

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

Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2005

Seit dem Berichtsjahr 2004 werden die Statistiken des öffentlichen Personenverkehrs mit Bussen und Bahnen nach einem neuen Konzept durchgeführt. Mit den Ergebnissen für das Berichtsjahr 2005 können in diesem Beitrag nun erstmals nach Einführung der neu konzipierten Statistik Vorjahresvergleiche dargestellt werden.

Insgesamt wurde der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland im Jahr 2005 von Fahrgästen 10,6 Mrd. Mal in Anspruch genommen, 1,2% öfter als im Vorjahr. Im Linienverkehr fuhren 10,5 Mrd. und damit rund 99% aller Fahrgäste. Davon nutzten 10,4 Mrd. Fahrgäste (+1,2%) den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen und 125 Mill. Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen (+1,2%). Im Durchschnitt legte jeder Einwohner Deutschlands etwa 1 165 km im Liniennahverkehr und rund 430 km im Linienfernverkehr zurück. Im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, fuhren 98 Mill. Fahrgäste (+0,3%).

1 Methodik

Das statistische Berichtssystem im öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen wurde mit der Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes (VerkStatG)¹⁾ ab dem Berichtsjahr 2004 grundlegend neu gestaltet. Mit den Ergebnissen für das Berichtsjahr 2005 können in diesem Beitrag nun erstmals nach Einführung der neu konzipierten Statistik Vorjahresvergleiche dargestellt werden.

Das Berichtssystem besteht aus den Erhebungen im Schienennahverkehr und im gewerblichen Straßenpersonenverkehr einerseits und denen im Schienenfernverkehr andererseits. Wie bei den Verkehrsstatistiken anderer Verkehrsträger werden 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. Methodisch sind die Statistiken in beiden Bereichen aufeinander abgestimmt und damit vergleichbar. Unterschiede in Art und Durchführung der Verkehre machen jedoch getrennte Erhebungen notwendig.

Das Erhebungssystem im Schienennahverkehr und im gewerblichen Straßenpersonenverkehr gliedert sich in eine vierteljährliche, jährliche und fünfjährliche Erhebung. Einbezogen werden Unternehmen, die Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen (einschl. Hoch-, U-, Stadt-, Schwebbahnen 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. Der Erhebungsbereich und die Fragenprogramme sind dabei im Sinne einer Entlastung kleiner und mittlerer Unternehmen in Abhängigkeit von der Größe der Unternehmen unterschiedlich abgegrenzt. So findet die fünfjährliche Erhebung als Vollerhebung bei allen Unternehmen statt, während die jährliche Erhebung als repräsentative Stichprobenerhebung mit verkürztem Merkmalskatalog

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).

durchgeführt wird.²⁾ Vierteljährlich werden ausschließlich Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen pro 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.³⁾

Der Schwerpunkt der folgenden Darstellung liegt auf der Präsentation der detaillierten Ergebnisse der jährlichen Erhebungen für das Berichtsjahr 2005 (Kapitel 2 bis 6). Aktuellere Ergebnisse liefern die Vierteljahreserhebungen, allerdings nur in geringer Gliederungstiefe. Eckdaten der größeren Unternehmen für das Berichtsjahr 2006 runden die Darstellung daher ab (Kapitel 7).

2 Ergebnisüberblick

Im Jahr 2005 hat sich der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland positiv entwickelt. Er wurde von rund 10,6 Mrd. Fahrgästen genutzt; das waren 1,2% mehr Fahrgäste als im Vorjahr (siehe Tabelle 1). Sie fuhren im Nahverkehr durchschnittlich 9 Kilometer und im Fernverkehr durchschnittlich 308 Kilometer weit. Die Beförderungsleistung – als Produkt aus den beförderten Personen und der Fahrtweite – lag damit bei 158,3 Mrd. Personenkilometern (Pkm), was einer Zunahme von 1,7% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Tabelle 1: Fahrgäste und Beförderungsleistung 2005

Verkehrsart	Fahrgäste		Beförderungsleistung	
	Mill.	Veränderung gegenüber 2004 (%)	Mill. Pkm ¹⁾	Veränderung gegenüber 2004 (%)
Busse und Bahnen insgesamt	10 616	+1,2	158 306	+1,7
Linienverkehr	10 517	+1,2	131 550	+2,6
Nahverkehr	10 392	+1,2	95 995	+2,7
Fernverkehr	125	+1,2	35 555	+2,4
mit Eisenbahnen	119	+2,9	33 695	+4,0
mit Omnibussen	6	-22,9	1 860	-19,9
Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen	98	+0,3	26 755	-2,5

1) Personenkilometer.

Der öffentliche Personenverkehr kann grundsätzlich nach der Art der Verkehre in Linien- und Gelegenheitsverkehr und nach den Entfernungszonen in Nah- und Fernverkehr untergliedert werden.⁴⁾

Im Linienverkehr wurden 10,5 Mrd. (+1,2%) und damit rund 99% aller Fahrgäste befördert. Davon nutzten 10,4 Mrd. Fahrgäste (+1,2%) den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen (Anteil an der Gesamtzahl der

Fahrgäste: 97,9%) und 125 Mill. Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen (1,2%). Von der Beförderungsleistung im Linienverkehr von 132 Mrd. Pkm, die gegenüber 2004 um 2,6% zunahm, entfiel dagegen aufgrund der höheren Fahrtweiten ein wesentlich größerer Anteil auf den Fernverkehr: Im Liniennahverkehr wurden 96 Mrd. Pkm (Anteil an der gesamten Beförderungsleistung: 60,6%) und im Linienfernverkehr 36 Mrd. Pkm (22,5%) erbracht.

Auf den Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, entfiel knapp jede hundertste Fahrt. Mit 98 Mill. Fahrgästen lag die Zahl der Reisenden um 0,3% höher als im Vorjahr. Aufgrund der auch hier höheren Reiseweiten trug der Gelegenheitsverkehr mit 27 Mrd. Pkm 16,9% 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.

Dabei zählen zum Nahverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen diejenigen Linienverkehre, 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 Zuggattungen (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.

2) Ergebnisse zu den nur fünfjährlich im Rahmen der Vollerhebung (zuletzt für das Berichtsjahr 2004) erfragten Strukturdaten (Fahrzeugbestand, Platzkapazität und Beschäftigte) enthält der letztjährige Aufsatz in dieser Zeitschrift; siehe Reim, U./Reichel, B.: „Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2004“ in WiSta 4/2006, S. 360 ff.

3) Für weitere Informationen zu den genannten Erhebungen siehe auch Bierau, D./Reim, U.: „Novellierung des Verkehrstatistikgesetzes“ in WiSta 3/2004, S. 259 ff.

4) Zu den Abgrenzungen im Einzelnen siehe die folgenden Kapitel.

Im Jahr 2005 waren im Liniennahverkehr 2749 Unternehmen als Beförderer aktiv, 3,5% weniger als im Vorjahr. Sie beförderten zusammen 10,4 Mrd. Fahrgäste (+1,2%). Die Fahrgäste fuhren im Durchschnitt je Fahrt 9,2 km weit, sodass die Beförderungsleistung 96,0 Mrd. Pkm (+2,7%) betrug. Die Fahrzeuge der Unternehmen erbrachten jedoch mit knapp 3,5 Mrd. km eine um 2,1% geringere Fahrleistung als im Vorjahr (siehe Tabelle 2).

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. Denn ein Fahrgast, der in ein anderes Verkehrsmittel desselben Unternehmens umsteigt, wird nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept bei jedem Verkehrsmittel gezählt, nach dem Unternehmensfahrtkonzept hingegen nur einmal.⁵⁾ Das Verkehrsmittelfahrtkonzept ermöglicht somit getrennte Ergebnisse für jedes Verkehrsmittel (Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus), das Unternehmensfahrtkonzept liefert Angaben für ein Unternehmen insgesamt.⁶⁾

Nach Verkehrsmitteln wurden im Liniennahverkehr im Jahr 2005 in Omnibussen 5,5 Mrd. Fahrgäste registriert (-0,5% gegenüber dem Vorjahr), auf Straßenbahnen entfielen

3,5 Mrd. Fahrgäste (+2,0%) und auf Eisenbahnen 2,0 Mrd. Passagiere (+2,4%). Die kürzesten Strecken wurden mit Straßenbahnen zurückgelegt. Hier ging eine durchschnittliche Fahrt über 4,4 km, die Länge einer durchschnittlichen Omnibusfahrt betrug 7,0 km, die einer durchschnittlichen Eisenbahnfahrt im Nahverkehr 20,8 km. Die unterschiedlichen Reiseweiten erklären sich dadurch, dass Straßenbahnen, zu denen auch Stadtbahnen, Hochbahnen, U-Bahnen, Schwebebahnen 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 mit 42,1 Mrd. Pkm von den Eisenbahnen erbracht; gegenüber 2004 war dies eine Steigerung um 4,1%. Mit Omnibussen wurden 38,4 Mrd. Pkm (+0,9%) und mit Straßenbahnen 15,5 Mrd. Pkm (+3,3%) zurückgelegt. Damit entfielen auf Busse die Hälfte aller Beförderungsfälle bei Verkehrsmittelfahrten, auf Straßenbahnen knapp ein Drittel (32%) und auf den Eisenbahnnahverkehr etwas mehr als ein Sechstel (18%). Hinsichtlich der Beförderungsleistung dagegen erbrachten die Eisenbahnen 44% der Gesamtbeförderungsleistung im Liniennahverkehr, die Busse lagen bei 40% und die Straßenbahnen bei 16% (siehe Schaubild 1).

Insgesamt legten die Fahrzeuge im Liniennahverkehr 3,5 Mrd. Bus- bzw. Zugkilometer zurück, das waren 2,1% weni-

Tabelle 2: Verkehrsleistungen und Einnahmen im Liniennahverkehr 2005 nach Verkehrsmitteln und Eigentumsverhältnissen

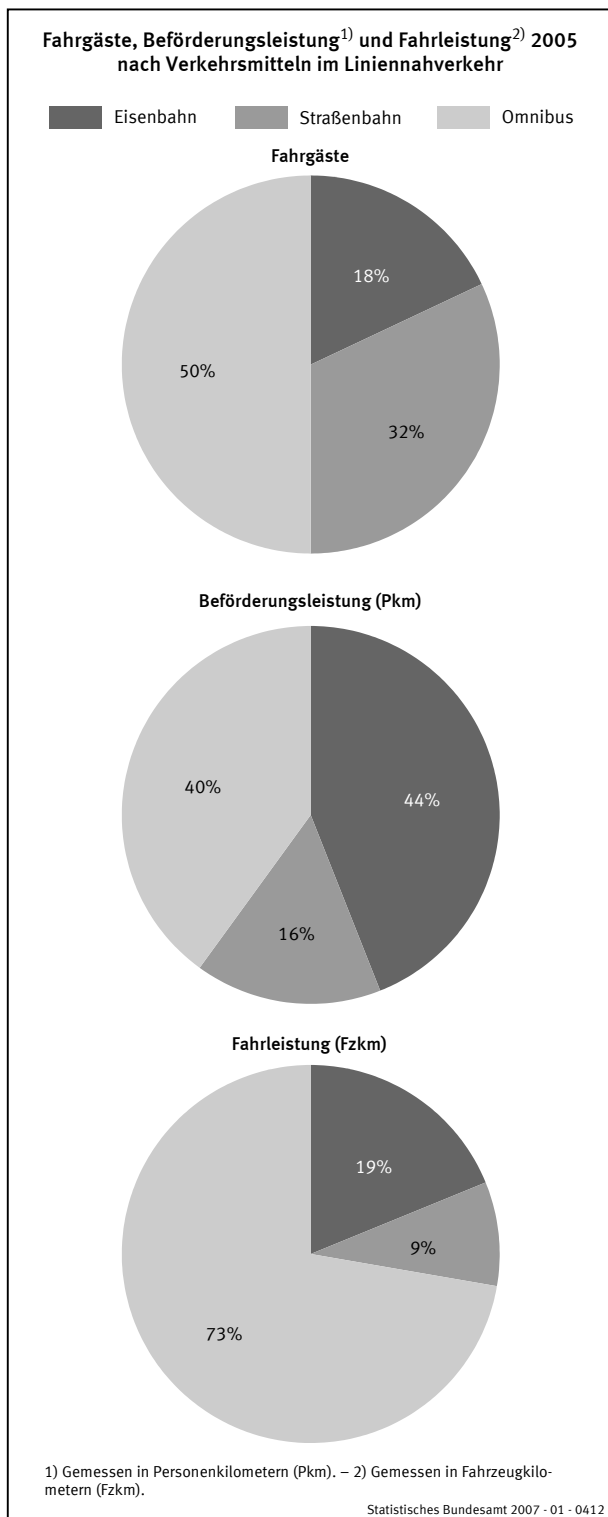
Gegenstand der Nachweisung	Unternehmen ¹⁾	Fahrgäste	Beförderungsleistung	Fahrleistung	Beförderungseinnahmen
	Anzahl	Mill.	Mill. Pkm ²⁾	Mill. Fzkm ³⁾	Mill. EUR
Liniennahverkehr insgesamt	2749	10392	95995	3464	9722
Verkehrsmittelfahrten ⁴⁾					
mit Eisenbahnen	66	2023	42149	645	.
mit Straßenbahnen	62	3499	15485	297	.
mit Omnibussen	2690	5492	38361	2522	.
dar.: Ausbildungsverkehr	2612	3649	.	.	2664
Eigentumsverhältnisse					
Öffentliche Unternehmen	406	9113	80810	2636	8149
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen	81	574	5457	273	506
Private Unternehmen	2262	705	9728	555	1067
	Veränderung gegenüber 2004 in %				
Liniennahverkehr insgesamt	-3,5	+1,2	+2,7	-2,1	+4,3
Verkehrsmittelfahrten ⁴⁾					
mit Eisenbahnen	-8,3	+2,4	+4,1	+0,2	X
mit Straßenbahnen	-3,1	+2,0	+3,3	+0,7	X
mit Omnibussen	-3,3	-0,5	+0,9	-3,0	X
dar.: Ausbildungsverkehr	-1,8	+4,8	.	.	+4,6
Eigentumsverhältnisse					
Öffentliche Unternehmen	+0,7	+1,3	+2,1	-1,4	+3,5
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen	+8,0	+9,3	+26,9	+5,5	+15,4
Private Unternehmen	-4,6	-5,5	-3,5	-8,5	+5,6

1) Anzahl der Unternehmen nach Verkehrsmitteln: Mehrfachangaben 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.

5) 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.

6) 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.

Schaubild 1



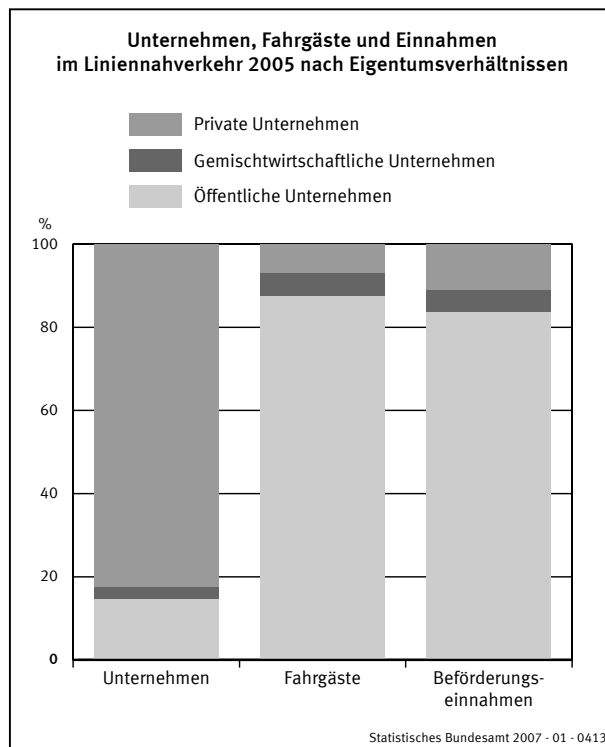
ger als im Jahr 2004. Mit 2,5 Mrd. Buskilometern entfielen knapp drei Viertel der Fahrleistung (73 %) auf Busse, Eisen-

bahnen erbrachten 19% der gesamten Fahrleistung und Straßenbahnen 8,6%.

Betrachtet man nur die größten Unternehmen mit jeweils 100 Mill. und mehr Fahrgästen im Jahr, so handelt es sich um 20 Unternehmen. Von diesen Unternehmen wurde über die Hälfte aller Fahrgäste befördert (Unternehmensfahrtkonzept). Speziell im Eisenbahnbereich sind die fahrgaststärksten Unternehmen auch für die Gesamtergebnisse entscheidend verantwortlich: Sie beförderten 88% der Fahrgäste und erbrachten 86% der Beförderungsleistung im Eisenbahnnahverkehr. Auch im Straßenbahnverkehr bestimmten die größten Unternehmen das Gesamtergebnis. Hier entfielen jeweils rund 75% der Fahrgäste und der Beförderungsleistung auf diese Unternehmen. Am Busverkehr hatten die größten Unternehmen dagegen nur Anteile von 26% (Fahrgäste) bzw. 13% (Beförderungsleistung). Der deutlich geringere Anteil bei der Beförderungsleistung erklärt sich hier dadurch, dass der Busverkehr häufig Zubringerverkehr zu den unternehmenseigenen Straßenbahnen ist und somit nur über relativ kurze Strecken erfolgt. Den Busverkehr dominieren dagegen Unternehmen mit 10 Mill. bis unter 50 Mill. Fahrgästen. Auf diese entfielen 41% der Fahrgäste und 43% der Beförderungsleistung.

Für die im Liniennahverkehr erbrachten Verkehrsleistungen erzielten die Unternehmen direkte Beförderungseinnahmen⁷⁾ von 9,7 Mrd. Euro. Die Zunahme der direkten Beför-

Schaubild 2



7) 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, Schülern, Studierenden und anderen Auszubildenden, Schwerbehinderten und anderen begünstigten Personengruppen.

derungseinnahmen gegenüber dem Vorjahr von 4,3 % lag deutlich über der Zunahme der Zahl der Fahrgäste und der Beförderungsleistung. Je Beförderungsfall wurden im Jahr 2005 durchschnittliche Einnahmen von 0,94 Euro, je Personenkilometer von 0,10 Euro erzielt.

Die überwiegende Mehrzahl der im Liniennahverkehr tätigen Unternehmen sind private Unternehmen (82 %). Im Hinblick auf die Verkehrsleistungen und die Beförderungseinnahmen kommt dagegen den öffentlichen Unternehmen (15 %) die Hauptbedeutung zu: 88 % aller Fahrgäste nutzten öffentliche Unternehmen, auf diese entfielen 84 % der Einnahmen. Die gemischtwirtschaftlichen Unternehmen spielen nur eine untergeordnete Rolle (siehe Schaubild 2).

3.1 Ausbildungsverkehr

Der Ausbildungsverkehr hat insgesamt eine große Bedeutung für den Personenverkehr mit Bussen und Bahnen. Er setzt sich aus drei Positionen zusammen, nämlich aus den Fahrten mit speziellen Zeitfahrausweisen im allgemeinen Liniennahverkehr, aus den zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählenden Schülerfahrten sowie aus dem freigestellten Schülerverkehr.⁸⁾

2005 unternahmen Schüler, Schülerinnen, Studierende und Auszubildende 3,6 Mrd. Unternehmensfahrten im Nahverkehr, das war ein Zuwachs von 4,8 % gegenüber dem Vorjahr. 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 3,5 Mrd. Fahrten unternommen. Im Jahr 2005 entfielen somit auf diese Fahrausweisart 95 % aller Fahrten im Ausbildungsverkehr.

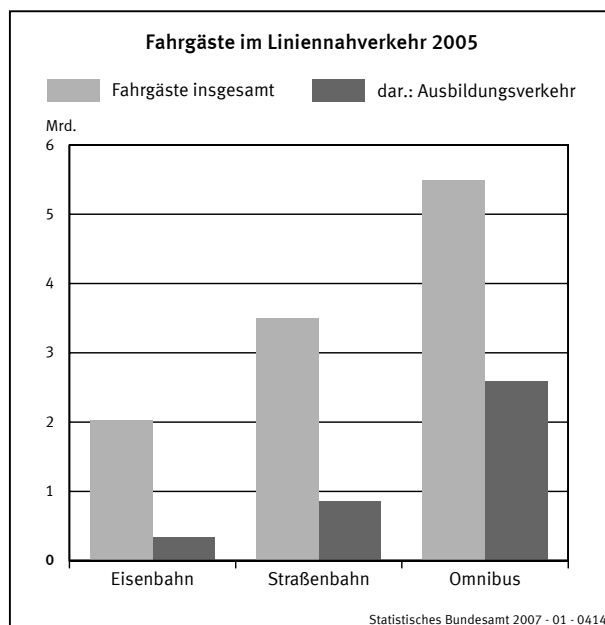
Im freigestellten Schülerverkehr zum und vom Unterricht, für den die Schulträger die Beförderungskosten übernehmen, wurden Schülerinnen und Schüler 163 Mill. Mal befördert, das entspricht einem Anteil am Ausbildungsverkehr von 4,5 %. Die speziell angebotenen entgeltlichen Schülerfahrten hatten mit 33 Mill. Fahrten und einem Anteil von 0,9 % 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 68 % der Fahrten auf den Busverkehr, 23 % auf den Straßenbahnverkehr und 9 % auf den Eisenbahnnahverkehr. Insgesamt beförderten 2 612 Unternehmen (–1,8 % gegenüber dem Vorjahr) Fahrgäste im Ausbildungsverkehr, und zwar 1 402 Unternehmen auf Zeitfahrausweisen, 1 843 Unternehmen im freigestellten Schülerverkehr und 317 Unternehmen bei den speziellen Schülerfahrten. Dabei waren Unternehmen auch in mehr als einer dieser Ausbildungsverkehrsarten aktiv. Aus Ausbildungsbeförderungen erwirtschafteten die Unternehmen direkte Beförderungseinnahmen von 2,7 Mrd. Euro (+4,6 %). Dies entspricht mehr als einem

Viertel (27 %) ihrer gesamten Beförderungseinnahmen. Die durchschnittlichen Einnahmen je Fahrgast im Ausbildungsverkehr lagen bei 0,73 Euro.

Insgesamt entfiel mehr als ein Drittel (35 %) aller Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr auf den Ausbildungsverkehr. Nach Verkehrsmitteln untergliedert zeigen sich aber große Unterschiede: 2,6 Mrd. von 5,5 Mrd. und damit 47 % der Omnibusfahrgäste fuhren im Ausbildungsverkehr, bei Straßenbahnen lag der Anteil des Ausbildungsverkehrs an der Gesamtzahl der Straßenbahnfahrgäste bei 24 %. Den niedrigsten Anteil des Ausbildungsverkehrs verbuchten mit 17 % die Eisenbahnen: Hier wurden 337 Mill. Schüler, Studierende und andere Auszubildende bei einer Gesamtzahl von 2,0 Mrd. Fahrgästen befördert (siehe Schaubild 3).

Schaubild 3



3.2 Regionale Daten

Für die regionale Zuordnung von Verkehrsleistungen zum Ort der tatsächlichen Leistungserbringung melden die Unternehmen für den Liniennahverkehr die Beförderungsleistung (Pkm) nach dem Land der Leistungserbringung sowie die erbrachten Fahrleistungen (Fahrzeugkilometer – Fzkm) nach Kreisen. Alle fünf Jahre (in den Jahren mit Totalerhebungen, z. B. Berichtsjahr 2004) liegen diese Informationen von allen Unternehmen vor; in den dazwischen liegenden Jahren (z. B. Berichtsjahr 2005) werden zur Entlastung der kleineren Unternehmen nur die größeren Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen im Jahr dazu befragt.

3.2.1 Beförderungsleistungen

Insgesamt erzielten die größeren Unternehmen in Deutschland im Jahr 2005 eine Beförderungsleistung von 93,3 Mrd.

⁸⁾ Nicht enthalten in den Angaben sind die Fahrten von Schülerinnen und Schülern, Studierenden und Auszubildenden, die keine speziellen Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs benutzten.

Tabelle 3: Beförderungsleistungen im Liniennahverkehr 2005 nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung¹⁾

Land	Ins-gesamt	Davon Beförderungsleistungen im Verkehr mit		
		Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omnibussen
Mill. Personenkilometer				
Deutschland	93 262	42 133	15 485	35 644
Baden-Württemberg	11 774	5 460	1 629	4 685
Bayern	15 153	7 848	2 399	4 906
Berlin	7 894	3 824	2 725	1 345
Brandenburg	3 646	2 379	142	1 124
Bremen	722	181	286	255
Hamburg	3 721	1 852	1 001	868
Hessen	6 067	3 566	681	1 820
Mecklenburg-Vorpommern ..	1 596	693	196	707
Niedersachsen	6 841	2 623	623	3 595
Nordrhein-Westfalen	19 645	7 623	3 325	8 698
Rheinland-Pfalz	3 682	1 535	155	1 992
Saarland	845	224	49	572
Sachsen	4 028	1 160	1 294	1 574
Sachsen-Anhalt	2 421	887	589	945
Schleswig-Holstein	3 281	1 459	54	1 768
Thüringen	1 946	820	336	790
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland	100	45,2	16,6	38,2
Baden-Württemberg	100	46,4	13,8	39,8
Bayern	100	51,8	15,8	32,4
Berlin	100	48,4	34,5	17,0
Brandenburg	100	65,2	3,9	30,8
Bremen	100	25,1	39,6	35,3
Hamburg	100	49,8	26,9	23,3
Hessen	100	58,8	11,2	30,0
Mecklenburg-Vorpommern ..	100	43,4	12,3	44,3
Niedersachsen	100	38,3	9,1	52,6
Nordrhein-Westfalen	100	38,8	16,9	44,3
Rheinland-Pfalz	100	41,7	4,2	54,1
Saarland	100	26,5	5,8	67,7
Sachsen	100	28,8	32,1	39,1
Sachsen-Anhalt	100	36,6	24,3	39,0
Schleswig-Holstein	100	44,5	1,6	53,9
Thüringen	100	42,1	17,3	40,6

1) Unternehmen, die im Jahr der Totalerhebung (2004) mindestens 250 000 Fahrgäste befördert haben.

Pkm. Dabei wurden die meisten Personenkilometer in den drei bevölkerungsreichsten Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg zurückgelegt, zusammen kamen sie auf die Hälfte aller Personenkilometer, während in den drei Bundesländern mit den geringsten Einwohnerzahlen (Bremen, Saarland, Mecklenburg-Vorpommern) diese Leistungsgröße mit zusammen 3,4 % am niedrigsten war (siehe Tabelle 3). Bezieht man die geleisteten Personenkilometer auf die Bevölkerungszahl, so legte im Durchschnitt jeder Einwohner Deutschlands im Jahr 2005 etwa 1 130 km im Liniennahverkehr mit größeren Unternehmen zurück.⁹⁾ Besonders intensiv wurde das Nahverkehrsangebot der größeren Unternehmen dabei in den Stadtstaaten Berlin mit rund 2 330 km und Hamburg mit rund 2 130 km je Einwohner genutzt. Die wenigsten Personenkilometer je Einwohner ergaben sich für die Länder Saarland (800), Thüringen (830) und Niedersachsen (860). Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die Stadtstaaten auch davon profitieren, dass Pendler aus den umliegenden Bundesländern den Liniennahverkehr innerhalb der Stadtgebiete nutzen.

9) Bezogen auf alle Unternehmen waren es 1 165 km.

In der Untergliederung nach Verkehrsmitteln wurden im Eisenbahnverkehr und im Busverkehr die meisten Personenkilometer ebenfalls in den genannten bevölkerungsreichsten Bundesländern erbracht. Beim Straßenbahnverkehr dagegen liegt 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 Beförderungsleistungen berechnet wird (da diese das Verkehrsgeschehen am umfassendsten abbilden), zeigt für Deutschland für die größeren Unternehmen insgesamt ähnlich hohe Anteile für den Liniennahverkehr der Eisenbahnen (45 %) und der Omnibusse (38 %), während mit Straßenbahnen nur 17 % der Beförderungsleistung erbracht wurden.

Nach Bundesländern untergliedert ist dagegen die Eisenbahn in Brandenburg (65 %) und Hessen (59 %) das führende Verkehrsmittel, während in Sachsen (29 %), im Saarland (27 %) und in Bremen (25 %) nur relativ geringe Anteile der Beförderungsleistung von Eisenbahnen erbracht werden. Busverkehre dominieren im Saarland (68 %), in Rheinland-Pfalz und in Schleswig-Holstein (jeweils 54 %), haben aber in den Stadtstaaten Berlin (17 %) 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- 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-, Schwebebahnen und ähnlicher Bahnen). Wesentlich höhere Anteile als im Bundesdurchschnitt (17 %) entfallen auf Straßenbahnen in Bremen (40 %), Berlin (35 %) und Sachsen (32 %); praktisch unbedeutend ist dieses Verkehrsmittel dagegen in Schleswig-Holstein (1,6 %), wo Hamburger Straßenbahnunternehmen das Umland mit bedienen.

3.2.2 Fahrleistungen

Insgesamt wurden in Deutschland von den größeren Unternehmen 3 274 Mill. Zug- und Buskilometer im Liniennahverkehr zur Erbringung der Verkehrsleistungen zurückgelegt. Wie bei den Beförderungsleistungen entfielen die meisten Fahrzeugkilometer auf die bevölkerungsreichsten Bundesländer Nordrhein-Westfalen (20 % aller Fahrzeugkilometer), Bayern (14 %) und Baden-Württemberg (12 %), während für die gemessen an der Bevölkerungszahl kleinsten Bundesländer auch die geringsten Anteile an den insgesamt zurückgelegten Fahrzeugkilometern registriert wurden: In Bremen wurden 0,9 % aller Fahrzeugkilometer zurückgelegt, im Saarland 1,4 % 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 den Fahrleistungen der Straßenbahnen belegt Berlin hinter Nordrhein-Westfalen den zweiten Platz, gefolgt von Baden-Württemberg, Bayern und Sachsen.

Tabelle 4: Fahrleistungen im Liniennahverkehr 2005 nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung¹⁾

Land	Ins- gesamt	Davon Fahrleistungen im Verkehr mit		
		Eisen- bahnen	Straßen- bahnen	Omnibus- sen
	Mill. Fahrzeug- kilometer	Mill. Zugkilometer	Mill. Bus- kilometer	
Deutschland	3 273,6	643,8	294,8	2 335,0
Baden-Württemberg	400,1	84,9	30,5	284,7
Bayern	449,2	102,9	30,1	316,2
Berlin	168,9	35,1	41,2	92,6
Brandenburg	123,1	36,5	6,3	80,3
Bremen	29,9	2,5	7,3	20,0
Hamburg	94,0	13,0	10,3	70,7
Hessen	219,2	46,7	20,2	152,3
Mecklenburg-Vorpommern ..	79,6	16,2	4,9	58,5
Niedersachsen	314,2	53,2	15,8	245,2
Nordrhein-Westfalen	652,5	100,7	69,1	482,7
Rheinland-Pfalz	158,5	32,6	3,5	122,4
Saarland	44,7	6,3	1,6	36,8
Sachsen	189,0	34,4	29,7	124,9
Sachsen-Anhalt	120,3	28,1	14,4	77,8
Schleswig-Holstein	115,7	22,6	0,5	92,6
Thüringen	114,8	27,9	9,5	77,3
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland	100	19,7	9,0	71,3
Baden-Württemberg	100	21,2	7,6	71,2
Bayern	100	22,9	6,7	70,4
Berlin	100	20,8	24,4	54,8
Brandenburg	100	29,7	5,1	65,2
Bremen	100	8,4	24,5	67,1
Hamburg	100	13,8	11,0	75,2
Hessen	100	21,3	9,2	69,5
Mecklenburg-Vorpommern ..	100	20,4	6,1	73,5
Niedersachsen	100	16,9	5,0	78,0
Nordrhein-Westfalen	100	15,4	10,6	74,0
Rheinland-Pfalz	100	20,6	2,2	77,2
Saarland	100	14,1	3,6	82,3
Sachsen	100	18,2	15,7	66,1
Sachsen-Anhalt	100	23,4	12,0	64,7
Schleswig-Holstein	100	19,5	0,5	80,0
Thüringen	100	24,3	8,3	67,3

1) Unternehmen, die im Jahr der Totalerhebung (2004) mindestens 250 000 Fahrgäste befördert haben.

Nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten wurden die meisten Fahrzeugkilometer (Fzkm) in den nicht weiter administrativ nach Kreisen untergliederten Stadtstaaten Berlin (169 Mill. Fzkm) und Hamburg (94 Mill. Fzkm) erbracht. Danach folgten die Region Hannover (59 Mill. Fzkm), die Stadt München (54 Mill. Fzkm) und die Stadt Köln (43 Mill. Fzkm).

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. 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. 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.

Insgesamt waren im Jahr 2005 im Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen 4 150 Unternehmen und im Linienfernverkehr mit Omnibussen 109 Unternehmen aktiv. Da 67 Unternehmen in beiden Verkehrsarten Passagiere beförderten, wurden insgesamt 4 192 Unternehmen mit Omnibusfernverkehren registriert (siehe Tabelle 5).

Die Unternehmen beförderten 79,7 Mill. Reisende im Fernverkehr (-0,9% gegenüber 2004), davon 6,3 Mill. Fahrgäste (7,9%) im Linienfernverkehr und 73,4 Mill. Fahrgäste (92%) im Gelegenheitsfernverkehr. Von diesen Fahrgästen des Gelegenheitsfernverkehrs nutzten mit 55,1 Mill. Fahrgästen drei Viertel den Verkehr mit Mietomnibussen, weitere 22% reisten bei Ausflugsfahrten und 3% bei Ferienzielreisen.

Insgesamt wurde im Omnibusfernverkehr eine Beförderungsleistung von 27,3 Mrd. Pkm erbracht (-5,2%), wovon 1,9 Mrd. Pkm (6,8%) im Linienfernverkehr und 25,5 Mrd. Pkm (93%) im Gelegenheitsfernverkehr zu verzeichnen waren. Bei den Fahrleistungen in Buskilometern entfielen Anteile von 8% auf den Linienfernverkehr und von 92% auf den Gelegenheitsfernverkehr. Die durchschnittliche Reiseweite betrug im Linienfernverkehr 294 km, im Gelegenheitsfernverkehr 347 km.

Rund vier Fünftel aller Passagiere (81%) reisten im Jahr 2005 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.¹⁰⁾ Bei den Beförderungsleistungen dagegen wirken sich die stark unterschiedlichen Reiseweiten in den einzelnen Verkehrsarten und Hauptverkehrsverbindungen aus. Beim Linienfernverkehr entfielen 21% der Beförderungsleistung auf den Inlandsverkehr, 79% auf den grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr. Im Gelegenheitsfernverkehr wurden dagegen rund 70% der Beförderungsleistung im Inlandsverkehr und nur 30% im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr erbracht.

10) 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.

Tabelle 5: Unternehmen und Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit Omnibussen 2005

Gegenstand der Nachweisung	Einheit	Insgesamt	Linienfernverkehr	Gelegenheitsfernverkehr
Unternehmen	Anzahl	4 192	109	4 150
Fahrgäste insgesamt	Mill.	80	6	73
nach der Hauptverkehrsbeziehung				
im Inlandsverkehr	Mill.	64	5	59
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	Mill.	15	1	14
nach der Verkehrsart				
bei Mietomnibusverkehren	Mill.	55	X	55
bei Ausflugsfahrten (einschl. Städtereisen)	Mill.	16	X	16
bei Ferienzielreisen (Pendel)	Mill.	2	X	2
Beförderungsleistung insgesamt	Mill. Pkm ¹⁾	27 329	1 860	25 469
im Inlandsverkehr	Mill. Pkm ¹⁾	18 179	388	17 791
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	Mill. Pkm ¹⁾	9 150	1 471	7 679
Fahrleistung insgesamt	Mill. Bus-km	892	68	824
auf inländischem Gebiet	Mill. Bus-km	612	34	578
auf ausländischem Gebiet	Mill. Bus-km	280	34	246
Veränderung gegenüber dem Vorjahr				
Unternehmen	%	+ 1,0	- 18,7	+ 1,3
Fahrgäste insgesamt	%	- 0,9	- 22,9	+ 1,6
nach der Hauptverkehrsbeziehung				
im Inlandsverkehr	%	- 1,6	- 24,1	+ 1,0
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	%	+ 2,2	- 18,0	+ 4,7
nach der Verkehrsart				
bei Mietomnibusverkehren	%	- 0,1	X	- 0,1
bei Ausflugsfahrten (einschl. Städtereisen)	%	+ 9,1	X	+ 9,1
bei Ferienzielreisen (Pendel)	%	- 5,3	X	- 5,3
Beförderungsleistung insgesamt	%	- 5,2	- 19,9	- 3,9
im Inlandsverkehr	%	- 3,2	- 29,1	- 2,4
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	%	- 8,8	- 17,0	- 7,0
Fahrleistung insgesamt	%	- 4,1	- 18,6	- 2,7
auf inländischem Gebiet	%	- 4,2	- 14,6	- 3,5
auf ausländischem Gebiet	%	- 4,0	- 22,3	- 0,7

1) Personenkilometer.

Die Fahrleistung betrug im Fernverkehr mit Omnibussen 892 Mill. Buskilometer; mit 612 Mill. km wurden davon rund 69 % auf deutschen und mit 280 Mill. km 31 % auf ausländischen Straßen zurückgelegt.

Der Fernverkehr mit Omnibussen wird von Unternehmen in privatem Eigentum bestimmt. Von den 4 192 Unternehmen sind 4 038 den privaten Unternehmen (96 %) zuzuordnen, lediglich 120 sind in öffentlicher Hand und 34 zählen 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 82 % der Fahrgäste im Fernverkehr mit Omnibussen und erbrachten jeweils rund 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 private Unternehmen.

Omnibusfernverkehr wird überwiegend von kleineren Unternehmen durchgeführt: 86 % der Unternehmen beförderten im Jahr 2005 weniger als 250 000 Fahrgäste. Während im

Liniennahverkehr aber wenige Großunternehmen die Verkehrsleistungen dominieren, entfielen im Fernverkehr auch 70 % der Beförderungsleistung und 73 % der Fahrleistung im Fernverkehr mit Omnibussen auf die kleineren Unternehmen.

5 Fernverkehr mit Eisenbahnen

Die Eisenbahnunternehmen beförderten im Jahr 2005 insgesamt 118,9 Mill. Reisende im Fernverkehr, 2,9 % mehr als im Jahr 2004. Diese legten dabei 33,7 Mrd. Personenkilometer (+ 4,0 %) zurück. Die Eisenbahnen erzielten eine Fahrleistung von 150,7 Mill. Zugkilometern und ein Beförderungsangebot von 77,9 Mrd. Platzkilometern im Fernverkehr.

Von den Fahrgästen reisten 109,6 Mill. Personen und damit 92 % zwischen deutschen Bahnhöfen, die übrigen 9,1 Mill. Personen (8 %) dagegen grenzüberschreitend. Hauptreise-länder waren die Schweiz mit 2,9 Mill. und Österreich mit 1,8 Mill. Ein- und Aussteigern. Von den Beförderungsleistungen auf deutschem Boden wurden 90 % im Inlandsverkehr sowie 10 % im grenzüberschreitenden Verkehr und im Transitverkehr erbracht. Die mittlere Reiseweite betrug 284 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 2005 insgesamt 4 636 Unternehmen (0,5 % mehr als im Vorjahr), die im Gelegenheitsverkehr – der nur mit Omnibussen durchgeführt wird – Personen beförderten. Davon waren – gegebenenfalls neben zusätzlichen Tätigkeiten im Linienverkehr – im Gelegenheitsverkehr 487 Unternehmen ausschließlich im Nahsektor¹¹⁾ und 2 909 Unternehmen ausschließlich im Fernbereich aktiv; 1 240 Unternehmen beförderten im Gelegenheitsverkehr Fahrgäste sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr.

Durchschnittlich nutzte jeder der rund 82,4 Mill. Einwohner Deutschlands im Jahr 2005 den Gelegenheitsverkehr 1,2-mal. Insgesamt wurden im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen 98,4 Mill. Passagiere befördert (+0,3 % gegenüber dem Vorjahr), davon 25,0 Mill. im Gelegenheitsnahverkehr (–3,5 %) und 73,4 Mill. im Gelegenheitsfernverkehr (+1,6 %). Dabei wurde eine Beförderungsleistung von 26,8 Mrd. Pkm (–2,5 %) erbracht, bei Fahrleistungen der Busse von 881 Mill. Fahrzeugkilometern (–3,9 %).

7 Eckdaten für den Linienverkehr 2006

Im Rahmen der Quartalsstatistik liegen von den rund 940 größeren Unternehmen, die im Jahr der Totalerhebung (2004) mindestens 250 000 Fahrgäste befördert haben, bereits vorläufige Ergebnisse zu den Fahrgästen und zu den Beförderungsleistungen im Liniennahverkehr und im Linienfernverkehr mit Omnibussen für das Berichtsjahr 2006 vor. Angaben zum Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen werden von den Unternehmen dagegen nur in der Jahresstatistik, jedoch nicht unterjährig erhoben.

Im Jahr 2006 entwickelte sich der Liniennahverkehr der größeren Unternehmen positiv. Ursachen hierfür waren unter anderem der strenge Winter, der die Fahrgastzahlen im ersten Vierteljahr 2006 steigen ließ, sowie die Fußball-Weltmeisterschaft im Sommer. Insgesamt wurden bei Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr 10,2 Mrd. Personen befördert, 1,8 % mehr als im Jahr 2005. Vor allem die schienegebundenen Verkehrsmittel wurden im Jahr 2006 im Liniennahverkehr häufiger zu Fahrten genutzt als im Jahr 2005. So wuchsen die Fahrgastzahlen bei den Eisenbahnen (einschl. S-Bahnen) um 4,0 % auf 2,1 Mrd. Fahrgäste und bei den Straßenbahnen (einschl. Stadtbahnen, U-Bahnen, Schwebbahnen) um 1,8 % auf 3,5 Mrd. Fahrgäste. Im Liniennahverkehr mit Bussen stieg die Fahrgastzahl ebenfalls an (auf 5,3 Mrd. Fahrgäste), der Zuwachs fiel mit 0,8 % jedoch geringer aus als im Schienennahverkehr.¹²⁾

Die Beförderungsleistung im Liniennahverkehr stieg im Jahr 2006 um 3,2 % auf 94,5 Mrd. Personenkilometer. Aufgrund der höheren Fahrtweiten wurden die meisten davon mit Eisenbahnen zurückgelegt, nämlich 43,3 Mrd. Pkm

(+5,0 %). Geringere Zuwächse verzeichneten der Omnibusverkehr (+2,0 % auf 35,7 Mrd. Pkm) und der Straßenbahnverkehr (+1,5 % auf 15,5 Mrd. Pkm).

Zurück gingen die Fahrgastzahlen im Jahr 2006 im Linienfernverkehr mit Omnibussen. Dieser verzeichnete 4,7 Mill. Reisende (–12 %) bei einer Beförderungsleistung von 1,2 Mrd. Pkm (–20 %). Zu diesen Rückgängen dürfte auch die zunehmende Konkurrenz durch die sogenannten Low Cost Carrier im Luftverkehr beigetragen haben.

Dagegen war auch im Fernverkehr die Schiene der Wachstumsträger. Fernreisende benutzten 120 Mill. Mal die Eisenbahn, das waren 0,9 % mehr Fahrten als im Jahr 2005. Die Beförderungsleistung wuchs hier um 2,3 % auf 34,5 Mrd. Pkm. [u](#)

11) 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.

12) Zu den Unterschieden zwischen dem Unternehmensfahrkonzept und dem Verkehrsmittelfahrkonzept siehe Kapitel 2.

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2007

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: N. N.
Verantwortlich für den Inhalt:
Brigitte Reimann,
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 20 86
- E-Mail: 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

Erscheinungsfolge: monatlich



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

- im Internet: 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