

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

Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2008

Im Jahr 2008 wurde der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen von den Fahrgästen in Deutschland knapp 10,9 Mrd. Mal in Anspruch genommen, das waren 95 Mill. bzw. 0,9% mehr Fahrgäste als im Vorjahr. Im Linienverkehr fuhren 10,8 Mrd. und damit rund 99% aller Fahrgäste. Darunter nutzten über 10,6 Mrd. Fahrgäste (+0,9%) den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen und 127 Mill. Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen (+4,0%). Im Durchschnitt legte jeder der 82 Mill. Einwohner Deutschlands etwa 1 230 km im Liniennahverkehr und rund 430 km im Linienfernverkehr zurück. Im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, fuhren 82 Mill. Fahrgäste (-4,5%).

1 Methodik

Mit der Novellierung des Verkehrstatistikgesetzes (VerkStatG)¹⁾ ist das Berichtssystem über den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 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 Verkehrstatistiken üblich – Unternehmen, die entsprechende Verkehre betreiben, in die Statistik einbezogen, auch wenn sie den jeweiligen Verkehr nicht als Haupt-

tätigkeit betreiben. Der Statistik liegt somit eine funktionale Betrachtung zugrunde. Methodisch sind die Statistiken in den beiden genannten Bereichen aufeinander abgestimmt und damit vergleichbar.

Das Erhebungssystem im Schienenahverkehr und im gewerblichen Straßenpersonenverkehr gliedert sich in eine vierteljährliche, eine jährliche und eine fünfjährige Erhebung. Befragt werden Unternehmen, die Personennahverkehr mit Eisenbahnen (einschl. S-Bahnen) oder Straßenbahnen (einschl. Hoch-, U-, Stadt-, Schwebbahnen und ähnlicher Bahnen, aber ohne Berg- und Seilbahnen) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen (Kraftomnibussen und Obussen) betreiben.²⁾ Erhebungsbe- reich und Fragenprogramme sind dabei – abhängig von der Größe der Unternehmen – unterschiedlich abgegrenzt, um kleine und mittlere Unternehmen zu entlasten. So findet die fünfjährige Erhebung als Vollerhebung bei allen Unternehmen statt, während die jährliche Erhebung als repräsentative Stichprobenerhebung mit verkürztem Merkmalskatalog durchgeführt wird.³⁾ Vierteljährlich werden ausschließlich Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen je 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.⁴⁾

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

3) 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.

4) 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 2008 (Kapitel 2 bis 6). Aktuellere Ergebnisse liefern die Vierteljahreserhebungen, allerdings nur in geringer Gliederungstiefe. Eckdaten der größeren Unternehmen für das Berichtsjahr 2009 runden die Darstellung daher ab (Kapitel 7).

2 Ergebnisüberblick

Der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland hat im Jahr 2008 insgesamt leicht zugenommen. Fahrgäste nutzten ihn knapp 10,9 Mrd. Mal; das waren 95 Mill. bzw. 0,9% mehr Bus- und Bahnfahrten als im Vorjahr (siehe Tabelle 1). Die Beförderungsleistung⁵⁾ insgesamt lag bei 162,2 Mrd. Personenkilometern (Pkm). Das war eine Zunahme um 1,1% gegenüber dem Vorjahr.

Tabelle 1: Fahrgäste und Beförderungsleistung 2008

Verkehrsart	Fahrgäste		Beförderungsleistung	
	Veränderung gegenüber 2007	Veränderung gegenüber 2007	Veränderung gegenüber 2007	Veränderung gegenüber 2007
	Mill.	%	Mill. Pkm ¹⁾	%
Busse und Bahnen insgesamt	10856	+0,9	162 245	+1,1
Liniennahverkehr	10774	+0,9	138 184	+2,2
Nahverkehr	10647	+0,9	101 237	+1,7
Fernverkehr				
mit Eisenbahnen	124	+4,0	35 568	+4,0
mit Omnibussen	3	+3,5	1 379	-0,9
Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen	82	-4,5	24 061	-4,7

1) Personenkilometer.

Grundsätzlich kann der öffentliche Personenverkehr nach der Art der Verkehre in Linien- und Gelegenheitsverkehr und nach den Entfernungszonen in Nah- und Fernverkehr untergliedert werden.⁶⁾

Im Liniennahverkehr wurden 10,8 Mrd. (+0,9%) und damit rund 99% aller Fahrgäste befördert. Davon nutzten über 10,6 Mrd. Fahrgäste (+0,9%) den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen (Anteil an der Gesamtzahl der Fahrgäste: 98,1%) und 127 Mill. Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen (Anteil: 1,2%). Im Nahverkehr fuhren die Fahrgäste durchschnittlich 9,6 Kilometer weit, im Fernverkehr betrug die durchschnittliche Reiseweite 292 Kilometer. Aufgrund dieser höheren Fahrtweiten entfiel von der Beförderungsleistung im Liniennahverkehr im Jahr 2008 von 138 Mrd. Pkm (+2,2%) ein wesentlich größerer Anteil auf den Fernverkehr als bei den Fahrgästen: Im Liniennahverkehr wurden 101 Mrd. Pkm (Anteil an der Beförderungsleistung von Bussen und Bahnen insgesamt: 62%) und im Linienfernverkehr 37 Mrd. Pkm (23%) erbracht.

Auf den Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, entfielen 0,8% aller Fahrten. Mit 82 Mill. Fahrgästen lag die Zahl der Reisenden um 4,5% niedriger als im Vorjahr. Aufgrund der auch hier höheren Reiseweiten trug der Gelegenheitsverkehr mit 24 Mrd. Pkm 15% zur gesamten Beförderungsleistung bei.

3 Liniennahverkehr: Weiterhin leicht positive Entwicklung

Im Jahr 2008 waren im Liniennahverkehr rund 2 550 Unternehmen als Beförderer aktiv. Dabei ist unter Liniennahverkehr eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung zu verstehen, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können.

Zum Nahverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen zählen diejenigen Liniennahverkehre, die dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.⁷⁾ Bei den Eisenbahnen zählt der Verkehr, der von bestimmten Zuggattungen (z. B. S-Bahn, Regionalbahn) abgewickelt wird, zum Nahverkehr.

Das Nahverkehrsangebot wurde von den Fahrgästen 10,65 Mrd. Mal (+0,9% gegenüber 2007) genutzt. Die Zahl der Fahrgäste spiegelt in der Verkehrsstatistik dabei die Zahl der einzelnen Beförderungsfälle wider. Als Beförderungsfall bzw. beförderte Person im Liniennahverkehr 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. Umsteiger, die bei einer Fahrt 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 Fahrtscheine ermittelt. Bei Zeitfahrtausweisen und unentgeltlichen Beförderungen wird die Zahl der Fahrten mithilfe von Informationen aus Verkehrserhebungen zur Fahrtenhäufigkeit geschätzt.

Die Fahrgäste fuhren im Liniennahverkehr im Durchschnitt je Fahrt 9,5 km weit, die Beförderungsleistung betrug somit 101,2 Mrd. Pkm (+1,7%). Die Fahrzeuge der Unternehmen erbrachten mit knapp 3,4 Mrd. km eine um 0,3% höhere 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

5) Die Beförderungsleistung im Personenverkehr wird in der Maßeinheit Personenkilometer (Pkm) gemessen und in der Regel durch Multiplikation der Zahl der beförderten Personen mit den von ihnen zurückgelegten Kilometern (Fahrt- bzw. Reiseweiten) errechnet. Fahrten z. B. in einem Bus 30 Personen über eine Entfernung von 20 km zwischen den Orten A und B, so wird eine Beförderungsleistung von 600 Pkm nachgewiesen.

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

7) Im Zweifelsfall gilt die Fahrgastbeförderung als Nahverkehr, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Tabelle 2: Verkehrsleistungen und Einnahmen im Liniennahverkehr 2008 nach Verkehrsmitteln und Eigentumsverhältnissen

Gegenstand der Nachweisung	Unternehmen ¹⁾	Fahrgäste	Beförderungsleistung	Fahrleistung	Beförderungsangebot	Beförderungseinnahmen
	Anzahl	Mill.	Mill. Pkm ²⁾	Mill. Fzkm ³⁾	Mill. Platz-km	Mill. EUR
Liniennahverkehr insgesamt	2 553	10 647	101 237	3 396	464 074	10 937
Verkehrsmittelfahrten ⁴⁾						
mit Eisenbahnen	64	2 224	46 971	629	195 119	.
mit Straßenbahnen	63	3 602	16 186	296	85 458	.
mit Omnibussen	2 494	5 445	38 080	2 471	183 497	.
dar.: Ausbildungsverkehr	2 429	3 733	.	.	.	2 934
Eigentumsverhältnisse						
Öffentliche Unternehmen	398	9 374	85 782	2 571	396 542	9 244
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen	76	518	4 822	264	20 197	531
Private Unternehmen	2 079	755	10 634	561	47 335	1 162
	Veränderung gegenüber 2007 in %					
Liniennahverkehr insgesamt	- 3,2	+ 0,9	+ 1,7	+ 0,3	+ 0,1	+ 3,8
Verkehrsmittelfahrten ⁴⁾						
mit Eisenbahnen	- 1,5	+ 5,0	+ 4,6	- 0,5	- 0,5	X
mit Straßenbahnen	+ 1,6	+ 1,1	+ 1,7	+ 0,6	+ 0,8	X
mit Omnibussen	- 3,1	- 0,8	- 1,7	+ 0,4	+ 0,4	X
dar.: Ausbildungsverkehr	- 3,0	+ 0,5	.	.	.	+ 2,9
Eigentumsverhältnisse						
Öffentliche Unternehmen	- 1,0	+ 1,1	+ 1,3	+ 0,4	- 0,3	+ 3,8
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen	- 7,3	- 5,4	- 2,8	- 3,0	- 6,8	- 0,9
Private Unternehmen	- 3,3	+ 2,7	+ 6,8	+ 1,4	+ 7,1	+ 6,3

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: Ein Fahrgast, der in ein anderes Verkehrsmittel desselben Unternehmens umsteigt, wird nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept nämlich bei jedem Verkehrsmittel gezählt, nach dem Unternehmensfahrtkonzept hingegen nur einmal.⁸⁾ Das Verkehrsmittelfahrtkonzept ermöglicht somit getrennte Ergebnisse für jedes Verkehrsmittel (Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus) eines Unternehmens, das Unternehmensfahrtkonzept liefert Angaben für ein Unternehmen insgesamt.⁹⁾

Nach Verkehrsmitteln wurden im Liniennahverkehr im Jahr 2008 in Omnibussen 5,4 Mrd. Fahrgäste registriert (-0,8% gegenüber dem Vorjahr), auf Straßenbahnen entfielen 3,6 Mrd. Fahrgäste (+1,1%) und auf Eisenbahnen 2,2 Mrd. Passagiere (+5,0%). Die kürzesten Strecken wurden mit Straßenbahnen zurückgelegt. Hier ging eine durchschnittliche Fahrt über 4,5 km, die durchschnittliche Länge einer Omnibusfahrt betrug 7,0 km, die einer Eisenbahnfahrt im Nahverkehr 21,1 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 Reiseweiten von den Eisenbahnen erbracht. Mit 47,0 Mrd. Pkm war deren Beförderungsleistung um 4,6% höher als im Jahr 2007. Die starken Zuwächse sowohl der Fahrgastzahlen als auch der Beförderungsleistungen bei den Eisenbahnen wurden allerdings durch den Streik der Lokführer im vierten Quartal 2007 und die daraus resultierenden vergleichsweise niedrigen Vorjahreswerte beeinflusst. Mit Omnibussen wurden 38,1 Mrd. Pkm (-1,7%) und mit Straßenbahnen 16,2 Mrd. Pkm (+1,7%) zurückgelegt.

Eisenbahnen und Straßenbahnen verzeichneten im Nahverkehr damit sowohl bei den beförderten Personen als auch bei den Beförderungsleistungen eine positive Entwicklung. Dagegen wurden für den Omnibusnahverkehr Rückgänge verzeichnet.

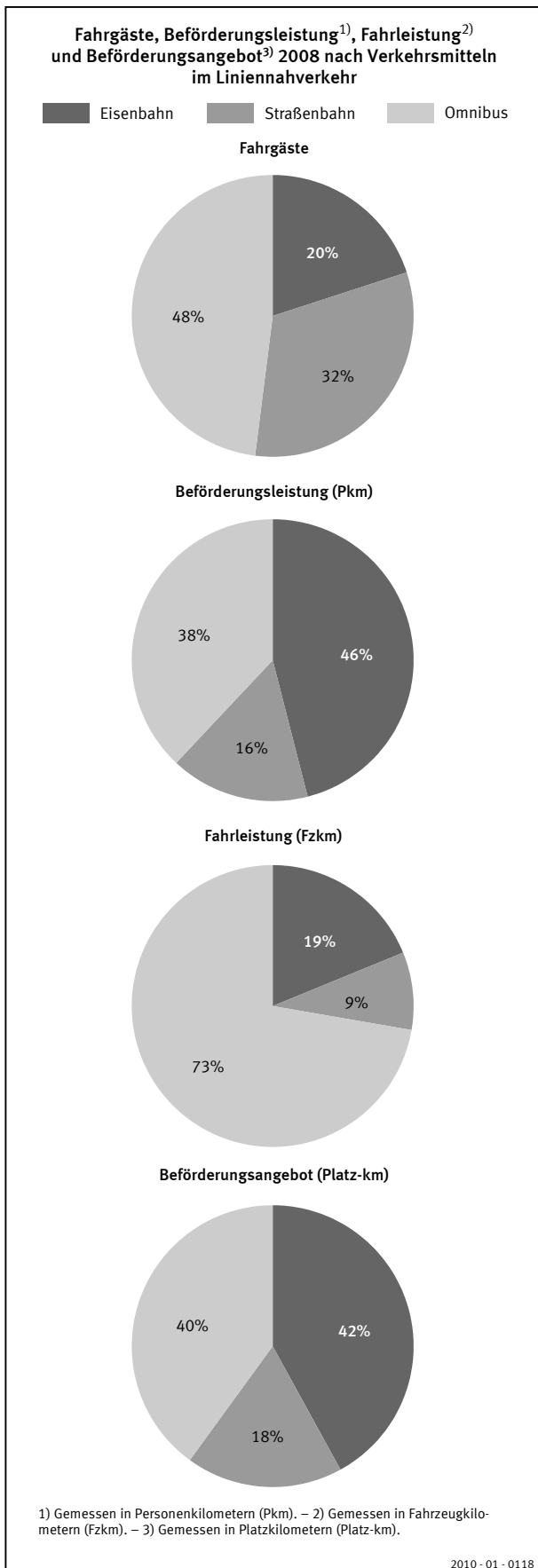
Auf Busse entfiel nach wie vor knapp die Hälfte (48%) aller Verkehrsmittelfahrten, auf Straßenbahnen knapp ein Drittel (32%) und auf den Eisenbahnnahverkehr ein Fünftel (20%). Von der Gesamtbeförderungsleistung im Liniennahverkehr erbrachten die Eisenbahnen 46%, die Busse 38% und die Straßenbahnen 16% (siehe Schaubild 1 auf S. 132).

Insgesamt legten die Fahrzeuge im Liniennahverkehr 3,4 Mrd. Bus- bzw. Zugkilometer zurück, das waren 0,3% mehr als im Jahr 2007. Mit 2,5 Mrd. Fahrzeugkilometern entfielen knapp drei Viertel der gesamten Fahrleistung (73%)

8) Benutzt beispielsweise eine Person, um ein Fahrziel 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.

9) Die unterschiedlichen Konzepte wirken sich nur bei der Zahl der Fahrgäste aus, die über die verschiedenen Verkehrsmittel summierten Beförderungsleistungen in Personenkilometern addieren sich dagegen zur Beförderungsleistung des Unternehmens, da über die erfasste Fahrweite die unterschiedlichen Fahrten vergleichbar gemacht werden. Die zu einem bestimmten Fahrziel zurückgelegten Personenkilometer bleiben gleich, unabhängig davon ob sie mit einem oder mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Schaubild 1



auf Busse, Eisenbahnen erbrachten 19% und Straßenbahnen 8,7%.

Die Verkehrsmittel stellten ein Beförderungsangebot¹⁰⁾ von 464 Mrd. Platzkilometern im Liniennahverkehr zur Verfügung, davon wurden 42% von Eisenbahnen, 40% von Omnibussen und 18% von Straßenbahnen offeriert. Die Fahrzeuge der Eisenbahnen verfügten durchschnittlich über 310 und die der Straßenbahnen über 290 Sitz- und Stehplätze. Je Omnibus wurde eine Kapazität von 74 Plätzen ermittelt. Der Auslastungsgrad – das ist das Verhältnis der Beförderungsnachfrage (gemessen in Personenkilometern) zum Beförderungsangebot (gemessen in Platzkilometern) – liegt im Durchschnitt für Eisenbahnen bei 24%, für Omnibusse bei 21% und für Straßenbahnen bei 19%. Dabei ist die stark differierende Fahrzeugbesetzung, zum Beispiel zwischen dem verstärkten Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr oder im Schülerverkehr und der relativ schwachen Nachfrage in den Nachtstunden sowie an Wochenenden und Feiertagen, zu berücksichtigen.

Die Einnahmen der Unternehmen erreichten im Jahr 2008 einen neuen Höchstwert. Für die im Liniennahverkehr erbrachten Verkehrsleistungen erzielten die Unternehmen direkte Beförderungseinnahmen¹¹⁾ von über 10,9 Mrd. Euro. Die Zunahme der direkten Beförderungseinnahmen gegenüber dem Vorjahr um 3,8% lag deutlich über der Zunahme der Zahl der Fahrgäste und der der Beförderungsleistung. Je Beförderungsfall wurden im Jahr 2008 durchschnittliche Einnahmen von rund 1,03 Euro (nach 1,00 Euro im Jahr 2007), je Personenkilometer von 10,8 Cent erzielt (nach 10,6 Cent im Vorjahr).

Die überwiegende Mehrzahl der im Liniennahverkehr tätigen Unternehmen sind private Unternehmen (81%). Im Hinblick auf die Verkehrsleistungen und die Beförderungseinnahmen kommt dagegen den öffentlichen Unternehmen¹²⁾ (16% aller Unternehmen) die Hauptbedeutung zu: 88% aller Fahrgäste nutzten öffentliche Unternehmen, auf letztere entfielen 85% der Einnahmen. Die gemischtwirtschaftlichen Unternehmen spielen nur eine untergeordnete Rolle (siehe Schaubild 2). Im Jahr 2008 verbuchten die öffentlichen und privaten Unternehmen jeweils eine Zunahme der Zahl der Fahrgäste (+1,1 bzw. +2,7%) und der Beförderungsleistungen (+1,3 bzw. +6,8%). Dagegen mussten

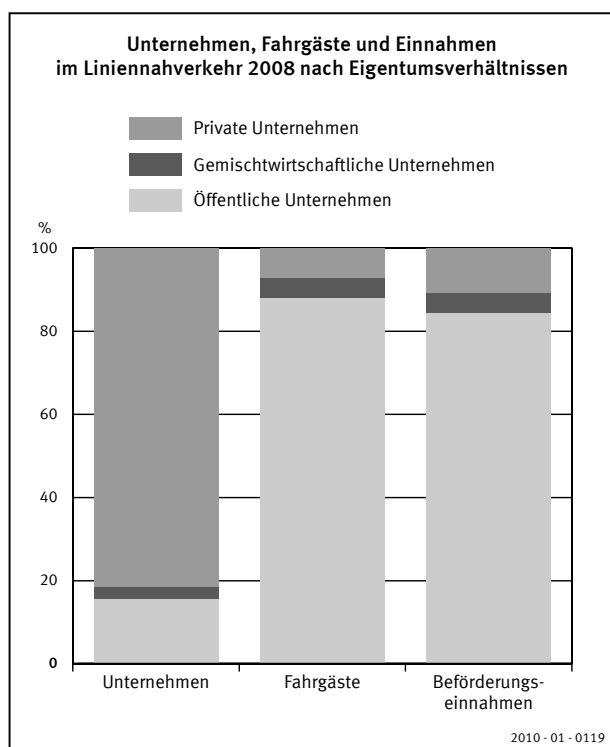
10) Das Beförderungsangebot im Personenverkehr wird in der Maßeinheit Platzkilometer gemessen und in der Regel durch Multiplikation der Fahrleistung (in Zug- bzw. Buskilometern) mit dem Platzangebot (Sitz- und Stehplätze) je Fahrzeug errechnet.

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

11) 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.

12) 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).

Schaubild 2



gemischtwirtschaftliche Unternehmen hier Rückgänge hinnehmen.

3.1 Ausbildungsverkehr: leichte Zunahme der Fahrgastzahlen

Dem Ausbildungsverkehr kommt insgesamt eine große Bedeutung für den Personenverkehr mit Bussen und Bahnen zu. Er setzt sich aus drei Positionen zusammen, nämlich aus den Fahrten mit speziellen Zeitfahrausweisen im allgemeinen Liniennahverkehr, aus dem freigestellten Schülerverkehr sowie aus den zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählenden Schülerfahrten.¹³⁾

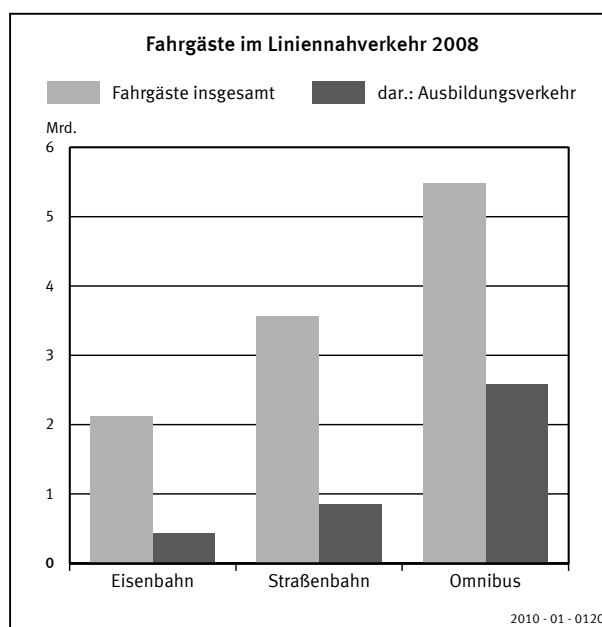
Auf Schülerinnen, Schüler, Studierende und Auszubildende entfielen 2008 über 3,7 Mrd. Unternehmensfahrten im Nahverkehr, das war insgesamt ein leichter Anstieg um 0,5 % gegenüber dem Vorjahr. Mit Zeitfahrausweisen des allgemeinen Linienverkehrs, die ausschließlich für Personen in Ausbildung gelten und die neben den reinen Ausbildungsfahrten – je nach Tarifgestaltung – auch für den Freizeitverkehr eingesetzt werden können, wurden 3,57 Mrd. Fahrten unternommen, 96 % aller Fahrten im Ausbildungsverkehr.

Im freigestellten Schülerverkehr zum und vom Unterricht, für den die Schulträger die Beförderungskosten übernehmen, wurden Schülerinnen und Schüler 146 Mill. Mal befördert, das entspricht einem Anteil am Ausbildungsverkehr von 3,9%. Die speziell angebotenen entgeltlichen Schülerfahrten hatten mit 19 Mill. Fahrten und einem Anteil von 0,5 % am gesamten Ausbildungsverkehr nur eine untergeordnete Bedeutung.

¹³⁾ Nicht enthalten in den Angaben sind die Fahrten von Schülerinnen und Schülern, Studierenden und Auszubildenden, die keine speziellen Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs benutzten.

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 5,4 Mrd. Omnibusfahrgästen und damit 47 % der Omnibusfahrgäste insgesamt fuhren im Ausbildungsverkehr, bei Straßenbahnen lag der Anteil des Ausbildungsverkehrs an der Gesamtzahl der Straßenbahnfahrgäste bei 24 %. Einen noch geringeren Anteil des Ausbildungsverkehrs verbuchten mit 20 % die Eisenbahnen: Hier wurden 434 Mill. Schüler, Studierende und andere Auszubildende bei einer Gesamtzahl von 2,2 Mrd. Fahrgästen befördert (siehe Schaubild 3).

Schaubild 3



Die Unternehmen erwirtschafteten rund ein Viertel (27 %) ihrer Beförderungseinnahmen durch den Ausbildungsverkehr. Mit 2,93 Mrd. Euro lagen diese Einnahmen im Jahr 2008 um 2,9 % über dem Vorjahreswert. Damit sind die Einnahmen aus Ausbildungsbeförderungen weniger stark gestiegen als die Gesamteinnahmen (+ 3,8 %).

3.2 Regionale Daten

Für die regionale Zuordnung von Verkehrsleistungen zum Ort der tatsächlichen Leistungserbringung melden die Unternehmen für den Liniennahverkehr die Beförderungseinnahmen (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 2008) werden zur Entlastung der kleineren Unternehmen nur die größeren Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen im Jahr dazu befragt.

**3.2.1 Beförderungsleistungen:
am höchsten in Nordrhein-Westfalen**

Insgesamt erzielten die größeren Unternehmen in Deutschland im Jahr 2008 eine Beförderungsleistung von 98,9 Mrd. Pkm. Dabei wurden die meisten Personenkilometer in den drei bevölkerungsreichsten Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg zurückgelegt, zusammen wurde in diesen Ländern die Hälfte aller erbrachten Personenkilometer zurückgelegt. In den drei Bundesländern mit den geringsten Einwohnerzahlen (Bremen, Saarland, Mecklenburg-Vorpommern) war diese Leistungsgröße am niedrigsten. Zusammen kamen diese Länder auf einen Anteil von 3,6 % an der Beförderungsleistung insgesamt (siehe Tabelle 3). Bezieht man die geleisteten Personenkilometer auf die Bevölkerungszahl, so legte im Durchschnitt jeder Einwohner Deutschlands im Jahr 2008 etwa 1 200 km im Liniennahverkehr mit größeren Unternehmen zurück.¹⁴⁾ Besonders intensiv wurde das Nahverkehrsangebot der größeren Unternehmen dabei in den Stadtstaaten Hamburg und Berlin mit rund 2 360 bzw. 2 290 km je Einwohner genutzt. Die wenigsten Personenkilometer je Einwohner ergaben sich für die Länder Thüringen (800), Saarland (920) und Mecklenburg-Vorpom-

Tabelle 3: Beförderungsleistungen im Liniennahverkehr 2008 nach Verkehrsmittel und dem Land der Leistungserbringung¹⁾

Land	Ins-gesamt	Davon Beförderungsleistungen im Verkehr mit		
		Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omnibussen
Mill. Personenkilometer				
Deutschland	98 889	46 961	16 186	35 742
Baden-Württemberg	12 909	6 283	1 742	4 884
Bayern	16 797	9 116	2 577	5 104
Berlin	7 867	4 083	2 601	1 183
Brandenburg	3 112	1 925	129	1 057
Bremen	1 032	460	274	298
Hamburg	4 182	2 045	1 233	904
Hessen	6 562	3 658	876	2 029
Mecklenburg-Vorpommern ..	1 582	770	182	630
Niedersachsen	7 873	3 688	690	3 495
Nordrhein-Westfalen	20 406	8 332	3 386	8 687
Rheinland-Pfalz	3 969	1 754	168	2 047
Saarland	945	258	64	623
Sachsen	4 165	1 364	1 325	1 475
Sachsen-Anhalt	2 352	871	566	915
Schleswig-Holstein	3 323	1 570	55	1 698
Thüringen	1 814	784	317	713
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland	100	47,5	16,4	36,1
Baden-Württemberg	100	48,7	13,5	37,8
Bayern	100	54,3	15,3	30,4
Berlin	100	51,9	33,1	15,0
Brandenburg	100	61,9	4,1	34,0
Bremen	100	44,6	26,6	28,9
Hamburg	100	48,9	29,5	21,6
Hessen	100	55,7	13,3	30,9
Mecklenburg-Vorpommern ..	100	48,7	11,5	39,8
Niedersachsen	100	46,8	8,8	44,4
Nordrhein-Westfalen	100	40,8	16,6	42,6
Rheinland-Pfalz	100	44,2	4,2	51,6
Saarland	100	27,3	6,8	65,9
Sachsen	100	32,7	31,8	35,4
Sachsen-Anhalt	100	37,0	24,1	38,9
Schleswig-Holstein	100	47,2	1,7	51,1
Thüringen	100	43,2	17,5	39,3

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

14) Bezogen auf alle Unternehmen waren es 1 230 km im Liniennahverkehr.

mern (950). Zu berücksichtigen ist allerdings, dass sich in den Stadtstaaten der Pendlerverkehr aus den umliegenden Bundesländern bemerkbar macht.

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 (36 %), während mit Straßenbahnen nur 16 % der Beförderungsleistung erbracht wurden.

Nach Bundesländern untergliedert war die Eisenbahn in Brandenburg (62 %) und Hessen (56 %) das führende Verkehrsmittel. Busverkehre dominierten im Saarland (66 %) und in Rheinland-Pfalz (52 %). Straßenbahnen (einschl. Hoch-, U-, Stadt-, Schwebbahnen und ähnlicher Bahnen) haben im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (16 %) hohe Anteile in Berlin (33 %) und Sachsen (32 %).

**3.2.2 Fahrleistungen:
höchster Straßenbahnanteil in Berlin**

In Deutschland wurden von den größeren Unternehmen insgesamt 3 226 Mill. Zug- und Buskilometer (+0,1 %) 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 (15 %) und Baden-Württemberg (13 %), während für die – gemessen an der Bevölkerungszahl – kleinsten Bundesländer auch die geringsten Anteile an den insgesamt zurückgelegten Fahrzeugkilometern registriert wurden: In Bremen wurden 1,2 % aller Fahrzeugkilometer zurückgelegt, im Saarland 1,4 % und in Mecklenburg-Vorpommern 2,5 % (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 – fast gleichauf liegend – Bayern, Baden-Württemberg und Sachsen. Im Ländervergleich hat Berlin damit auch den höchsten Anteil der von Straßenbahnen erbrachten Fahrleistungen (24 %) an den gesamten Beförderungsleistungen im Land.

Nach Kreisen bzw. kreisfreien Städten wurden die meisten Fahrzeugkilometer (Fzkm) in den nicht weiter administrativ nach Kreisen untergliederten Stadtstaaten Berlin (159 Mill. Fzkm) und Hamburg (90 Mill. Fzkm) erbracht. Danach folgten die Region Hannover (56 Mill. Fzkm), die Stadt München (55 Mill. Fzkm) und die Stadt Köln (44 Mill. Fzkm).

**4 Fernverkehr mit Omnibussen:
starker Rückgang der
Passagierzahlen**

Insgesamt waren im Jahr 2008 im Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen 3 984 Unternehmen und im Linienfernver-

Tabelle 4: Fahrleistungen im Liniennahverkehr 2008 nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung¹⁾

Land	Ins-gesamt	Davon Fahrleistungen im Verkehr mit		
		Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omnibussen
	Mill. Fahrzeug-kilometer	Mill. Zugkilometer	Mill. Bus-kilometer	
Deutschland	3 226,2	628,1	294,4	2 303,7
Baden-Württemberg	403,7	83,6	31,2	288,8
Bayern	468,8	112,5	31,9	324,5
Berlin	159,4	35,0	38,0	86,4
Brandenburg	117,6	31,9	5,8	79,9
Bremen	37,5	3,3	7,4	26,9
Hamburg	89,8	12,7	11,2	65,9
Hessen	213,4	42,6	20,3	150,5
Mecklenburg-Vorpommern	79,2	18,5	4,7	56,0
Niedersachsen	297,6	53,0	16,0	228,6
Nordrhein-Westfalen	634,2	89,9	68,0	476,4
Rheinland-Pfalz	161,0	32,7	3,3	125,0
Saarland	44,3	6,5	1,4	36,5
Sachsen	184,9	36,3	31,0	117,6
Sachsen-Anhalt	114,2	25,3	13,7	75,2
Schleswig-Holstein	116,7	22,7	0,6	93,4
Thüringen	103,8	21,6	10,0	72,2
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland	100	19,5	9,1	71,4
Baden-Württemberg	100	20,7	7,7	71,5
Bayern	100	24,0	6,8	69,2
Berlin	100	22,0	23,8	54,2
Brandenburg	100	27,1	4,9	67,9
Bremen	100	8,8	19,7	71,7
Hamburg	100	14,1	12,5	73,4
Hessen	100	20,0	9,5	70,5
Mecklenburg-Vorpommern	100	23,4	5,9	70,7
Niedersachsen	100	17,8	5,4	76,8
Nordrhein-Westfalen	100	14,2	10,7	75,1
Rheinland-Pfalz	100	20,3	2,0	77,6
Saarland	100	14,7	3,2	82,4
Sachsen	100	19,6	16,8	63,6
Sachsen-Anhalt	100	22,2	12,0	65,8
Schleswig-Holstein	100	19,5	0,5	80,0
Thüringen	100	20,8	9,6	69,6

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

kehr mit Omnibussen 84 Unternehmen aktiv. Da 46 Unternehmen in beiden Verkehrsarten Passagiere beförderten, wurden insgesamt 4 022 Unternehmen mit Omnibusfernverkehren registriert (siehe Tabelle 5).

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

Die Unternehmen beförderten 62,2 Mill. Reisende im Fernverkehr (-4,7% gegenüber 2007), davon 2,8 Mill. Fahrgäste (Anteil: 4,5%) im Linienfernverkehr und 59,4 Mill. Fahrgäste (Anteil: 95,5%) im Gelegenheitsfernverkehr. Von diesen Fahrgästen des Gelegenheitsfernverkehrs nutzten mit 46,2 Mill. Fahrgästen über drei Viertel (78%) den Verkehr mit Mietomnibussen, weitere 19% reisten bei Ausflugsfahrten und 3,0% bei Ferienzeleisen.

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

Tabelle 5: Unternehmen und Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit Omnibussen 2008

Gegenstand der Nachweisung	Einheit	Insgesamt	Linienfernverkehr	Gelegenheitsfernverkehr
Unternehmen	Anzahl	4 022	84	3 984
Fahrgäste insgesamt	Mill.	62	3	59
nach der Hauptverkehrsbeziehung				
im Inlandsverkehr	Mill.	49	2	47
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	Mill.	13	1	12
nach der Verkehrsart				
bei Mietomnibusverkehren	Mill.	46	X	46
bei Ausflugsfahrten (einschl. Städtereisen)	Mill.	11	X	11
bei Ferienzeleisen (Pendel)	Mill.	2	X	2
Beförderungsleistung insgesamt	Mill. Pkm ¹⁾	24 537	1 379	23 158
im Inlandsverkehr	Mill. Pkm ¹⁾	16 505	309	16 196
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	Mill. Pkm ¹⁾	8 032	1 070	6 962
Fahrleistung insgesamt	Mill. Bus-km	786	55	730
auf inländischem Gebiet	Mill. Bus-km	546	27	520
auf ausländischem Gebiet	Mill. Bus-km	239	29	211
Veränderung gegenüber dem Vorjahr				
Unternehmen	%	-2,1	-2,3	-2,0
Fahrgäste insgesamt	%	-4,7	+3,5	-5,1
nach der Hauptverkehrsbeziehung				
im Inlandsverkehr	%	-4,5	-2,6	-4,6
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	%	-5,6	+14,8	-7,1
nach der Verkehrsart				
bei Mietomnibusverkehren	%	-5,8	X	-5,8
bei Ausflugsfahrten (einschl. Städtereisen)	%	-3,2	X	-3,2
bei Ferienzeleisen (Pendel)	%	+3,3	X	+3,3
Beförderungsleistung insgesamt	%	-4,4	-0,9	-4,7
im Inlandsverkehr	%	-4,4	-1,0	-4,5
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	%	-4,6	-0,9	-5,1
Fahrleistung insgesamt	%	-4,6	-1,7	-4,8
auf inländischem Gebiet	%	-4,7	-1,2	-4,8
auf ausländischem Gebiet	%	-4,4	-2,3	-4,7

1) Personenkilometer.

Insgesamt wurde im Omnibusfernverkehr eine Beförderungsleistung von 24,5 Mrd. Pkm erbracht, wovon 1,4 Mrd. Pkm (5,6 %) im Linienfernverkehr und 23,2 Mrd. Pkm (94 %) im Gelegenheitsfernverkehr zu verzeichnen waren. Die Beförderungsleistung hat im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 % abgenommen. Bei den Fahrleistungen von 786 Mill. Buskilometern entfiel ein Anteil von 7,0 % auf den Linienfernverkehr und einer von 93 % auf den Gelegenheitsfernverkehr. Die durchschnittliche Reiseweite betrug im Linienfernverkehr rund 490 km, im Gelegenheitsfernverkehr 390 km.

Vier Fünftel der Passagiere im Gelegenheitsfernverkehr und 61 % der Passagiere im Linienfernverkehr reisten im Jahr 2008 im Inlandsverkehr. Inlandsverkehr ist der Verkehr, bei dem Start- und Zielpunkt der Reise innerhalb Deutschlands liegen und die Reise ausschließlich in Deutschland verläuft. Die übrigen Reisen entfielen auf den grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr, bei dem Start- und/oder Zielpunkt bzw. wichtige Haltepunkte im Ausland liegen.¹⁵⁾ Bei den Beförderungsleistungen 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 im Fernverkehr mit Omnibussen im Jahr 2008 betrug 786 Mill. Buskilometer (-4,6 % gegenüber dem Vorjahr). Mit 546 Mill. km wurden davon rund 70 % auf deutschen und mit 239 Mill. km 30 % auf ausländischen Straßen zurückgelegt.

5 Fernverkehr mit Eisenbahnen: Zunahme der Fahrgastzahlen

Die Eisenbahnunternehmen beförderten im Jahr 2008 insgesamt 123,7 Mill. Reisende im Fernverkehr und legten dabei 35,6 Mrd. Personenkilometer zurück; dies waren jeweils 4,0 % mehr als im Vorjahr. Die Höhe der Veränderungsrate wurde auch durch den Streik der Lokführer im vierten Quartal 2007 beeinflusst. Allein in den letzten drei Monaten des Jahres 2008 wurden 7,9 % mehr Fahrgäste als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum befördert. Die Eisenbahnen erzielten eine Fahrleistung von 154,0 Mill. Zugkilometern und ein Beförderungsangebot von 81,0 Mrd. Platzkilometern im Fernverkehr. Hier war jeweils ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

Von den Fahrgästen reisten 112,9 Mill. Personen und damit 91 % zwischen deutschen Bahnhöfen, die übrigen 10,8 Mill. Personen (9 %) dagegen grenzüberschreitend. Hauptreise-

länder waren die Schweiz mit 3,4 Mill. und Österreich mit 1,9 Mill. Ein- und Aussteigern. Von den Beförderungsleistungen auf deutschem Boden wurden 89 % im Inlandsverkehr, 11 % im grenzüberschreitenden Verkehr und im Transitverkehr erbracht. Die mittlere Reiseweite¹⁶⁾ betrug 288 km.

6 Unternehmensstruktur nach Verkehrsarten

Von den 5 120 Unternehmen, die im Jahr 2008 Personenverkehr mit Bussen und Bahnen (ohne Eisenbahnfernverkehr) anboten, waren 2 648 bzw. 52 % nur in einem Bereich tätig.

1 776 (35 %) Unternehmen führten ausschließlich Gelegenheitsfernverkehr durch, 629 (12 %) nur Liniennahverkehr, 207 (4,0 %) nur Gelegenheitsnahverkehr und 36 (0,7 %) nur Linienfernverkehr. Dabei beförderten die Unternehmen mit ausschließlich Liniennahverkehr 43 % der insgesamt 10,7 Mrd. Fahrgäste und erbrachten 47 % der in allen Verkehrsarten insgesamt erzielten Beförderungsleistung von 126,7 Mrd. Personenkilometern.

Bei den 1 657 Unternehmen mit zwei Verkehrsarten waren 850 (17 % aller Unternehmen) sowohl im Liniennahverkehr als auch im Gelegenheitsfernverkehr tätig. Zu den Verkehrsleistungen trugen allerdings die 263 (5,1 %) Unternehmen mit Liniennah- sowie Gelegenheitsnahverkehr wesentlich stärker bei. Mit ihnen waren 37 % der Fahrgäste unterwegs; diese legten dabei 19 % aller Personenkilometer zurück. Rund jedes zehnte Unternehmen (530 Unternehmen) führte nur Gelegenheitsverkehr im Nah- und Fernbereich durch; diese hatten bei den Verkehrsleistungen jedoch nur eine geringe Bedeutung.

Fast alle Unternehmen mit drei Verkehrsarten fuhren im Liniennahverkehr sowie im Gelegenheitsnah- und -fernverkehr (782 bzw. 15 %). Diese meldeten jeweils 12 % aller Reisenden und der erzielten Beförderungsleistung.

Nur 17 Unternehmen waren in allen vier Verkehrsbereichen aktiv. Ihr Anteil an den beförderten Personen und den von diesen zurückgelegten Personenkilometern lag jeweils unter 1 %.

7 Eckdaten für den Linienverkehr 2009

Im Rahmen der Quartalsstatistik liegen von den rund 900 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 2009 vor.¹⁷⁾ Angaben zum Gelegenheitsverkehr mit Omni-

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

16) 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.

17) Grundlage hierfür sind die Ergebnisse für die ersten drei Quartale sowie vorläufige Ergebnisse und Schätzungen für das vierte Quartal 2009.

bussen werden von den Unternehmen dagegen nicht unterjährig, sondern nur in der Jahresstatistik erhoben.

Im Jahr 2009 entwickelte sich der Nahverkehr der größeren Unternehmen positiv. Insgesamt wurden bei Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr 10,55 Mrd. Personen befördert, 1,3 % mehr als im Vorjahr. Dabei wurden Straßenbahnen (einschl. Stadtbahnen, U-Bahnen, Schwebbahnen) mit 3,7 Mrd. Fahrgästen (+ 3,7 %) im Jahr 2009 wesentlich häufiger zu Fahrten genutzt als im Jahr 2008. Die Fahrgastzahlen im Omnibusnahverkehr stiegen leicht um 0,2 % auf 5,3 Mrd., im Nahverkehr mit Eisenbahnen (einschl. S-Bahnen) blieben sie konstant bei 2,2 Mrd.¹⁸⁾ Diese Entwicklung wurde allerdings wesentlich durch Sonderfaktoren im Land Berlin beeinflusst (rund 12 % aller Fahrgäste im Liniennahverkehr in Deutschland werden von Berliner Unternehmen befördert). Zum einen führte ein mehrere Wochen andauernder Streik im Jahr 2008 zu vergleichsweise niedrigen Fahrgastzahlen. Zum anderen kam es aufgrund der im Jahr 2009 begonnenen und andauernden Einschränkungen im Berliner Eisenbahnverkehr zu Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel, wie zum Beispiel die Berliner U-Bahn. Blendet man diese Sonderentwicklungen aus, so setzte sich in den anderen fünfzehn Bundesländern zusammen der beständig leichte Zuwachs der letzten Jahre im Schienennahverkehr weiter fort; dagegen wurden mit Omnibussen weniger Fahrgäste befördert.

Die Beförderungsleistung im Liniennahverkehr stieg im Jahr 2009 um 0,4 % auf 98,6 Mrd. Personenkilometer. Davon wurden die meisten Pkm mit Eisenbahnen (46,1 Mrd. Pkm) sowie mit Omnibussen (37,7 Mrd. Pkm) zurückgelegt; hier wurde jeweils ein leichter Rückgang um 0,3 % registriert. Starke Zuwächse verzeichnete dagegen der Straßenbahnverkehr (+ 4,2 % auf 16,8 Mrd. Pkm).

Im Linienfernverkehr mit Omnibussen wurden mit 2,0 Mill. (– 9,3 % gegenüber dem Vorjahr) deutlich weniger Reisende gezählt. Die Beförderungsleistung ging ebenfalls stark um 9,2 % auf 900 Mill. Pkm zurück.

Der Fernverkehr mit Eisenbahnen war im Jahr 2009 leicht rückläufig. Fernreisende benutzten 123 Mill. Mal die Eisenbahn, das waren 0,7 % weniger Fahrten als im Vorjahr. Die Beförderungsleistung sank dabei um 2,2 % auf 34,8 Mrd. Personenkilometer. [uu](#)

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

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2010

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Roderich Egeler
Präsident des Statistischen Bundesamtes
Verantwortlich für den Inhalt:
Brigitte Reimann,
65180 Wiesbaden
Telefon: +49 (0) 6 11/75 2086

Internet: www.destatis.de

Ihr Kontakt zu uns: www.destatis.de/kontakt

Statistischer Informationsservice

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

Telefax: +49 (0) 6 11/75 33 30

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

Erscheinungsfolge: monatlich