

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

Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2009

Im Jahr 2009 wurde der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen von den Fahrgästen in Deutschland 11,0 Milliarden Mal in Anspruch genommen, das waren 180 Millionen beziehungsweise 1,7% mehr Fahrgäste als im Vorjahr. Im Linienverkehr fuhren über 10,9 Milliarden und damit rund 99% aller Fahrgäste. Darunter nutzten 10,8 Milliarden Fahrgäste (+1,7%) den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen und 126 Millionen Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen (-0,6%). Im Durchschnitt legte jeder der knapp 82 Millionen Einwohner Deutschlands etwa 1 260 Kilometer im Liniennahverkehr und rund 440 Kilometer im Linienfernverkehr zurück. Im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, fuhren 83 Millionen Fahrgäste (-0,3%).

1 Methodik

Das Berichtssystem über den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen ist mit der Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes (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 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 (einschließlich S-Bahnen) oder Straßenbahnen (einschließlich Hoch-, U-, Stadt-, Schwebebahnen und ähnlicher Bahnen, aber ohne Berg- und Seilbahnen) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen (Kraftomnibussen und Obussen) betreiben. Nicht berücksichtigt wird der Verkehr mit Taxis oder mit Mietwagen. Erhebungsbereich und Fragenprogramme sind dabei – abhängig von der Größe der Unternehmen – unterschiedlich abgegrenzt, um kleine und mittlere Unternehmen von Berichtspflichten zu entlasten. So findet die fünfjährige Erhebung als Vollerhebung bei allen Unternehmen statt, während die jährliche Erhebung als repräsentative Stichprobenerhebung mit verkürztem Merkmalskatalog durchgeführt wird. Vierteljährlich werden ausschließlich Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen je Jahr befragt.

Der vorliegende Bericht für das Jahr 2009 bezieht sich erstmals seit dem Jahr 2004 wieder auf eine Vollerhebung, bei der fünfjährlich von allen Unternehmen – unabhängig von ihrer Größe – alle Verkehrsleistungsdaten sowie zusätzlich auch Strukturdaten zu den Linien, Beschäftigten und Fahrzeugen erfragt werden. Die ausgewiesenen Ergebnisse für das Jahr 2009 beruhen somit komplett auf den von den Unternehmen gemeldeten Werten und nicht – wie in den Vorjahren – auf hochgerechneten Werten.

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 Seite 318).

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.²

Der Schwerpunkt der folgenden Darstellung liegt auf der Präsentation der detaillierten Ergebnisse der Jahresehebungen für das Berichtsjahr 2009 (Kapitel 2 bis 6). Aktuellere Ergebnisse liefern die Vierteljahresehebungen, allerdings nur in geringer Gliederungstiefe. Eckdaten der größeren Unternehmen für das Berichtsjahr 2010 runden die Darstellung ab (Kapitel 7).

2 Ergebnisüberblick

Die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland hat im Jahr 2009 insgesamt weiter zugenommen. Fahrgäste nutzten den öffentlichen Personenverkehr 11,0 Milliarden Mal; das waren 180 Millionen beziehungsweise 1,7% mehr Bus- und Bahnfahrten als im Vorjahr (siehe Tabelle 1). Die Beförderungsleistung³ insgesamt lag bei 161,1 Milliarden Personenkilometern, das waren 0,6% weniger als im Vorjahr.

Tabelle 1 Fahrgäste und Beförderungsleistung 2009 nach Verkehrsarten

	Fahrgäste	Veränderung gegenüber 2008	Beförderungsleistung	Veränderung gegenüber 2008
	Mill.	%	Mill. Pkm ¹	%
Busse und Bahnen insgesamt	11 010	+ 1,7	161 090	- 0,6
Linienverkehr	10 927	+ 1,7	138 937	+ 0,7
Nahverkehr	10 801	+ 1,7	102 835	+ 1,8
Fernverkehr				
mit Eisenbahnen	123	- 0,4	34 811	- 2,1
mit Omnibussen	3	- 6,6	1 291	- 6,4
Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen	83	- 0,3	22 153	- 8,1

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. Die Abgrenzungen werden im Einzelnen in den folgenden Kapiteln dargestellt.

Im Linienverkehr wurden über 10,9 Milliarden (+ 1,7%) und damit rund 99% aller Fahrgäste befördert. Davon nutzten 10,8 Milliarden Fahrgäste (+ 1,7%) den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen (Anteil an der Gesamtzahl der Fahrgäste: 98,1%) und 126 Millionen Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibus-

sen (Anteil: 1,1%). Im Nahverkehr fuhren die Fahrgäste durchschnittlich 9,5 Kilometer weit, im Fernverkehr betrug die durchschnittliche Reiseweite 287 Kilometer. Aufgrund dieser höheren Fahrtweiten entfiel von der Beförderungsleistung im Linienverkehr im Jahr 2009 von 139 Milliarden Personenkilometern (+ 0,7%) ein wesentlich größerer Anteil auf den Fernverkehr als bei den Fahrgästen: Im Liniennahverkehr wurden 103 Milliarden Personenkilometer (Anteil an der Beförderungsleistung von Bussen und Bahnen insgesamt: 64%) und im Linienfernverkehr 36 Milliarden Personenkilometer (22%) erbracht.

Auf den Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, entfielen 0,8% aller Fahrten. Mit 83 Millionen Fahrgästen lag die Zahl der Reisenden um 0,3% niedriger als im Vorjahr. Aufgrund der auch hier höheren Reiseweiten trug der Gelegenheitsverkehr mit 22 Milliarden Personenkilometern 14% zur gesamten Beförderungsleistung bei.

3 Liniennahverkehr: weiterhin leicht positive Entwicklung

Im Jahr 2009 waren im Liniennahverkehr rund 2 600 Unternehmen als Beförderer aktiv. Dabei ist unter Linienverkehr 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 Linienverkehre, die dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.⁴ Bei den Eisenbahnen zählt der Verkehr, der von bestimmten Zuggattungen (zum Beispiel S-Bahn, Regionalbahn) abgewickelt wird, zum Nahverkehr.

Das Nahverkehrsangebot wurde von den Fahrgästen 10,8 Milliarden Mal (+ 1,7%) genutzt. Die Zahl der Fahrgäste spiegelt in der Verkehrsstatistik dabei die Zahl der einzelnen Beförderungsfälle wider. Als Beförderungsfall beziehungsweise beförderte Person im Linienverkehr gilt im Rahmen des Unternehmensfahrtkonzepts eine entgeltlich oder unentgeltlich (zum Beispiel als Freifahrer) durchgeführte und nicht unterbrochene Fahrt eines Fahrgastes auf dem Netz eines Verkehrsunternehmens, unabhängig davon, ob ein oder mehrere vom Unternehmen betriebene Verkehrsmittel benutzt wurden. Die Zahl der 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 Fahrscheine ermittelt. Bei Zeitfahrausweisen und unentgeltlichen Beförderungen wird die Zahl der Fahrten mithilfe von

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

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

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

Informationen aus Verkehrserhebungen zur Fahrtenhäufigkeit geschätzt.

Die Fahrgäste führen im Liniennahverkehr im Durchschnitt je Fahrt 9,5 Kilometer weit, sodass die Beförderungsleistung 102,8 Milliarden Personenkilometer (+1,8%) betrug. Die Fahrzeuge der Unternehmen erbrachten mit knapp 3,5 Milliarden Kilometern eine um 2,2% 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 in den einzelnen Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus) erfragt. In den Fällen, in denen ein Unternehmen in der Personenbeförderung verschiedene Verkehrsmittel einsetzt, ist die Gesamtzahl der Fahrgäste nach dem Unternehmensfahrtkonzept und nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept unterschiedlich: Ein Fahrgast, der in ein anderes Verkehrsmittel desselben Unternehmens umsteigt, wird nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept nämlich bei jedem Verkehrsmittel gezählt, nach dem Unternehmensfahrtkonzept hingegen nur einmal. Benutzt beispielsweise eine Person, um ein Fahrtziel zu erreichen, zunächst einen Bus, danach eine Straßenbahn und zum Schluss einen anderen Bus des gleichen Unternehmens, so wird diese einmal beim Verkehrsmittel Bus und einmal beim Verkehrsmittel Straßenbahn gezählt. Das ergibt zwei Fahrgäste nach dem Verkehrsmittelfahrtkonzept und einen Fahrgast nach dem Unternehmensfahrtkonzept. Das Verkehrsmittelfahrtkonzept ermöglicht somit getrennte Ergebnisse für jedes Verkehrsmittel (Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus) eines

Unternehmens, das Unternehmensfahrtkonzept liefert Angaben für ein Unternehmen insgesamt. Die unterschiedlichen Konzepte wirken sich nur bei der Zahl der Fahrgäste aus, die über die verschiedenen Verkehrsmittel summierten Beförderungsleistungen in Personenkilometern addieren sich dagegen zur Beförderungsleistung des Unternehmens, da über die erfasste Fahrtweite die unterschiedlichen Fahrten vergleichbar gemacht werden. Die zu einem bestimmten Fahrtziel zurückgelegten Personenkilometer bleiben gleich, unabhängig davon, ob sie mit einem oder mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Nach Verkehrsmitteln wurden im Liniennahverkehr im Jahr 2009 in Omnibussen 5,5 Milliarden Fahrgäste registriert (+1,5% gegenüber dem Vorjahr), auf Straßenbahnen entfielen 3,7 Milliarden Fahrgäste (+2,9%) und auf Eisenbahnen 2,3 Milliarden Passagiere (+1,3%). Die kürzesten Strecken wurden mit Straßenbahnen zurückgelegt. Hier ging eine durchschnittliche Fahrt über 4,5 Kilometer, die durchschnittliche Länge einer Omnibusfahrt betrug 7,1 Kilometer, die einer Eisenbahnfahrt im Nahverkehr 21,0 Kilometer. 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 47,4 Milliarden Personenkilometern von den Eisenbahnen

Tabelle 2 Verkehrsleistungen und Einnahmen im Liniennahverkehr 2009 nach Verkehrsmitteln und Eigentumsverhältnissen

	Unternehmen ¹	Fahrgäste	Beförderungsleistung	Fahrleistung	Beförderungsangebot	Beförderungseinnahmen
	Anzahl	Mill.	Mill. Pkm ²	Mill. Fzkm ³	Mill. Platz-km	Mill. EUR
Liniennahverkehr insgesamt	2 597	10 801	102 835	3 464	469 718	11 389
Verkehrsmittelfahrten ⁴						
mit Eisenbahnen	68	2 254	47 382	639	194 565	.
mit Straßenbahnen	63	3 678	16 496	296	86 558	.
mit Omnibussen	2 532	5 500	38 957	2 529	188 594	.
dar.: Ausbildungsverkehr	2 461	3 755	.	.	.	3 012
Eigentumsverhältnisse						
Öffentliche Unternehmen	398	9 451	86 283	2 583	396 935	9 443
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen	82	565	5 348	276	22 629	582
Private Unternehmen	2 117	785	11 204	605	50 154	1 363
	Veränderung gegenüber 2008 in %					
Liniennahverkehr insgesamt	+ 1,8	+ 1,7	+ 1,8	+ 2,2	+ 1,4	+ 4,3
Verkehrsmittelfahrten ⁴						
mit Eisenbahnen	+ 6,3	+ 1,3	+ 0,9	+ 1,7	- 0,3	X
mit Straßenbahnen	± 0,0	+ 2,9	+ 3,2	+ 0,4	+ 1,8	X
mit Omnibussen	+ 1,6	+ 1,5	+ 2,3	+ 2,5	+ 2,9	X
dar.: Ausbildungsverkehr	+ 1,3	+ 0,9	.	.	.	+ 2,7
Eigentumsverhältnisse						
Öffentliche Unternehmen	- 0,3	+ 0,7	+ 0,5	+ 0,3	+ 0,1	+ 2,1
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen	+ 9,3	+ 17,9	+ 16,0	+ 8,4	+ 16,5	+ 14,8
Private Unternehmen	+ 1,9	+ 4,2	+ 5,6	+ 8,0	+ 6,0	+ 17,7

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.

erbracht; gegenüber 2008 war dies ein leichter Anstieg um 0,9%. Mit Omnibussen wurden 39,0 Milliarden Personenkilometer (+ 2,3%) und mit Straßenbahnen 16,5 Milliarden Personenkilometer (+3,2%) zurückgelegt. Alle drei Verkehrsmittel verzeichneten damit im Nahverkehr eine positive Entwicklung.

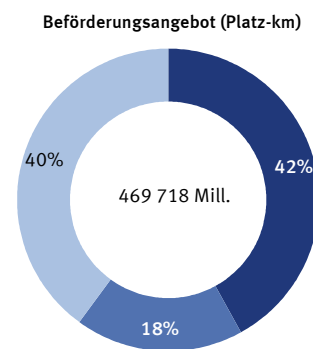
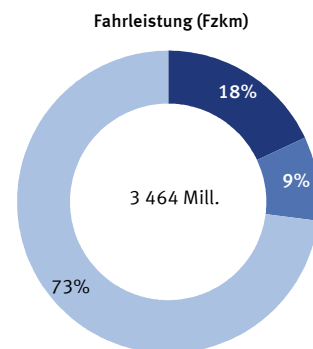
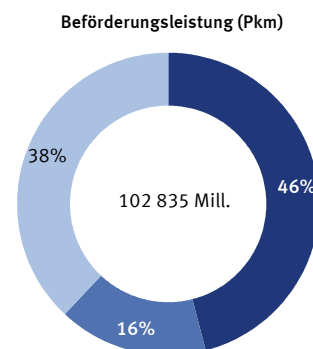
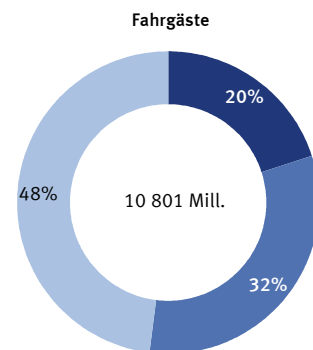
Auf Busse entfiel nach wie vor knapp die Hälfte (48%) aller Verkehrsmittelfahrten, auf Straßenbahnen knapp ein Drittel (32%) und auf den Eisenbahnnahverkehr ein Fünftel (20%). Hinsichtlich der Beförderungsleistung erbrachten die Eisenbahnen 46% der Gesamtbeförderungsleistung im Liniennahverkehr, die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

Insgesamt legten die Fahrzeuge im Liniennahverkehr 3,5 Milliarden Bus- beziehungsweise Zugkilometer zurück, das waren 2,2% mehr als im Jahr 2008. Mit 2,5 Milliarden Buskilometern entfielen knapp drei Viertel der gesamten Fahrleistung (73%) auf Busse, Eisenbahnen erbrachten 18% und Straßenbahnen 8,5%.

Die Verkehrsmittel stellten ein Beförderungsangebot⁵ von 470 Milliarden Platzkilometern im Liniennahverkehr zur Verfügung, davon wurden 41% von Eisenbahnen, 40% von Omnibussen und 18% von Straßenbahnen offeriert. 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 2009 einen neuen Höchstwert. Für die im Liniennahverkehr erbrachten Verkehrsleistungen erzielten die Unternehmen direkte Beförderungseinnahmen in Höhe von knapp 11,4 Milliarden Euro. Direkte Beförderungseinnahmen sind alle Einnahmen (ohne Umsatzsteuer) im Schienen- und Liniennahverkehr und Einnahmen aus dem freigestellten Omnibusverkehr (zum Beispiel 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. Die Zunahme der direkten Beförderungseinnahmen gegenüber dem Vorjahr von 4,3% lag deutlich über der Zunahme der Zahl der Fahrgäste und über der Zunahme der Beförderungsleistung. Je Beförde-

Schaubild 1 Fahrgäste, Beförderungsleistung¹, Fahrleistung² und Beförderungsangebot³ 2009 nach Verkehrsmitteln im Liniennahverkehr



■ Eisenbahn ■ Straßenbahn ■ Omnibus

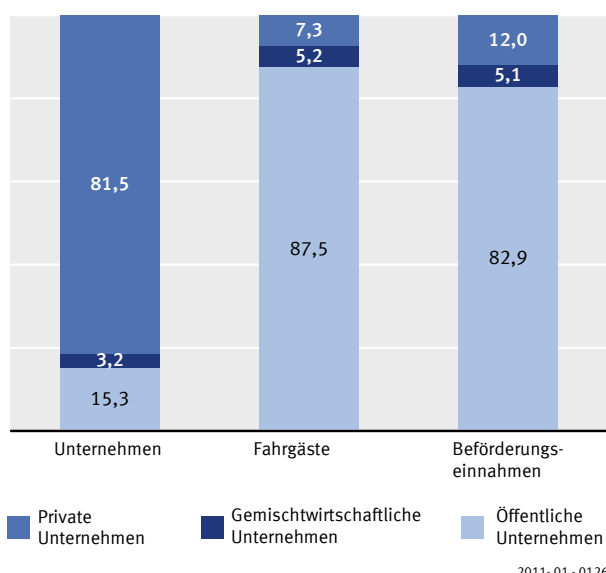
1 Gemessen in Personenkilometern (Pkm).
 2 Gemessen in Fahrzeugkilometern (Fzkm).
 3 Gemessen in Platzkilometern (Platz-km).

⁵ Das Beförderungsangebot im Personenverkehr wird in der Maßeinheit „Platzkilometer“ gemessen und in der Regel durch Multiplikation der Fahrleistung (in Zug- beziehungsweise Buskilometern) mit dem Platzangebot (Sitz- und Stehplätze) je Fahrzeug errechnet.
 Beispiel: Fährt ein Unternehmen mit Bus A (60 Plätze) 2 500 Kilometer, mit Bus B (50 Plätze) 2 000 Kilometer und mit Bus C (40 Plätze) 1 500 Kilometer, so errechnen sich $(2\,500 \times 60) + (2\,000 \times 50) + (1\,500 \times 40) = 310\,000$ Platzkilometer.

rungsfall wurden im Jahr 2009 durchschnittliche Einnahmen von rund 1,05 Euro (nach 1,03 Euro im Jahr 2008), je Personenkilometer von 11,1 Cent erzielt (nach 10,8 Cent je Personenkilometer im Jahr 2008).

Die weit überwiegende Zahl der im Liniennahverkehr tätigen Unternehmen sind private Unternehmen (82%). Im Hinblick auf die Verkehrsleistungen und die Beförderungseinnahmen kommt dagegen den öffentlichen Unternehmen⁶ (15% aller Unternehmen) die Hauptbedeutung zu: 88% aller Fahrgäste nutzten öffentliche Unternehmen, auf diese entfielen 83% der Einnahmen. Die gemischtwirtschaftlichen Unternehmen spielen nur eine untergeordnete Rolle (siehe Schaubild 2). Im Jahr 2009 wurden in Unternehmen aller Eigentumsverhältnisse jeweils Zunahmen bei der Zahl der Fahrgäste, den Beförderungsleistungen, den Fahrleistungen und dem Beförderungsangebot verbucht.

Schaubild 2 Unternehmen, Fahrgäste und Einnahmen im Liniennahverkehr 2009 nach Eigentumsverhältnissen
Prozent



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 Zeitfahrtafeln im allgemeinen Liniennahverkehr, aus dem freigestellten Schülerverkehr sowie aus den zu den Sonderformen des Linienverkehrs zählenden Schülerfahrten. Nicht enthalten in den Angaben sind die Fahrten von Schülerinnen und Schülern,

⁶ Bei öffentlichen Unternehmen sind am Grund- oder Stammkapital oder vergleichbaren Kapitalausstattungen ausschließlich Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts beteiligt, bei privaten Unternehmen sind dagegen keine Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts beteiligt. Als öffentlich gelten auch Unternehmen, die zu 100% Tochterunternehmen von öffentlichen Unternehmen sind. Als gemischtwirtschaftliche Unternehmen gelten alle übrigen Verkehrsunternehmen. Die Zuordnung zum Eigentumsverhältnis ist unabhängig von der Rechtsform eines Unternehmens (zum Beispiel Aktiengesellschaft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Kommanditgesellschaft).

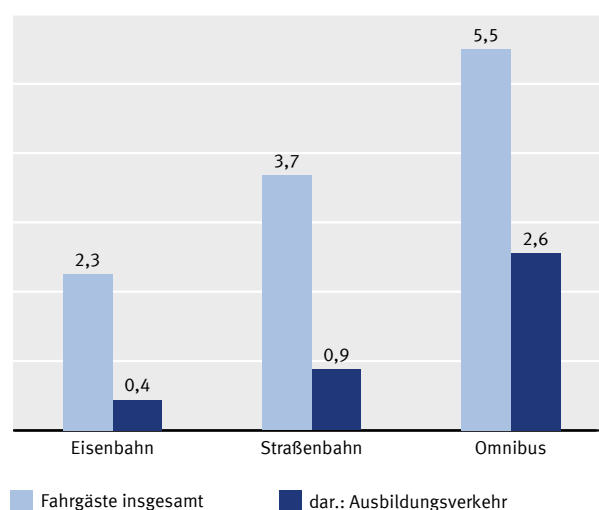
Studierenden und Auszubildenden, die keine speziellen Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs benutzten.

Auf Schülerinnen, Schüler, Studierende und Auszubildende entfielen 2009 3,75 Milliarden Unternehmensfahrten im Nahverkehr, das war insgesamt ein leichter Anstieg um 0,9% gegenüber dem Vorjahr. Mit Zeitfahrtafeln 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 Milliarden Fahrten unternommen, 95% aller Fahrten im Ausbildungsverkehr.

Im freigestellten Schülerverkehr zum und vom Unterricht, für den die Schulträger die Beförderungskosten übernehmen, wurden Schülerinnen und Schüler 157 Millionen Mal befördert, das entspricht einem Anteil am Ausbildungsverkehr von 4,2%. Die speziell angebotenen entgeltlichen Schülerfahrten hatten mit 23 Millionen Fahrten und einem Anteil von 0,6% am gesamten Ausbildungsverkehr nur eine untergeordnete Bedeutung.

Insgesamt entfiel mehr als ein Drittel (35%) aller Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr auf den Ausbildungsverkehr. Nach Verkehrsmitteln untergliedert zeigen sich aber große Unterschiede: 2,6 Milliarden von 5,5 Milliarden Omnibusfahrern und damit 47% der Omnibusfahrern insgesamt fuhrten im Ausbildungsverkehr, bei Straßenbahnen lag der Anteil des Ausbildungsverkehrs an der Gesamtzahl der Straßenbahnfahrern bei 24%. Einen noch geringeren Anteil des Ausbildungsverkehrs verbuchten mit 20% die Eisenbahnen: Hier wurden bei einer Gesamtzahl von 2,3 Milliarden Fahrern 445 Millionen Schüler/-innen, Studierende und andere Auszubildende befördert (siehe Schaubild 3).

Schaubild 3 Fahrgäste im Liniennahverkehr 2009
Milliarden



Die Unternehmen erwirtschafteten rund ein Viertel (26%) ihrer Beförderungseinnahmen durch den Ausbildungsverkehr. Mit 3,0 Milliarden Euro lagen diese Einnahmen im

Jahr 2009 um 2,7 % über dem Vorjahreswert. Damit sind die Einnahmen aus Ausbildungsbeförderungen weniger stark gestiegen als die Gesamteinnahmen (+ 4,3 %).

3.2 Regionale Daten

Für die regionale Zuordnung von Verkehrsleistungen zum Ort der tatsächlichen Leistungserbringung melden die Unternehmen für den Liniennahverkehr die Beförderungsleistung (Personenkilometer) nach dem Land der Leistungserbringung sowie die erbrachten Fahrleistungen (Fahrzeugkilometer) nach Kreisen. In den Jahren mit einer Totalerhebung, zum Beispiel im hier dargestellten Berichtsjahr 2009, liegen diese Informationen von allen Unternehmen vor; in den dazwischen liegenden Jahren (zum Beispiel 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: die meisten Personenkilometer in Nordrhein-Westfalen

Insgesamt erzielten die Unternehmen in Deutschland im Jahr 2009 eine Beförderungsleistung von 102,8 Milliarden Personenkilometern im Liniennahverkehr. Dabei wurden die meisten Personenkilometer in den drei bevölkerungsreichsten Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg zurückgelegt, zusammen kamen diese Länder auf mehr als die Hälfte aller erbrachten Personenkilometer. In den drei Bundesländern mit den geringsten Einwohnerzahlen (Bremen, Saarland, Mecklenburg-Vorpommern) war diese Leistungsgröße am niedrigsten. Zusammen kamen diese Bundesländer auf einen Anteil von 3,5 % an der Beförderungsleistung insgesamt (siehe Tabelle 3). Bezieht man die geleisteten Personenkilometer auf die Bevölkerungszahl, so legte im Durchschnitt jeder Einwohner Deutschlands im Jahr 2009 etwa 1 260 Kilometer im Liniennahverkehr zurück. Besonders intensiv wurde das Nahverkehrsangebot der Unternehmen dabei in den Stadtstaaten Hamburg mit rund 2 350 Kilometern je Einwohner und Berlin mit rund 2 410 Kilometern je Einwohner genutzt. Die wenigsten Personenkilometer je Einwohner ergaben sich für die Länder Thüringen (790) und Mecklenburg-Vorpommern (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 insgesamt hohe Anteile für den Liniennahverkehr der Eisenbahnen (46 %) und der Omnibusse (38 %), während mit Straßenbahnen nur 16 % der Beförderungsleistung erbracht wurden.

Nach Bundesländern untergliedert war die Eisenbahn insbesondere in Brandenburg (61 %) und in Hessen (54 %) das führende Verkehrsmittel. Busverkehre dominierten im Saarland (69 %) und in Rheinland-Pfalz (56 %). Straßenbahnen (einschließlich Hoch-, U-, Stadt-, Schwebbahnen und ähn-

Tabelle 3 Beförderungsleistungen im Liniennahverkehr 2009 nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung

	Ins-gesamt	Davon Beförderungsleistungen im Verkehr mit		
		Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omnibussen
Mill. Personenkilometer				
Deutschland	102 835	47 382	16 496	38 957
Baden-Württemberg	13 005	6 208	1 750	5 048
Bayern	18 087	9 132	2 616	6 339
Berlin	8 299	3 937	3 046	1 316
Brandenburg	3 211	1 974	133	1 103
Bremen	1 016	439	275	302
Hamburg	4 169	2 114	1 136	919
Hessen	6 844	3 691	898	2 255
Mecklenburg-Vorpommern	1 562	795	153	613
Niedersachsen	8 225	3 897	684	3 643
Nordrhein-Westfalen	21 203	8 535	3 353	9 315
Rheinland-Pfalz	4 229	1 714	161	2 354
Saarland	1 030	259	63	708
Sachsen	4 290	1 399	1 332	1 559
Sachsen-Anhalt	2 352	855	564	934
Schleswig-Holstein	3 546	1 626	64	1 856
Thüringen	1 767	808	267	692
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland	100	46,1	16,0	37,9
Baden-Württemberg	100	47,7	13,5	38,8
Bayern	100	50,5	14,5	35,0
Berlin	100	47,4	36,7	15,9
Brandenburg	100	61,5	4,2	34,4
Bremen	100	43,2	27,1	29,7
Hamburg	100	50,7	27,3	22,0
Hessen	100	53,9	13,1	33,0
Mecklenburg-Vorpommern	100	50,9	9,8	39,3
Niedersachsen	100	47,4	8,3	44,3
Nordrhein-Westfalen	100	40,3	15,8	43,9
Rheinland-Pfalz	100	40,5	3,8	55,7
Saarland	100	25,2	6,1	68,7
Sachsen	100	32,6	31,1	36,3
Sachsen-Anhalt	100	36,3	24,0	39,7
Schleswig-Holstein	100	45,9	1,8	52,3
Thüringen	100	45,7	15,1	39,2

licher Bahnen) haben im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (16 %) hohe Anteile am Gesamtverkehr in Berlin (37 %) und in Sachsen (31 %).

3.2.2 Fahrleistungen: Berlin mit höchstem Straßenbahnanteil

In Deutschland wurden von den Unternehmen insgesamt 3 464 Millionen Zug- und Buskilometer im Liniennahverkehr zur Erbringung der Verkehrsleistungen zurückgelegt. Wie bei den Beförderungsleistungen entfielen die meisten Fahrzeugkilometer auf die bevölkerungsreichsten Bundesländer Nordrhein-Westfalen (19 % aller Fahrzeugkilometer), Bayern (16 %) 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 1,1 % aller Fahrzeugkilometer zurückgelegt, im Saarland 1,4 % und in Mecklenburg-Vorpommern 2,3 %

(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 – Baden-Württemberg, Bayern und Sachsen. Im Ländervergleich hat Berlin damit auch den höchsten Anteil der von Straßenbahnen erbrachten Fahrleistungen (24 %) an den gesamten Fahrleistungen im Land.

Tabelle 4 Fahrleistungen im Liniennahverkehr 2009 nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung

	Ins-gesamt	Davon Fahrleistungen im Verkehr mit		
		Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omnibussen
	Mill. Fahrzeugkilometer	Mill. Zugkilometer		Mill. Buskilometer
Deutschland	3 463,9	639,4	295,7	2 528,7
Baden-Württemberg	423,9	81,1	32,1	310,7
Bayern	563,9	117,5	31,8	414,6
Berlin	162,8	31,8	39,4	91,7
Brandenburg	122,7	33,3	5,9	83,5
Bremen	36,6	3,0	7,4	26,3
Hamburg	91,7	13,4	10,8	67,5
Hessen	245,0	41,8	20,6	182,6
Mecklenburg-Vorpommern	80,2	18,8	4,7	56,7
Niedersachsen	303,9	54,1	15,8	234,0
Nordrhein-Westfalen	669,4	98,7	68,3	502,5
Rheinland-Pfalz	182,1	33,8	3,1	145,2
Saarland	48,9	6,5	1,4	41,0
Sachsen	190,5	36,5	30,8	123,3
Sachsen-Anhalt	121,0	25,8	13,2	82,0
Schleswig-Holstein	115,4	21,6	0,6	93,2
Thüringen	105,7	21,7	9,7	74,2
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland	100	18,5	8,5	73,0
Baden-Württemberg	100	19,1	7,6	73,3
Bayern	100	20,8	5,6	73,5
Berlin	100	19,5	24,2	56,3
Brandenburg	100	27,1	4,8	68,1
Bremen	100	8,2	20,2	71,7
Hamburg	100	14,6	11,8	73,6
Hessen	100	17,1	8,4	74,5
Mecklenburg-Vorpommern	100	23,4	5,9	70,7
Niedersachsen	100	17,8	5,2	77,0
Nordrhein-Westfalen	100	14,7	10,2	75,1
Rheinland-Pfalz	100	18,6	1,7	79,7
Saarland	100	13,3	2,9	83,8
Sachsen	100	19,2	16,2	64,7
Sachsen-Anhalt	100	21,3	10,9	67,8
Schleswig-Holstein	100	18,7	0,5	80,8
Thüringen	100	20,5	9,2	70,2

Nach Kreisen beziehungsweise kreisfreien Städten wurden die meisten Fahrzeugkilometer in den nicht weiter administrativ nach Kreisen untergliederten Stadtstaaten Berlin (163 Millionen Fahrzeugkilometer) und Hamburg (92 Millionen Fahrzeugkilometer) erbracht. Danach folgten die Stadt München (60 Millionen Fahrzeugkilometer), die Region Hannover (54 Millionen Fahrzeugkilometer) sowie die Städte Köln

(45 Millionen Fahrzeugkilometer) und Frankfurt am Main (41 Millionen Fahrzeugkilometer).

4 Fernverkehr mit Omnibussen: weiterhin Rückgang bei den Passagierzahlen

Insgesamt waren im Jahr 2009 im Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen 3 624 Unternehmen und im Linienfernverkehr mit Omnibussen 78 Unternehmen aktiv. Da 48 Unternehmen in beiden Verkehrsarten Passagiere beförderten, wurden insgesamt 3 653 Unternehmen mit Omnibusfernverkehren registriert (siehe Tabelle 5 auf Seite 136).

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

Im Jahr 2009 beförderten die Unternehmen 59,5 Millionen Reisende im Fernverkehr (- 4,3 % gegenüber 2008), davon 2,6 Millionen Fahrgäste (Anteil: 4,4 %) im Linienfernverkehr und 56,9 Millionen Fahrgäste (Anteil: 95,6 %) im Gelegenheitsfernverkehr. Von den Fahrgästen des Gelegenheitsfernverkehrs nutzten mit 44,8 Millionen Fahrgästen drei Viertel den Verkehr mit Mietomnibussen, weitere 18 % reisten bei Ausflugsfahrten und 3,0 % bei Ferientzielreisen.

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 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.

Die Zahl der Fahrgäste im Gelegenheitsfernverkehr ging 2009 um 4,1 % gegenüber dem Vorjahr zurück. Parallel dazu stieg allerdings die Zahl der Fahrgäste im Gelegenheitsnahverkehr, sodass im Gelegenheitsverkehr insgesamt nur 0,3 % weniger Passagiere als im Jahr 2008 befördert wurden (siehe auch Tabelle 1). Somit haben die Reisenden im Jahr der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise nicht unbedingt auf Busreisen verzichtet; die Busreisen wurden aber zumindest teilweise über kürzere Strecken durchgeführt.

Insgesamt wurde im Omnibusfernverkehr im Jahr 2009 eine Beförderungsleistung von 22,6 Milliarden Personenkilometern erbracht, wovon 1,3 Milliarden Personenkilometer (5,7 %) im Linienfernverkehr und 21,3 Milliarden Personenkilometer (94 %) im Gelegenheitsfernverkehr zu verzeichnen waren. Die Beförderungsleistung nahm im Vergleich

Tabelle 5 Unternehmen und Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit Omnibussen 2009

	Einheit	Insgesamt	Linienfernverkehr	Gelegenheitsfernverkehr
Unternehmen	Anzahl	3 653	78	3 624
Fahrgäste insgesamt	Mill.	60	3	57
nach der Hauptverkehrsbeziehung				
im Inlandsverkehr	Mill.	46	2	44
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr ..	Mill.	14	1	13
nach der Verkehrsart				
bei Mietomnibusverkehren	Mill.	45	X	45
bei Ausflugsfahrten (einschließlich Städtereisen)	Mill.	10	X	10
bei Ferienzielreisen (Pendel)	Mill.	2	X	2
Beförderungsleistung insgesamt	Mill. Pkm ¹	22 589	1 291	21 298
im Inlandsverkehr	Mill. Pkm ¹	14 550	308	14 243
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr ...	Mill. Pkm ¹	8 038	984	7 055
Fahrleistung insgesamt	Mill. Bus-km	768	54	713
auf inländischem Gebiet	Mill. Bus-km	515	26	489
auf ausländischem Gebiet	Mill. Bus-km	253	28	225
Beförderungsangebot insgesamt	Mill. Plkm ²	35 847	2 614	33 233
auf inländischem Gebiet	Mill. Plkm ²	24 201	1 331	22 871
auf ausländischem Gebiet	Mill. Plkm ²	11 646	1 284	10 362
		Veränderung gegenüber 2008		
Unternehmen	%	- 9,3	- 7,1	- 9,2
Fahrgäste insgesamt	%	- 4,3	- 6,6	- 4,1
nach der Hauptverkehrsbeziehung				
im Inlandsverkehr	%	- 6,2	- 2,7	- 6,3
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr ..	%	+ 2,9	- 12,7	+ 4,3
nach der Verkehrsart				
bei Mietomnibusverkehren	%	- 3,0	X	- 3,0
bei Ausflugsfahrten (einschließlich Städtereisen)	%	- 8,7	X	- 8,7
bei Ferienzielreisen (Pendel)	%	- 5,1	X	- 5,1
Beförderungsleistung insgesamt	%	- 8,3	- 6,4	- 8,4
im Inlandsverkehr	%	- 12,0	- 0,5	- 12,3
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr ...	%	- 0,6	- 8,1	+ 0,6
Fahrleistung insgesamt	%	- 2,4	- 1,9	- 2,4
auf inländischem Gebiet	%	- 5,9	- 1,4	- 6,1
auf ausländischem Gebiet	%	+ 5,6	- 2,4	+ 6,7
Beförderungsangebot insgesamt	%	- 8,9	- 1,1	- 9,4
auf inländischem Gebiet	%	- 12,5	+ 2,3	- 13,2
auf ausländischem Gebiet	%	- 0,3	- 4,4	+ 0,2

1 Personenkilometer.
2 Platzkilometer.

zum Vorjahr um 8,3% ab. Bei den Fahrleistungen von 768 Millionen Buskilometern entfielen Anteile von 7,0% auf den Linienfernverkehr und von 93% auf den Gelegenheitsfernverkehr. Die durchschnittliche Reiseweite betrug im Linienfernverkehr fast 500 Kilometer und im Gelegenheitsfernverkehr 375 Kilometer.

Vier Fünftel der Passagiere im Gelegenheitsfernverkehr (78%) und 65% der Passagiere im Linienfernverkehr reisten im Jahr 2009 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 beziehungsweise wichtige Haltepunkte im Ausland liegen. Eine Fahrt von Hamburg nach München wird somit dem Inlandsverkehr, eine Fahrt von Hamburg nach Wien oder von Warschau nach Berlin dagegen vollständig (also einschließlich der im Inland erbrachten Personenkilometer) dem grenzüberschreitenden Verkehr zugerechnet. Bei den Beförderungsleistungen dagegen wirken sich die stark unterschiedlichen Reiseweiten in

den einzelnen Verkehrsarten und Hauptverkehrsverbindungen aus. Beim Linienfernverkehr entfielen 24% der Beförderungsleistung auf den Inlandsverkehr, 76% auf den grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr. Im Gelegenheitsfernverkehr wurden dagegen zwei Drittel der Beförderungsleistung im Inlandsverkehr und nur ein Drittel im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr erbracht.

Die Fahrleistung im Fernverkehr mit Omnibussen im Jahr 2009 betrug 768 Millionen Buskilometer (-2,4% gegenüber dem Vorjahr). Mit 515 Millionen Kilometern wurden davon zwei Drittel auf deutschen Straßen zurückgelegt, ein Drittel entfiel mit 253 Millionen Kilometern auf ausländische Straßen.

5 Fernverkehr mit Eisenbahnen: Zunahme der Fahrgastzahlen

Die Eisenbahnunternehmen beförderten im Jahr 2009 insgesamt 123,2 Millionen Reisende im Fernverkehr (0,4%

weniger als im Vorjahr) und erbrachten dabei 34,8 Milliarden Personenkilometer (-2,1%). Die Eisenbahnen erzielten im Fernverkehr eine Fahrleistung von 150,9 Millionen Zugkilometern (-1,9%), ihr Beförderungsangebot belief sich auf 75,8 Milliarden Platzkilometer (-6,3%). Bei allen genannten Verkehrsleistungsgrößen war somit ein Rückgang zu verzeichnen.

Von den Fahrgästen reisten 111 Millionen Personen und damit 90% zwischen deutschen Bahnhöfen, die übrigen 12 Millionen Personen (10%) dagegen grenzüberschreitend. Hauptreiseländer waren die Schweiz mit 3,3 Millionen und Österreich mit 2,1 Millionen Ein- und Aussteigern. Von den Beförderungsleistungen auf deutschem Boden wurden 87% im Inlandsverkehr erbracht. Die mittlere Reiseweite betrug 280 Kilometer. 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 Strukturdaten im Busverkehr und im Schienennahverkehr

Die stichtagsbezogenen Strukturdaten werden nur in der fünfjährigen Totalerhebung ermittelt. Bei den folgenden Ergebnissen ist daher zu beachten, dass sich die dargestellten Veränderungsraten auf den Vergleich des Jahres 2009 mit dem Jahr 2004 beziehen.

6.1 Fahrzeugbestand und Platzkapazität

Im Schienennahverkehr wurden am 31. Dezember 2009 insgesamt 23 679 Fahrzeuge in der Personenbeförderung eingesetzt, das waren 10,3% weniger als zum Jahresende 2004. Davon entfielen 16 130 Fahrzeuge auf den Eisenbahnverkehr (-9,0% gegenüber 2004) und 7 549 Fahrzeuge auf den Straßenbahnverkehr (-12,9%). Die Eisenbahnen verfügten über eine Kapazität von 1,60 Millionen Sitz- und Stehplätzen, die Straßenbahnen über eine von 1,18 Millionen (siehe Tabelle 6 auf Seite 138). Bei der Entwicklung der Fahrzeugzahl und der Zahl der Sitz- und Stehplätze ist zu berücksichtigen, dass in den fünf Jahren zwischen den Totalerhebungen 2004 und 2009 eine Modernisierung des Fahrzeugbestandes hin zu größeren und komfortableren Einheiten stattgefunden hat. So ist im Straßenbahnverkehr trotz des genannten recht hohen Rückgangs der Fahrzeugzahl die Zahl der Sitz- und Stehplätze um 1,1% gestiegen, darunter die Zahl der Sitzplätze um 6,6%. Auch im Eisenbahnnahverkehr zeigt sich eine Tendenz hin zu modernen Triebfahrzeugen, hiervon wurden 2009 21,2% mehr eingesetzt als 2004.

Zum Jahresende 2009 waren auf der Straße 76 100 Omnibusse (-2,9%) zur Fahrgastbeförderung im Einsatz; diese hatten zusammen eine Kapazität von 3,3 Millionen Sitzplätzen und 2,7 Millionen Stehplätzen, das waren 5,3% beziehungsweise 3,3% weniger als vor fünf Jahren. Von den Bussen fuhren 46 723 ausschließlich im Liniennahverkehr sowie 10 241 nur im Gelegenheitsfernverkehr. Weitere

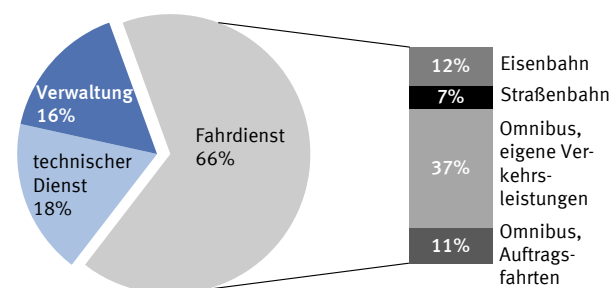
19 136 Busse wurden im Linienfernverkehr, im Gelegenheitsnahverkehr oder gemischt in mehreren Verkehrsarten eingesetzt.

Im Liniennahverkehr hatte ein Bus im Durchschnitt 87 Sitz- und Stehplätze, im Gelegenheitsfernverkehr 47 Sitzplätze (Stehplätze sind hier nicht vorgesehen). Im Jahr 2009 setzten die Unternehmen 59 569 beziehungsweise 78% ihrer Busse überwiegend für eigene Verkehrsleistungen, 16 531 Busse beziehungsweise 22% bei Auftragsfahrten für Dritte ein.

6.2 Beschäftigte

Die Unternehmen beschäftigten am 31. Dezember 2009 insgesamt 200 039 Personen im Verkehr mit Omnibussen und Straßenbahnen sowie im Nahverkehr mit Eisenbahnen, das waren 3,0% weniger Beschäftigte als am Jahresende 2004. 64% des Personals waren bei öffentlichen Unternehmen, 31% bei privaten sowie 4,5% bei gemischtwirtschaftlichen Unternehmen beschäftigt. Zwei Drittel der Beschäftigten (132 212 Personen) waren ausschließlich oder überwiegend im Fahrdienst, 35 176 Beschäftigte beziehungsweise 18% im technischen Dienst und 32 651 Beschäftigte beziehungsweise 16% in der Verwaltung tätig (siehe Schaubild 4). Vom Fahrdienstpersonal, dessen Zahl 2009 um 2,8% höher lag als 2004, waren mit 95 077 Personen die meisten im Omnibusverkehr im Einsatz, es folgten der Eisenbahnnahverkehr (mit 23 568 Personen) und der Straßenbahnverkehr (mit 13 567 Personen). 77% des Omnibus-Fahrdienstpersonals wurden überwiegend bei Fahrten für das eigene Unternehmen, 23% überwiegend bei Auftragsfahrten für andere Unternehmen eingesetzt.

Schaubild 4 Beschäftigte am 31. Dezember 2009 nach Einsatzarten



2011 - 01 - 0128

7 Eckdaten für den Linienverkehr 2010

Aus der vierteljährlichen Erhebung liegen von den fast 900 größeren Unternehmen, die im Jahr mindestens 250 000 Fahrgäste befördern, bereits vorläufige Ergebnisse zu den Fahrgästen und zu den Beförderungsleistungen im Liniennahverkehr und im Linienfernverkehr mit Omnibussen für das Berichtsjahr 2010 vor.⁷ Angaben zum Gelegenheitsver-

⁷ Grundlage hierfür sind die Ergebnisse für die ersten drei Quartale sowie vorläufige Ergebnisse und Schätzungen für das vierte Quartal 2010.

Tabelle 6 Beschäftigte, Fahrzeuge, Platzkapazität und Linien 2009 nach Eigentumsverhältnissen¹

	Insgesamt		Öffentliche Unternehmen	Gemischtwirtschaftliche Unternehmen	Private Unternehmen
	Anzahl	%	Anzahl		
Beschäftigte insgesamt	200 039	100	128 525	8 906	62 608
ausschließlich oder überwiegend eingesetzt im Fahrdienst	132 212	66,1	75 565	6 696	49 951
Eisenbahnen	23 568	X	20 814	739	2 015
Straßenbahnen	13 567	X	13 466	81	20
Omnibusse	95 077	X	41 285	5 876	47 916
im technischen Dienst	35 176	17,6	30 439	1 014	3 723
in der Verwaltung	32 651	16,3	22 521	1 196	8 934
Fahrzeuge insgesamt	99 779	100	51 750	5 653	42 376
Eisenbahnen	16 130	16,2	14 994	247	889
Straßenbahnen	7 549	7,6	7 499	31	19
Omnibusse	76 100	76,3	29 257	5 375	41 468
nur im Liniennahverkehr	46 723	61,4 ²	21 717	3 554	21 452
nur im Gelegenheitsfernverkehr	10 241	13,5 ²	287	106	9 848
sonstig oder gemischt eingesetzt	19 136	25,1 ²	7 253	1 715	10 168
Sitz- und Stehplätze insgesamt	8 837 100	100	5 307 064	508 867	3 021 169
Eisenbahnen	1 602 591	18,1	1 401 934	38 159	162 498
Straßenbahnen	1 175 157	13,3	1 169 607	3 555	1 995
Omnibusse	6 059 352	68,6	2 735 523	467 153	2 856 676
Linien insgesamt	24 309	100	13 264	2 045	9 000
Straßenbahnen	412	1,7	408	2	2
Omnibusse	23 897	98,3	12 856	2 043	8 998
	Veränderung gegenüber 2004 in %				
Beschäftigte insgesamt	- 3,0		- 5,1	+ 12,0	- 0,4
ausschließlich oder überwiegend eingesetzt im Fahrdienst	+ 2,8		+ 1,8	+ 14,4	+ 2,9
Eisenbahnen	X		X	X	X
Straßenbahnen	- 2,4		- 2,0	- 28,9	- 64,3
Omnibusse	- 2,2		- 7,7	+ 11,1	+ 1,5
im technischen Dienst	X		X	X	X
in der Verwaltung	- 6,7		- 4,6	+ 1,0	- 12,5
Fahrzeuge insgesamt	- 4,8		- 6,0	+ 15,7	- 5,5
Eisenbahnen	- 9,0		- 9,0	+ 41,1	- 17,1
Straßenbahnen	- 12,9		- 12,4	- 41,5	- 68,9
Omnibusse	- 2,9		- 2,6	+ 15,4	- 5,1
nur im Liniennahverkehr	+ 8,1		+ 10,8	+ 23,4	+ 3,1
nur im Gelegenheitsfernverkehr	- 11,4		+ 31,1	- 52,9	- 11,4
sonstig oder gemischt eingesetzt	- 18,9		- 29,0	+ 10,6	- 14,0
Sitz- und Stehplätze insgesamt	- 5,3		- 7,2	+ 6,1	- 3,4
Eisenbahnen	- 12,4		- 18,2	+ 63,0	+ 79,2
Straßenbahnen	+ 1,1		+ 1,6	- 40,2	- 57,4
Omnibusse	- 4,4		- 4,1	+ 3,7	- 5,8
Linien insgesamt	+ 6,1		- 1,2	+ 20,9	+ 15,7
Straßenbahnen	- 4,6		- 2,9	- 66,7	- 66,7
Omnibusse	+ 6,3		- 1,2	+ 21,2	+ 15,7

¹ Ende Dezember.

² Bezogen auf die eingesetzten Omnibusse.

kehr mit Omnibussen werden von den Unternehmen dagegen nicht unterjährig, sondern nur in der Jahresstatistik erhoben.

Im Jahr 2010 entwickelte sich der Nahverkehr der größten Unternehmen positiv. Insgesamt wurden bei Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr 10,6 Milliarden Personen befördert, 0,3% mehr als im Vorjahr. Dabei konnten die Eisenbahnen (einschließlich S-Bahnen) mit 2,2 Milliarden Fahrgästen (+ 1,1%) und die Straßenbahnen (einschließlich Stadtbahnen, U-Bahnen, Schwebbahnen) mit 3,7 Milliarden Fahrgästen (+ 0,4%) Zuwächse erzielen. Die Fahrgast-

zahlen im Omnibusnahverkehr blieben mit 5,3 Milliarden Personen nahezu konstant.

Die Beförderungsleistung im Liniennahverkehr stieg im Jahr 2010 um 0,2% auf 98,7 Milliarden Personenkilometer. Dabei haben die Eisenbahnen (46,6 Milliarden Personenkilometer) und die Omnibusse (35,7 Milliarden Personenkilometer) leichte Zuwächse von 0,4% beziehungsweise 0,1% erzielt; dagegen war die Beförderungsleistung im Straßenbahnverkehr rückläufig (- 0,3% auf 16,4 Milliarden Personenkilometer).

Im Fernverkehr wurden 2010 auf der Schiene mehr, mit Omnibussen weniger Fahrgäste befördert als 2009. Fernreisende benutzten 125 Millionen Mal die Eisenbahn, das waren 1,5% mehr Fahrten als im Jahr 2009. Die Beförderungsleistung im Eisenbahnfernverkehr stieg um 3,5% auf 36,0 Milliarden Personenkilometer. Im Linienfernverkehr mit Omnibussen sanken sowohl die Fahrgastzahlen (2 Millionen Reisende) als auch die Beförderungsleistungen (0,8 Milliarden Personenkilometer) um jeweils rund 5%. [u](#)

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

Herausgeber

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

www.destatis.de

Schriftleitung

Roderich Egeler, Präsident des Statistischen Bundesamtes

Brigitte Reimann (verantwortlich für den Inhalt)

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

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

Abkürzungen

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

Zeichenerklärung

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

Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Runden der Zahlen.