

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

Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2006

Der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen wurde in Deutschland im Jahr 2006 von Fahrgästen knapp 10,7 Mrd. Mal in Anspruch genommen, das waren 20 Mill. bzw. 0,2% mehr Fahrgäste als im Vorjahr. Im Linienverkehr fuhren 10,6 Mrd. und damit rund 99% aller Fahrgäste. Darunter nutzten 10,5 Mrd. Fahrgäste (+0,3% gegenüber dem Vorjahr) den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen und 120 Mill. Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen (+0,9%). Im Durchschnitt legte jeder Einwohner Deutschlands etwa 1 190 km im Liniennahverkehr und rund 440 km im Linienfernverkehr zurück. Im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, fuhren 88 Mill. Fahrgäste (-2,3%).

1 Methodik

Das Berichtssystem über den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen ist mit der Novellierung des Verkehrstatistikgesetzes (VerkStatG)¹⁾ ab dem Berichtsjahr 2004 grundlegend neu gestaltet worden. Es besteht aus Erhebungen im Schienenahverkehr und im gewerblichen Straßenpersonenverkehr einerseits und Erhebungen im Schienenfernverkehr andererseits. Dabei 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. Methodisch sind die Statistiken in beiden genannten Bereichen aufeinander abgestimmt und damit vergleichbar.

Das Erhebungssystem im Schienenahverkehr und im gewerblichen Straßenpersonenverkehr gliedert sich in vierteljährliche, jährliche und fünfjährliche Erhebungen. Befragt 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 – abhängig von der Größe der Unternehmen – unterschiedlich abgegrenzt, um kleine und mittlere Unternehmen zu entlasten. So findet die fünfjährliche Erhebung als Vollerhebung bei allen Unternehmen statt, während die jährliche Erhebung als repräsentative Stichprobenerhebung mit verkürztem Merkmalskatalog 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⁾

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

2) Zu Ergebnissen zu den nur fünfjährlich im Rahmen der Vollerhebung (zuletzt für das Berichtsjahr 2004) erfragten Strukturdaten (Fahrzeugbestand, Platzkapazität und Beschäftigte) 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.

Der Schwerpunkt der folgenden Darstellung liegt auf der Präsentation der detaillierten Ergebnisse der jährlichen Erhebungen für das Berichtsjahr 2006 (Kapitel 2 bis 6). Aktuellere Ergebnisse liefern die Vierteljahreserhebungen, allerdings nur in geringer Gliederungstiefe. Eckdaten der größeren Unternehmen für das Berichtsjahr 2007 runden die Darstellung daher ab (Kapitel 7).

2 Ergebnisüberblick

Im Jahr 2006 hat der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland insgesamt leicht zugenommen. Er wurde von den Fahrgästen knapp 10,7 Mrd. Mal genutzt; das waren 20 Mill. bzw. 0,2% mehr Bus- und Bahnfahrten als im Vorjahr (siehe Tabelle 1). Die Fahrgäste fuhren im Nahverkehr durchschnittlich 9,4 Kilometer und im Fernverkehr durchschnittlich 293 Kilometer weit. Die Beförderungsleistung – als Produkt aus den beförderten Personen und der Fahrtweite – lag damit bei 160,8 Mrd. Personenkilometern (Pkm), was einer Zunahme von 0,9% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Tabelle 1: Fahrgäste und Beförderungsleistung 2006

Verkehrsart	Fahrgäste		Beförderungsleistung	
	Mill.	Veränderung gegenüber 2005 %	Mill. Pkm ¹⁾	Veränderung gegenüber 2005 %
Busse und Bahnen insgesamt	10661	+0,2	160789	+0,9
Linienverkehr	10573	+0,2	134116	+1,1
Nahverkehr	10451	+0,3	98135	+1,1
Fernverkehr				
mit Eisenbahnen	120	+0,9	34487	+2,3
mit Omnibussen	3	X	1495	X
Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen	88	-2,3	26672	+0,1

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 10,6 Mrd. (+0,2%) und damit rund 99% aller Fahrgäste befördert. Davon nutzten 10,5 Mrd. Fahrgäste (+0,3%) den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen (Anteil an der Gesamtzahl der Fahrgäste: 98,0%) und 123 Mill. Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen (Anteil: 1,2%). Von der Beförderungsleistung im Linienverkehr von 134 Mrd. Pkm, die gegenüber 2005 um 1,1% zunahm, entfiel dagegen aufgrund der höheren Fahrtweiten ein wesentlich größerer Anteil auf den Fernverkehr: Im Liniennahverkehr wurden 98 Mrd. Pkm (Anteil an der gesamten Beförderungsleistung: 61,0%) und im Linienfernverkehr 36 Mrd. Pkm (22,4%) erbracht.

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

Auf den Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, entfielen 0,8% aller Fahrten. Mit 88 Mill. Fahrgästen lag die Zahl der Reisenden um 2,3% niedriger als im Vorjahr. Aufgrund der auch hier höheren Reiseweiten trug der Gelegenheitsverkehr mit 27 Mrd. Pkm 16,6% zur gesamten Beförderungsleistung bei.

3 Liniennahverkehr: insgesamt leicht positive Entwicklung

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 Beförderungsfall bzw. beförderte Person 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 mithilfe von Informationen aus Verkehrserhebungen zur Fahrtenhäufigkeit geschätzt.

Im Jahr 2006 waren im Liniennahverkehr rund 2700 Unternehmen als Beförderer aktiv. Ihr Nahverkehrsangebot wurde von den Fahrgästen 10,45 Mrd. Mal (+0,3%) genutzt. Die Fahrgäste fuhren im Durchschnitt je Fahrt 9,4 km weit, sodass die Beförderungsleistung 98,1 Mrd. Pkm (+1,1%) betrug. Die Fahrzeuge der Unternehmen erbrachten jedoch mit knapp 3,4 Mrd. km eine um 1,6% geringere Fahrleistung als im Vorjahr (siehe Tabelle 2 auf S. 244).

Da Fahrgäste im Verlauf einer Fahrt zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln eines Unternehmens umsteigen können, wird in der Erhebung auch die Zahl der Fahrgäste

Tabelle 2: Verkehrsleistungen und Einnahmen im Liniennahverkehr 2006 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	2713	10451	98135	3412	10240
Verkehrsmittelfahrten ⁴⁾					
mit Eisenbahnen	65	2123	44508	638	.
mit Straßenbahnen	62	3548	15568	301	.
mit Omnibussen	2655	5465	38058	2474	.
dar.: Ausbildungsverkehr	2578	3727	.	.	2728
Eigentumsverhältnisse					
Öffentliche Unternehmen	397	9132	82041	2575	8555
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen	88	581	4956	275	536
Private Unternehmen	2227	738	11138	562	1149
	Veränderung gegenüber 2005 in %				
Liniennahverkehr insgesamt	-1,3	+0,3	+1,1	-1,6	+4,4
Verkehrsmittelfahrten ⁴⁾					
mit Eisenbahnen	-1,5	+4,0	+3,2	-1,9	X
mit Straßenbahnen	-	+1,4	+0,5	+1,1	X
mit Omnibussen	-1,3	-0,7	-1,1	-1,8	X
dar.: Ausbildungsverkehr	-1,3	+1,8	.	.	+2,1
Eigentumsverhältnisse					
Öffentliche Unternehmen	-1,7	+0,2	+1,6	-1,9	+4,9
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen	+8,6	-1,5	-12,4	-2,2	+3,2
Private Unternehmen	-1,6	+2,4	+4,2	+0,5	+1,5

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.

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 2006 in Omnibussen 5,5 Mrd. Fahrgäste registriert (-0,7% gegenüber dem Vorjahr), auf Straßenbahnen entfielen 3,5 Mrd. Fahrgäste (+1,4%) und auf Eisenbahnen 2,1 Mrd. Passagiere (+4,0%). 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 21,0 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 mit 44,5 Mrd. Pkm von den Eisenbahnen erbracht; gegenüber 2005 war dies eine Steigerung um 3,2%. Mit Omnibussen wurden 38,1 Mrd. Pkm (-1,1%) und mit Straßenbahnen 15,6 Mrd. Pkm (+0,5%) zurückgelegt.

Insgesamt verzeichneten damit die Schienenverkehre im Nahverkehr sowohl bei den beförderten Personen als auch bei den Beförderungsleistungen eine positive Entwicklung, während die Verkehrsleistungen mit Omnibussen zurückgingen.

Auf Busse entfiel allerdings nach wie vor knapp die Hälfte aller Verkehrsmittelfahrten, auf Straßenbahnen knapp ein Drittel (32%) und auf den Eisenbahnnahverkehr knapp ein Fünftel (19%). Hinsichtlich der Beförderungsleistung dagegen erbrachten die Eisenbahnen 45% der Gesamtbeförderungsleistung im Liniennahverkehr, die Busse lagen bei 39% und die Straßenbahnen bei 16% (siehe Schaubild 1).

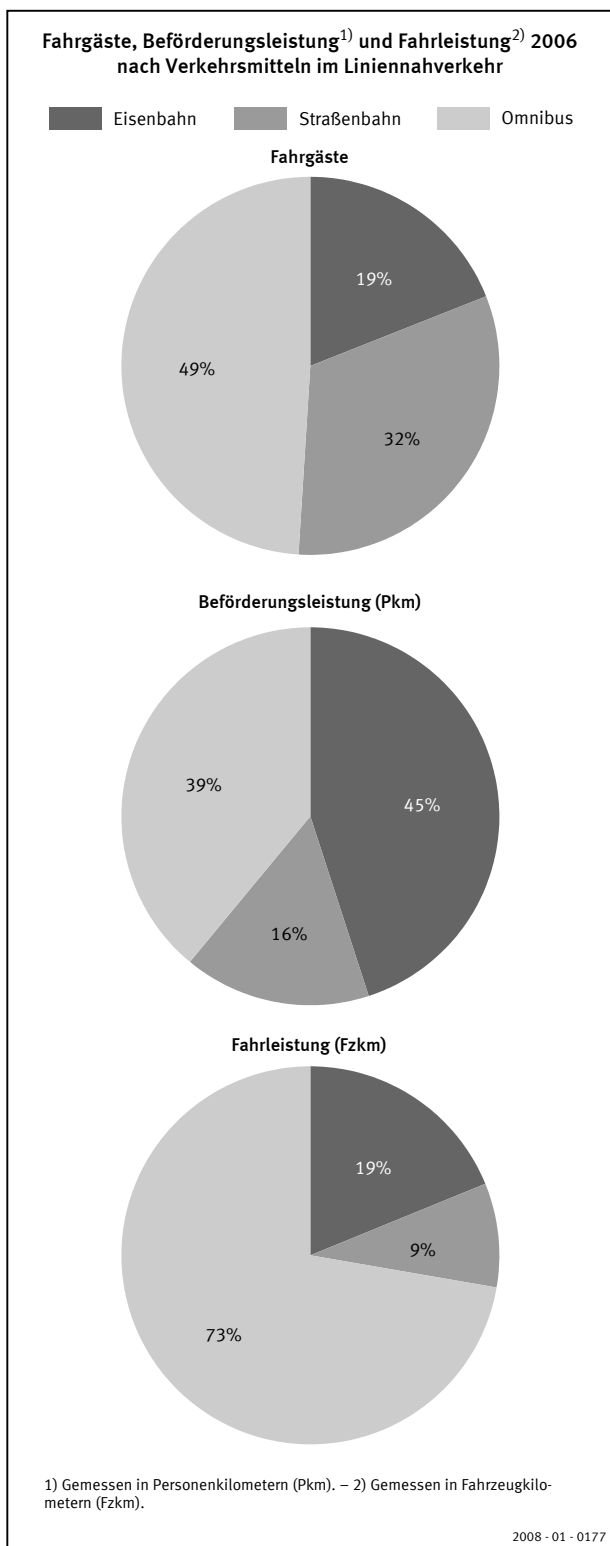
Insgesamt legten die Fahrzeuge im Liniennahverkehr 3,4 Mrd. Bus- bzw. Zugkilometer zurück, das waren 1,6% weniger als im Jahr 2005. Mit 2,5 Mrd. Buskilometern entfielen knapp drei Viertel der Fahrleistung (73%) auf Busse, Eisenbahnen erbrachten 19% der gesamten Fahrleistung und Straßenbahnen 8,8%.

Die Einnahmen der Unternehmen überschritten im Jahr 2006 erstmals die 10-Mrd.-Euro-Schwelle. Für die im Linien-

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.

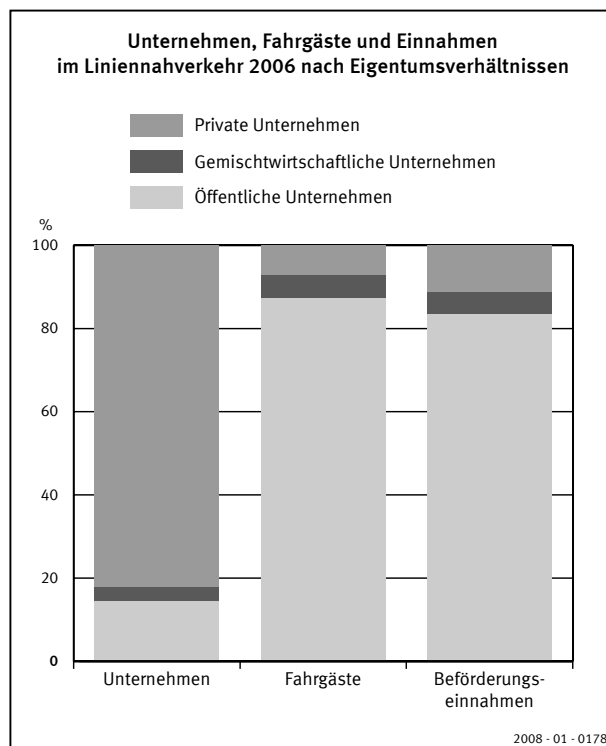
Schaubild 1



nahverkehr erbrachten Verkehrsleistungen erzielten die Unternehmen direkte Beförderungseinnahmen⁷⁾ von 10,2 Mrd. Euro. Die Zunahme der direkten Beförderungseinnahmen gegenüber dem Vorjahr von 4,4% lag deutlich über der Zunahme der Zahl der Fahrgäste und der Beförderungsleistung. Je Beförderungsfall wurden im Jahr 2006 durchschnittliche Einnahmen von 0,98 Euro (nach 0,94 Euro im Jahr 2005), je Personenkilometer von 10,4 Cent erzielt (nach 10,1 Cent im Vorjahr).

Die überwiegende Mehrzahl der im Liniennahverkehr tätigen Unternehmen sind private Unternehmen (82%). Im Hinblick auf die Verkehrsleistungen und die Beförderungseinnahmen kommt dagegen den öffentlichen Unternehmen⁸⁾ (15% aller Unternehmen) die Hauptbedeutung zu: 87% aller Fahrgäste nutzten öffentliche Unternehmen, auf diese entfielen 84% der Einnahmen. Die gemischtwirtschaftlichen Unternehmen spielen nur eine untergeordnete Rolle (siehe Schaubild 2).

Schaubild 2



3.1 Ausbildungsverkehr: rund ein Drittel aller Fahrten

Dem Ausbildungsverkehr kommt insgesamt eine große Bedeutung für den Personenverkehr mit Bussen und Bah-

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 sowie anderen begünstigten Personengruppen.

8) 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 (z. B. AG, GmbH, KG).

nen zu. Er setzt sich aus drei Positionen zusammen, nämlich aus den Fahrten mit speziellen Zeitfahrtausweisen im allgemeinen Liniennahverkehr, aus den zu den Sonderformen des Liniennahverkehrs zählenden Schülerfahrten sowie aus dem freigestellten Schülerverkehr.⁹⁾

2006 unternahmen Schüler, Schülerinnen, Studierende und Auszubildende 3,7 Mrd. Unternehmensfahrten im Nahverkehr. Mit Zeitfahrtausweisen des allgemeinen Liniennahverkehrs, 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 2006 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 154 Mill. Mal befördert, das entspricht einem Anteil am Ausbildungsverkehr von 4,1%. Die speziell angebotenen entgeltlichen Schülerfahrten hatten mit 31 Mill. Fahrten und einem Anteil von 0,8% 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 66% der Fahrten auf den Busverkehr, 22% auf den Straßenbahnverkehr und 12% auf den Eisenbahnnahverkehr. Aus Ausbildungsbeförderungen erwirtschafteten die Unternehmen direkte Beförderungseinnahmen von 2,7 Mrd. Euro. Dies entspricht mehr als einem Viertel (27%) ihrer gesamten Beförderungseinnahmen. Die durchschnittlichen Ein-

nahmen je Fahrgast im Ausbildungsverkehr lagen bei 0,73 Euro.

Insgesamt entfiel mehr als ein Drittel (36%) 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%. Einen noch etwas niedrigeren Anteil des Ausbildungsverkehrs verbuchten mit 22% die Eisenbahnen: Hier wurden 465 Mill. Schülerinnen und Schüler, Studierende und andere Auszubildende bei einer Gesamtzahl von 2,1 Mrd. Fahrgästen befördert (siehe Schaubild 3).

3.2 Regionale Daten

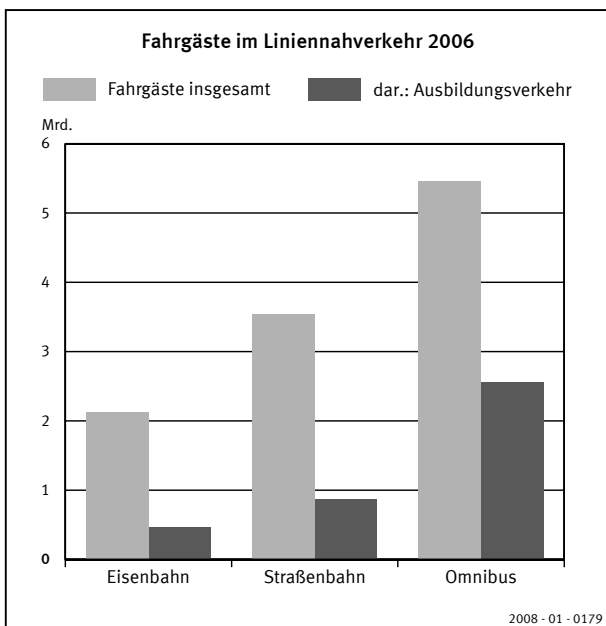
Für die regionale Zuordnung von Verkehrsleistungen zum Ort der tatsächlichen Leistungserbringung melden die Unternehmen für den Liniennahverkehr die Beförderungsleistung (Pkm) nach dem Land der Leistungserbringung sowie die erbrachten Fahrleistungen (Fahrzeugkilometer – Fzkm) nach Kreisen. Alle fünf 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 2006) werden zur Entlastung der kleineren Unternehmen nur die größeren Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen im Jahr dazu befragt.

3.2.1 Beförderungsleistungen: die meisten Pkm in Nordrhein-Westfalen

Insgesamt erzielten die größeren Unternehmen in Deutschland im Jahr 2006 eine Beförderungsleistung von 95,4 Mrd. Pkm. Dabei wurden die meisten Personenkilometer in den drei bevölkerungsreichsten Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg zurückgelegt, zusammen kamen diese auf die Hälfte aller erbrachten Personenkilometer, während in den drei Bundesländern mit den geringsten Einwohnerzahlen (Bremen, Saarland, Mecklenburg-Vorpommern) diese Leistungsgröße mit zusammen 3,8% am niedrigsten war (siehe Tabelle 3). Bezieht man die geleisteten Personenkilometer auf die Bevölkerungszahl, so legte im Durchschnitt jeder Einwohner Deutschlands im Jahr 2006 etwa 1 160 km im Liniennahverkehr mit größeren Unternehmen zurück.¹⁰⁾ Besonders intensiv wurde das Nahverkehrsangebot der größeren Unternehmen dabei in den Stadtstaaten Hamburg mit rund 2 380 km und Berlin mit rund 2 300 km je Einwohner genutzt. Die wenigsten Personenkilometer je Einwohner ergaben sich für die Länder Thüringen (820), Saarland (860) und Niedersachsen (930). 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 Perso-

Schaubild 3



9) Nicht enthalten in den Angaben sind die Fahrten von Schülerinnen und Schülern, Studierenden und Auszubildenden, die keine speziellen Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs benutzten.
 10) Bezogen auf alle Unternehmen waren es 1 190 km.

Tabelle 3: Beförderungsleistungen im Liniennahverkehr 2006 nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung¹⁾

Land	Ins-gesamt	Davon Beförderungsleistungen im Verkehr mit		
		Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omnibussen
Mill. Personenkilometer				
Deutschland	95 445	44 498	15 568	35 379
Baden-Württemberg	12 414	5 864	1 678	4 872
Bayern	15 458	8 046	2 430	4 982
Berlin	7 826	3 729	2 756	1 341
Brandenburg	3 214	1 968	135	1 111
Bremen	1 078	522	285	271
Hamburg	4 167	2 290	1 019	859
Hessen	6 285	3 618	729	1 938
Mecklenburg-Vorpommern ..	1 656	754	197	704
Niedersachsen	7 284	3 011	629	3 644
Nordrhein-Westfalen	20 033	8 312	3 225	8 495
Rheinland-Pfalz	3 883	1 630	157	2 096
Saarland	895	236	61	599
Sachsen	4 149	1 315	1 299	1 535
Sachsen-Anhalt	2 410	902	579	929
Schleswig-Holstein	2 793	1 509	52	1 232
Thüringen	1 902	793	337	772
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland	100	46,6	16,3	37,1
Baden-Württemberg	100	47,2	13,5	39,3
Bayern	100	52,1	15,7	32,2
Berlin	100	47,7	35,2	17,1
Brandenburg	100	61,2	4,2	34,6
Bremen	100	48,4	26,5	25,1
Hamburg	100	55,0	24,4	20,6
Hessen	100	57,6	11,6	30,8
Mecklenburg-Vorpommern ..	100	45,5	11,9	42,5
Niedersachsen	100	41,3	8,7	50,0
Nordrhein-Westfalen	100	41,5	16,1	42,4
Rheinland-Pfalz	100	42,0	4,0	54,0
Saarland	100	26,3	6,8	66,9
Sachsen	100	31,7	31,3	37,0
Sachsen-Anhalt	100	37,4	24,0	38,6
Schleswig-Holstein	100	54,0	1,9	44,1
Thüringen	100	41,7	17,7	40,6

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

nenkilometer 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 hohe Anteile für den Liniennahverkehr der Eisenbahnen (47 %) und der Omnibusse (37 %), während mit Straßenbahnen nur 16 % der Beförderungsleistung erbracht wurden.

Nach Bundesländern untergliedert war die Eisenbahn vor allem in Brandenburg (61 %) und Hessen (58 %) das führende Verkehrsmittel, während in Sachsen (32 %) und im Saarland (26 %) nur relativ geringe Anteile der Beförderungsleistung von Eisenbahnen erbracht wurden. Busverkehre dominierten im Saarland (67 %) und in Rheinland-Pfalz (54 %), hatten aber in den Stadtstaaten Berlin (17 %), Hamburg (21 %) und Bremen (25 %) 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-, Schwebbahnen und ähnlicher Bahnen). Wesentlich höhere Anteile als im Bundesdurchschnitt (16 %) entfallen auf Straßenbahnen in Berlin (35 %) und in Sachsen (31 %), praktisch unbedeutend ist dieses Verkehrsmittel dagegen in Schleswig-Holstein (1,9 %), wo Hamburger Straßenbahnunternehmen das Umland mit bedienen.

3.2.2 Fahrleistungen: Berlin mit höchstem Straßenbahnanteil

Insgesamt wurden 2006 in Deutschland von den größeren Unternehmen 3 250 Mill. Zug- und Buskilometer (-0,7 %) 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

Tabelle 4: Fahrleistungen im Liniennahverkehr 2006 nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung¹⁾

Land	Ins-gesamt	Davon Fahrleistungen im Verkehr mit		
		Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omnibussen
	Mill. Fahrzeugkilometer	Mill. Zugkilometer	Mill. Buskilometer	
Deutschland	3 249,9	637,3	300,4	2 312,1
Baden-Württemberg	399,0	83,7	31,1	284,2
Bayern	450,4	104,0	30,1	316,2
Berlin	169,4	35,2	42,8	91,4
Brandenburg	123,7	34,9	9,8	79,0
Bremen	34,1	3,3	7,3	23,5
Hamburg	95,7	13,1	10,5	72,1
Hessen	221,9	45,3	20,5	156,1
Mecklenburg-Vorpommern ..	79,2	16,8	4,6	57,8
Niedersachsen	305,3	53,7	15,9	235,7
Nordrhein-Westfalen	650,8	99,5	68,6	482,7
Rheinland-Pfalz	159,1	32,8	3,2	123,1
Saarland	43,9	6,4	1,4	36,1
Sachsen	183,8	34,8	30,6	118,4
Sachsen-Anhalt	115,3	26,2	13,8	75,3
Schleswig-Holstein	106,0	20,1	0,5	85,4
Thüringen	112,1	27,4	9,6	75,0
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland	100	19,6	9,3	71,1
Baden-Württemberg	100	21,0	7,8	71,2
Bayern	100	23,1	6,7	70,2
Berlin	100	20,8	25,3	54,0
Brandenburg	100	28,2	7,9	63,9
Bremen	100	9,7	21,4	68,9
Hamburg	100	13,7	11,0	75,3
Hessen	100	20,4	9,2	70,4
Mecklenburg-Vorpommern ..	100	21,2	5,8	73,0
Niedersachsen	100	17,6	5,2	77,2
Nordrhein-Westfalen	100	15,3	10,5	74,2
Rheinland-Pfalz	100	20,6	2,0	77,4
Saarland	100	14,6	3,2	82,2
Sachsen	100	18,9	16,7	64,4
Sachsen-Anhalt	100	22,7	12,0	65,3
Schleswig-Holstein	100	19,0	0,5	80,6
Thüringen	100	24,5	8,6	66,9

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

insgesamt zurückgelegten Fahrzeugkilometern registriert wurden: In Bremen wurden 1,0% 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, Sachsen und Bayern. Im Ländervergleich hat Berlin damit auch den höchsten Anteil der Straßenbahnen (25%) an den in einem Land erbrachten Fahrleistungen.

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 (96 Mill. Fzkm) erbracht. Danach folgten die Stadt München (54 Mill. Fzkm), die Region Hannover (49 Mill. Fzkm) und die Stadt Köln (44 Mill. Fzkm).

4 Fernverkehr mit Omnibussen: 67 Mill. Reisende

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 Ferientzielreisen.

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 Ferientzielreisen 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 2006 im Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen 4 114 Unternehmen und im Linienfernverkehr mit Omnibussen 97 Unternehmen aktiv. Da 56 Unternehmen in beiden Verkehrsarten Passagiere beförderten, wurden insgesamt 4 155 Unternehmen mit Omnibusfernverkehren registriert (siehe Tabelle 5).

Die Unternehmen beförderten 66,6 Mill. Reisende im Fernverkehr, davon 2,7 Mill. Fahrgäste (4,1%) im Linienfernverkehr und 63,8 Mill. Fahrgäste (96%) im Gelegenheitsfernverkehr. Von diesen Fahrgästen des Gelegenheitsfernverkehrs nutzten mit 49,8 Mill. Fahrgästen über drei Viertel den Verkehr mit Mietomnibussen, weitere 19% reisten bei Ausflugsfahrten und 3,1% bei Ferientzielreisen.

Insgesamt wurde im Omnibusfernverkehr eine Beförderungsleistung von 27,0 Mrd. Pkm erbracht, wovon 1,5 Mrd. Pkm (5,5%) im Linienfernverkehr und 25,5 Mrd. Pkm (94%) im Gelegenheitsfernverkehr zu verzeichnen waren. Bei den Fahrleistungen in Buskilometern entfielen Anteile von 6,6% auf den Linienfernverkehr und von 93% auf den Gelegenheitsfernverkehr. Die durchschnittliche Reiseweite betrug im Linienfernverkehr 543 km, im Gelegenheitsfernverkehr 400 km.

Knapp vier Fünftel aller Passagiere (78%) reisten im Jahr 2006 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 liegen¹¹⁾. Bei den Beförderungs-

Tabelle 5: Unternehmen und Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit Omnibussen 2006

Gegenstand der Nachweisung	Einheit	Insgesamt	Linienfernverkehr	Gelegenheitsfernverkehr
Unternehmen	Anzahl	4 155	97	4 114
Fahrgäste insgesamt	Mill.	67	3	64
nach der Hauptverkehrsbeziehung				
im Inlandsverkehr	Mill.	52	2	50
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	Mill.	15	1	14
nach der Verkehrsart				
bei Mietomnibusverkehren	Mill.	50	X	50
bei Ausflugsfahrten (einschl. Städtereisen)	Mill.	12	X	12
bei Ferientzielreisen (Pendel)	Mill.	2	X	2
Beförderungsleistung insgesamt	Mill. Pkm ¹⁾	27 027	1 495	25 532
im Inlandsverkehr	Mill. Pkm ¹⁾	18 209	326	17 883
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	Mill. Pkm ¹⁾	8 818	1 169	7 649
Fahrleistung insgesamt	Mill. Bus-km	860	57	803
auf inländischem Gebiet	Mill. Bus-km	593	28	565
auf ausländischem Gebiet	Mill. Bus-km	267	29	238

1) Personenkilometer.

11) 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.

leistungen dagegen wirken sich die stark unterschiedlichen Reiseweiten in den einzelnen Verkehrsarten und Hauptverkehrsverbindungen aus. Beim Linienfernverkehr entfielen 22 % der Beförderungsleistung auf den Inlandsverkehr, 78 % auf den grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr. Im Gelegenheitsfernverkehr wurden dagegen 70 % der Beförderungsleistung im Inlandsverkehr und nur 30 % im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr erbracht.

Die Fahrleistung betrug im Fernverkehr mit Omnibussen 860 Mill. Buskilometer; mit 593 Mill. km wurden davon rund 69 % auf deutschen und mit 267 Mill. km 31 % auf ausländischen Straßen zurückgelegt.

Der Fernverkehr mit Omnibussen wird von Unternehmen in privatem Eigentum bestimmt. Von den 4 155 Unternehmen waren 4 002 bzw. 96,3 % den privaten Unternehmen zuzuordnen, lediglich 2,6 % waren in öffentlicher Hand und 1,0 % zählten zu den gemischtwirtschaftlichen Unternehmen. Im Gegensatz zum Liniennahverkehr, bei dem zwar auch die überwiegende Mehrzahl der Unternehmen (82 %) zu den privaten Unternehmen gehörte, die Verkehrsleistungen aber vor allem von den großen öffentlichen Unternehmen erbracht wurden (siehe Schaubild 2), entfielen 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 2006 weniger als 250 000 Fahrgäste. Während im Liniennahverkehr aber wenige Großunternehmen die Verkehrsleistungen dominierten, entfielen im Fernverkehr mit Omnibussen jedoch auch 70 % der Beförderungsleistung und 72 % der Fahrleistung auf die kleineren Unternehmen.

5 Fernverkehr mit Eisenbahnen: positive Entwicklung

Die Eisenbahnunternehmen beförderten im Jahr 2006 insgesamt 120,0 Mill. Reisende im Fernverkehr, 0,9 % mehr als im Vorjahr. Diese legten dabei 34,5 Mrd. Personenkilometer (+ 2,3 %) zurück. Die Eisenbahnen erzielten eine Fahrleistung von 152,7 Mill. Zugkilometern und ein Beförderungsangebot von 80,2 Mrd. Platzkilometern im Fernverkehr.

Von den Fahrgästen reisten 110,1 Mill. Personen und damit 92 % zwischen deutschen Bahnhöfen, die übrigen 9,8 Mill. Personen (8 %) dagegen grenzüberschreitend. Hauptreiseländer waren die Schweiz mit 3,1 Mill. und Österreich mit 1,9 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 Reiseweite¹²⁾ betrug 287 km.

6 Gelegenheitsverkehr: Rückgänge der Passagierzahlen

In Deutschland gab es im Jahr 2006 insgesamt 4 591 Unternehmen, die im Gelegenheitsverkehr – der nur mit Omnibussen durchgeführt wird – Personen beförderten. Davon waren – gegebenenfalls neben zusätzlichen Tätigkeiten im Linienverkehr – im Gelegenheitsverkehr 477 Unternehmen ausschließlich im Nahsektor¹³⁾ und 2 771 Unternehmen ausschließlich im Fernbereich aktiv; 1 343 Unternehmen beförderten im Gelegenheitsverkehr Fahrgäste sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr.

Durchschnittlich nutzte jeder der 82,4 Mill. Einwohner Deutschlands im Jahr 2006 den Gelegenheitsverkehr rund 1,1-mal. Insgesamt wurden im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen 88,1 Mill. Passagiere befördert (– 2,3 % gegenüber dem Vorjahr), davon 24,3 Mill. im Gelegenheitsnahverkehr (– 3,3 %) und 63,8 Mill. im Gelegenheitsfernverkehr (– 2,0 %). Dabei wurde eine Beförderungsleistung von 26,7 Mrd. Pkm (+ 0,1 %) bei Fahrleistungen von 848 Mill. Buskilometern (– 3,3 %) erbracht.

7 Eckdaten für den Linienverkehr 2007

Im Rahmen der Quartalsstatistik liegen von den rund 930 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 2007 vor.¹⁴⁾ Angaben zum Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen werde von den Unternehmen dagegen nicht unterjährig, sondern nur in der Jahresstatistik erhoben.

Im Jahr 2007 entwickelte sich der Nahverkehr der größeren Unternehmen positiv. Insgesamt wurden bei Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr 10,3 Mrd. Personen befördert, 0,3 % mehr als im Jahr 2006. Dabei wurden Straßenbahnen (einschl. Stadtbahnen, U-Bahnen, Schwebbahnen) im Jahr 2007 im Liniennahverkehr wesentlich häufiger zu Fahrten genutzt als im Jahr 2006: Hier wuchsen die Fahrgastzahlen um 1,8 % auf 3,6 Mrd. Fahrgäste. Im Eisenbahnnahver-

12) 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.

13) 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.

14) Grundlage hierfür sind die Ergebnisse für die ersten drei Quartale sowie vorläufige Ergebnisse und Schätzungen für das vierte Vierteljahr 2007.

kehr (einschl. S-Bahnen) blieb die Fahrgastzahl im Jahresvergleich konstant. Nachdem in den ersten drei Quartalen 2007 noch ein Wachstum von 0,4 % erzielt werden konnte, dürfte sich im vierten Quartal der Streik der Lokomotivführer bei der Deutschen Bahn negativ auf das Jahresergebnis ausgewirkt haben. Dagegen war im Liniennahverkehr mit Bussen die Fahrgastzahl mit 5,2 Mrd. Fahrgästen (-0,6 %) rückläufig.¹⁵⁾

Die Beförderungsleistung im Liniennahverkehr stieg im Jahr 2007 um 1,0 % auf 96,4 Mrd. Personenkilometer. Davon wurden die meisten aufgrund der höheren Fahrtweiten mit Eisenbahnen zurückgelegt, nämlich 45,0 Mrd. (+1,6 %) Pkm. Höhere Zuwächse verzeichnete der Straßenbahnverkehr (+2,3 % auf 15,8 Mrd. Pkm). Dagegen musste der Omnibusverkehr mit 35,6 Mrd. Pkm auch hier leichte Einbußen (-0,4 %) hinnehmen.

Im Linienfernverkehr mit Omnibussen wurden ebenfalls geringere Verkehrsleistungen als im Vorjahr erbracht: 1,1 Mrd. Personenkilometer bedeuteten einen Rückgang um 9,7 %. Zu diesen Rückgängen dürfte auch die zunehmende Konkurrenz durch die sogenannten Low Cost Carrier im Luftverkehr beigetragen haben.

Im Fernverkehr der Eisenbahnen beeinflusste die negative Entwicklung im vierten Quartal 2007 die Jahresergebnisse. Nachdem von Januar bis September 2007 die Fahrgastzahlen bei konstanter Beförderungsleistung noch leicht angestiegen waren, sind für das Gesamtjahr Rückgänge zu verzeichnen. Fernreisende benutzten 119 Mill. Mal die Eisenbahn, das waren 0,9 % weniger Fahrten als im Jahr 2006. Die Beförderungsleistung ging dabei um 0,5 % auf 34,3 Mrd. Personenkilometer zurück. [u](#)

15) Zu den Unterschieden zwischen dem Unternehmensfahrtkonzept und dem Verkehrsmittelfahrtkonzept siehe Kapitel 2.

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2008

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Walter Radermacher
Präsident des Statistischen Bundesamtes
Verantwortlich für den Inhalt:
Brigitte Reimann,
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 2086
- 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