu den gemischtwirtschaftlichen Unternehmen. Im Gegensatz zum Liniennahverkehr, bei dem zwar auch die überwiegende Mehrzahl der Unternehmen (84%) zu den privaten Unternehmen gehört, die Verkehrsleistungen aber vor allem von den großen öffentlichen Unternehmen erbracht werden (siehe Schaubild 2), entfallen im Fernverkehr auch die Verkehrsleistungen hauptsächlich auf private Unternehmen.

Private Unternehmen beförderten 83% der Fahrgäste im Fernverkehr mit Omnibussen und erbrachten jeweils 95% der Beförderungsleistung und der Fahrzeugkilometer. Vor allem die Verkehre mit dem Ausland sind eine Domäne der privaten Unternehmen: 98% der Fahrgäste und der Beförderungsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr entfielen auf diese.

Omnibusfernverkehr wird überwiegend von kleineren Unternehmen durchgeführt: 85% der Unternehmen beförderten weniger als 250 000 Fahrgäste im Jahr 2004. Während im Liniennahverkehr aber wenige Großunternehmen die Verkehrsleistungen dominieren, entfielen im Fernverkehr auch 69% der Beförderungsleistung und 71% der Fahrleistung im Fernverkehr mit Omnibussen auf die kleineren Unternehmen. Ähnlich sieht es auch aus, wenn man die Unternehmen nach Beschäftigtengrößenklassen differenziert: 3 397 Unternehmen hatten weniger als 20 Beschäftigte. Das waren 82% der in diesen Bereichen aktiven Unternehmen; diese erbrachten 55% der Beförderungsleistung und 56% der Fahrleistung.

## 5 Fernverkehr der Eisenbahnen

Die Eisenbahnunternehmen beförderten im Jahr 2004 insgesamt 115,5 Mill. Reisende im Fernverkehr, 1,9% weniger als im Vorjahr. Diese legten dabei 32,4 Mrd. Personenkilometer (+ 2,3%) zurück. Die Eisenbahnen erzielten eine Fahrleistung von 138,5 Mill. Zugkilometer und ein Beförderungsangebot von 72,2 Mrd. Platzkilometern im Fernverkehr.

Von den Fahrgästen reisten 105,4 Mill. Personen und damit 91% zwischen deutschen Bahnhöfen, die übrigen 10,1 Mill. Menschen (9%) dagegen grenzüberschreitend. Hauptreiseländer waren die Schweiz mit 2,6 Mill. und Österreich mit 1,9 Mill. Ein- und Aussteigern. Von den Beförderungsleistungen auf deutschem Boden wurden 96% im Inlandsverkehr sowie 4% im grenzüberschreitenden Verkehr und im Transitverkehr erbracht. Die mittlere Reiseweite betrug 280 km. 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 In- und Ausland in die Auswertung eingehen.

## 6 Gelegenheitsverkehr

In Deutschland gab es im Jahr 2004 insgesamt 4 608 Unternehmen, die im Gelegenheitsverkehr – der nur mit Omnibus-

sen durchgeführt wird – Personen beförderten. Davon waren im Gelegenheitsverkehr 514 Unternehmen ausschließlich im Nahsektor und 3 052 Unternehmen ausschließlich im Fernbereich aktiv; 1 042 Unternehmen beförderten im Gelegenheitsverkehr Fahrgäste sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Zum Gelegenheitsnahverkehr mit Omnibussen zählen Stadtrundfahrten, Ausflugsfahrten und Mietomnibusverkehre gemäß §§ 48 und 49 Personenbeförderungsgesetz, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die Reiseweite 50 km nicht übersteigt.

Durchschnittlich nutzte jeder Einwohner Deutschlands im Jahr 2004 den Gelegenheitsverkehr 1,2 Mal. Insgesamt wurden im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen 99,4 Mill. Passagiere befördert, davon 27,1 Mill. im Gelegenheitsnahverkehr und 72,3 Mill. im Gelegenheitsfernverkehr. Die durchschnittliche Reiseweite betrug im Nahverkehr 34 km, im Fernverkehr 367 km, sodass sich eine Beförderungsleistung von 0,92 Mrd. Pkm für den Nahverkehr und von 26,5 Mrd. Pkm für den Fernverkehr ergibt. Dafür legten die Busse im Nahverkehr insgesamt 69,4 Mill. km zurück, im Fernverkehr belief sich die Fahrleistung auf 847 Mill. km.

## 7 Strukturdaten im Busverkehr und im Bahnverkehr

### 7.1 Fahrzeugbestand und Platzkapazität

Im Schienennahverkehr wurden am 31. Dezember 2004 insgesamt 26 400 Fahrzeuge in der Personenbeförderung eingesetzt, davon waren 1 950 Lokomotiven, 15 200 Triebwagen und Triebzüge sowie 9 200 Personenwagen. Dabei verfügten die Fahrzeuge insgesamt über eine Sitzplatzkapazität von 1,7 Mill. und eine Stehplatzkapazität von 1,3 Mill. Im Eisenbahnverkehr<sup>9)</sup> wurden mit über 17 700 Fahrzeugen rund doppelt so viele Fahrzeuge genutzt wie im Straßenbahnverkehr mit knapp 8 700 Straßenbahnen (siehe Tabelle 6).

Im Omnibusverkehr wurden Fahrgäste in 78 400 Bussen befördert; diese hatten zusammen eine Sitzplatzkapazität von 3,5 Mill. und eine Stehplatzkapazität von 2,8 Mill. Plätzen. Von den Bussen wurden 43 200 ausschließlich im Liniennahverkehr, 11 600 ausschließlich im Gelegenheitsfernverkehr und 23 600 im Linienfernverkehr, Gelegenheitsnahverkehr oder gemischt eingesetzt. Im Liniennahverkehr hatte ein Bus im Durchschnitt 44 Sitzplätze und 47 Stehplätze, im Gelegenheitsfernverkehr 47 Sitzplätze. Von den Unternehmen wurden 62 100 bzw. 80% aller Omnibusse überwiegend für eigene Verkehrsleistungen genutzt. Daneben gewinnt im Linienverkehr die Tätigkeit von Subunternehmen immer mehr an Bedeutung. Dabei werden Beförderungen im Auftrag eines anderen Unternehmens durchgeführt. Insgesamt setzten 2 146 Unternehmen auch Busse überwiegend bei Auftragsfahrten für andere Unternehmen ein. 16 300 Busse waren hier zu registrieren. 659 Omnibusunternehmen waren sogar ausschließlich als Subunternehmer tätig.

<sup>9)</sup> Da die fünfjährliche Erhebung im Personenfernverkehr der Eisenbahnen aufgrund der Vorgaben der EU erstmals für das Berichtsjahr 2005 durchgeführt wird, beziehen sich die Angaben zur Eisenbahn in diesem Kapitel ausschließlich auf den Eisenbahnnahverkehr.

Tabelle 6: Beschäftigte, Fahrzeuge, Platzkapazität und Linien 2004 nach Eigentumsverhältnissen<sup>1)</sup>

Gegenstand der Nachweisung	Insgesamt	Öffentliche Unternehmen	Gemischt-wirtschaftliche Unternehmen	Private Unternehmen	Anteile
	Anzahl				%
Beschäftigte insgesamt .....	206 236	127 183	9 762	69 291	100
ausschließlich oder überwiegend eingesetzt					
im Fahrdienst .....	128 617	69 807	6 469	52 341	62,4
Eisenbahnen .....	17 505	13 281	281	3 943	X
Straßenbahnen .....	13 906	13 399	451	56	X
Omnibusse .....	97 206	43 127	5 737	48 342	X
im technischen Dienst .....	42 612	35 825	1 570	5 217	20,7
in der Verwaltung .....	35 007	21 551	1 723	11 733	17,0
Fahrzeuge insgesamt .....	104 783	53 187	5 058	46 538	100
Eisenbahnen .....	17 728	15 432	232	2 064	16,9
Straßenbahnen .....	8 672	8 397	214	61	8,3
Omnibusse .....	78 383	29 358	4 612	44 413	74,8
Omnibusse eingesetzt .....	78 383	29 358	4 612	44 413	100
nur im Liniennahverkehr .....	43 202	18 998	2 895	21 309	55,1
nur im Gelegenheitsfernverkehr .....	11 570	226	170	11 174	14,8
sonstig oder gemischt eingesetzt .....	23 611	10 134	1 547	11 930	30,1
Sitz- und Stehplätze insgesamt .....	9 327 790	5 402 574	464 808	3 460 408	100
Eisenbahnen .....	1 828 830	1 453 268	22 199	353 363	19,6
Straßenbahnen .....	1 162 140	1 127 005	30 450	4 685	12,5
Omnibusse .....	6 336 820	2 822 301	412 159	3 102 360	67,9
Linien insgesamt .....	22 888	13 239	1 647	8 002	100
Straßenbahnen .....	432	412	14	6	1,9
Omnibusse .....	22 456	12 827	1 633	7 996	98,1

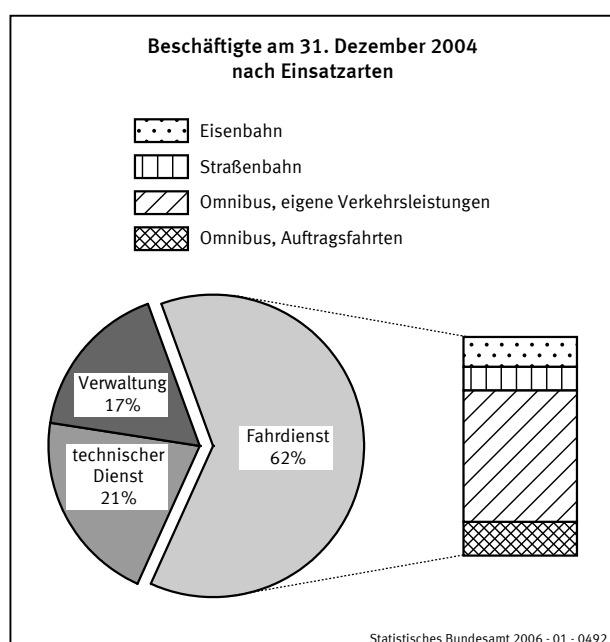
1) Ende Dezember.

## 7.2 Beschäftigte

Die Unternehmen beschäftigten am 31. Dezember 2004 insgesamt 206 200 Personen im Verkehr mit Omnibussen, Straßenbahnen oder im Eisenbahnnahverkehr. Davon arbeiteten weit mehr als die Hälfte (127 200 bzw. 62%) bei öffentlichen Unternehmen und ein Drittel bei privaten Unternehmen. Weitere 4,7% der Beschäftigten entfielen auf die gemischtwirtschaftlichen Unternehmen. 128 600 Personen bzw. 62% waren im Fahrdienst, 42 600 bzw. 21% im technischen Dienst und 35 000 bzw. 17% in der Verwaltung tätig (siehe Schaubild 4). Vom Fahrpersonal waren mit 97 200 Beschäftigten die meisten im Omnibusverkehr im Einsatz, gefolgt vom Eisenbahnnahverkehr (17 500) und vom Straßenbahnverkehr (13 900). Vom Omnibusfahrpersonal wurden 77 300 Personen überwiegend bei Fahrten für das eigene Unternehmen, 19 900 dagegen überwiegend bei Auftragsfahrten für andere Unternehmen eingesetzt.

143 350 Beschäftigte waren in den 251 größten Unternehmen (Unternehmen mit mindestens 100 Beschäftigten) tätig. Damit entfielen auf 4% der Unternehmen rund 70% des Personals; im Durchschnitt arbeiteten in jedem dieser größeren Unternehmen 571 Menschen. 39% der Unternehmen hatten dagegen weniger als 5 Beschäftigte, 41% hatten 5 bis 19 Beschäftigte und die übrigen 16% der Unternehmen setzten zwischen 20 und 99 Beschäftigte im Personenverkehr ein. [\[1\]](#)

Schaubild 4



## Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2006

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Johann Hahlen  
Präsident des Statistischen Bundesamtes  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Brigitte Reimann,  
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 20 86
- E-Mail: [wirtschaft-und-statistik@destatis.de](mailto:wirtschaft-und-statistik@destatis.de)

Vertriebspartner: SFG Servicecenter Fachverlage  
Part of the Elsevier Group  
Postfach 43 43  
72774 Reutlingen  
Telefon: +49 (0) 70 71/93 53 50  
Telefax: +49 (0) 70 71/93 53 35  
E-Mail: [destatis@s-f-g.com](mailto:destatis@s-f-g.com)

Erscheinungsfolge: monatlich



Allgemeine Informationen über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie:

- im Internet: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

oder bei unserem Informationsservice  
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 24 05
- Telefax: +49 (0) 6 11/75 33 30
- [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)