

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

Öffentlicher Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2011

Im Jahr 2011 wurden im öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland 11,14 Milliarden Fahrgäste gezählt, das waren 53 Millionen Fahrgäste beziehungsweise 0,5% mehr als im Vorjahr. Im Linienverkehr fuhren 11,06 Milliarden und damit rund 99% aller Fahrgäste. Davon nutzten 10,93 Milliarden Fahrgäste (+0,5%) den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen und 128 Millionen Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen (-0,7%). Im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, fuhren 77 Millionen Fahrgäste (-2,4%).

Vorbemerkung

Das Berichtssystem über den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen besteht aus vierteljährlichen, jährlichen und fünfjährlichen Erhebungen im Schienenahverkehr und im gewerblichen Straßenpersonenverkehr einerseits und Erhebungen im Schienenfernverkehr andererseits (zu Details siehe Übersicht 1). Methodisch sind die Statistiken in den beiden genannten Bereichen aufeinander abgestimmt und damit vergleichbar.¹

Der Schwerpunkt der folgenden Darstellung liegt auf der Präsentation der detaillierten Ergebnisse der Jahreserhebungen für das Berichtsjahr 2011 (Kapitel 1 bis Kapitel 4). Aktuellere Ergebnisse liefern die Vierteljahreserhebungen, allerdings nur in geringer Gliederungstiefe. Aus ihnen wurden die Eck-

Übersicht 1

Erhebungssystem

Im Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 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.

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-, Schwebbahnen und ähnlicher Bahnen, aber ohne Berg- und Seilbahnen) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen (Kraftomnibussen und Obussen) betreiben. 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 (zuletzt für das Berichtsjahr 2009), während die jährliche Erhebung als repräsentative Stichprobenerhebung mit verkürztem Merkmalskatalog durchgeführt wird. Vierteljährlich werden ausschließlich Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen im 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.

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

¹ Rechtsgrundlage für die Erhebungen ist das Gesetz über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG) vom 20. Februar 2004 (BGBl. I Seite 318), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. November 2008 (BGBl. I Seite 2162).

daten der größeren Unternehmen für das Berichtsjahr 2012 ermittelt. Sie runden in Kapitel 5 die Darstellung ab.

1 Ergebnisüberblick: 0,5 % mehr Fahrgäste

Die Zahl der Fahrgäste² im öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen in Deutschland hat im Jahr 2011 insgesamt weiter zugenommen. Fahrgäste nutzten den öffentlichen Personenverkehr 11,1 Milliarden Mal, das waren 53 Millionen beziehungsweise 0,5 % mehr Bus- und Bahnfahrten als im Vorjahr. Die Beförderungsleistung³ insgesamt lag bei 163 Milliarden Personenkilometern, das waren ebenfalls 0,5 % mehr als im Vorjahr. Auch mittelfristig entwickelt sich der öffentliche Personenverkehr positiv: Im Fünfjahresvergleich gegenüber dem Jahr 2006 sind die Fahrgastzahlen um 4,3 % gestiegen, die Beförderungsleistungen um 1,3 % (siehe Tabelle 1 auf Seite 112).

² Zur Definition siehe Übersicht 2.

³ Zur Definition siehe Übersicht 2.

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 11,06 Milliarden (+0,5 %) und damit rund 99 % aller Fahrgäste befördert (siehe Schaubild 1). Davon nutzten 10,93 Milliarden Fahrgäste den Nahverkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibussen (Anteil an der Gesamtzahl der Fahrgäste: 98,2 %) und 128 Millionen Fahrgäste den Fernverkehr mit Eisenbahnen und Omnibussen (Anteil: 1,1 %). Im Nahverkehr fuhren die Fahrgäste durchschnittlich 9,6 Kilometer weit, im Fernverkehr 287 Kilometer. Aufgrund dieser höheren Fahrtweiten entfiel im Jahr 2011 von der Beförderungsleistung im Linienverkehr von 142 Milliarden Personenkilometern (davon 105 Milliarden Personenkilometer im Nahverkehr und 37 Milliarden Personenkilometer im Fernverkehr) ein wesentlich größerer Anteil auf den Fernverkehr als bei den Fahrgästen. Bezogen auf die gesamte Beförderungsleistung von 162,8 Milliarden Personenkilometern wurden im Liniennahverkehr 65 % und im Linienfernverkehr 23 % erbracht. Weitere 13 %

Übersicht 2

Verkehrsleistungsgrößen

Die Zahl der **Fahrgäste** spiegelt in der Verkehrsstatistik die Zahl der einzelnen Beförderungsfälle wider. Unterschieden wird dies weiter nach dem Unternehmensfahrt- und dem Verkehrsmittelfahrtkonzept.

Unternehmensfahrtkonzept:

Als Beförderungsfall beziehungsweise beförderte Person im Linienverkehr gilt 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 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.

Verkehrsmittelfahrtkonzept:

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 Person 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.

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. Fahren 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.

Die **Fahrleistung** bezeichnet die von den Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Straßenbahn und Omnibus) im Einsatz für den Personenverkehr zurückgelegte Distanz in Zug- oder Buskilometern. Bei Schienenfahrzeugen ist dabei die Fahrleistung der gesamten Zugsinheit anzugeben.

Einbezogen werden alle Fahrten, auf denen Fahrgastbeförderungen zugelassen sind, auch wenn niemand das Beförderungsangebot angenommen hat.

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.

Tabelle 1 Fahrgäste und Beförderungsleistung nach Verkehrsarten

	2006	2010	2011	2011 gegenüber	
				2010	2006
				Veränderung in %	
Fahrgäste in Mill.					
Busse und Bahnen insgesamt	10 675	11 084	11 137	+ 0,5	+ 4,3
Linienverkehr	10 588	11 004	11 059	+ 0,5	+ 4,4
Nahverkehr	10 465	10 875	10 931	+ 0,5	+ 4,5
Fernverkehr					
mit Eisenbahnen	120	126	125	- 0,7	+ 4,4
mit Omnibussen	3	3	3	- 4,1	- 1,4
Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen	87	79	77	- 2,4	- 11,2
Beförderungsleistung in Mill. Personenkilometern					
Busse und Bahnen insgesamt	160 747	161 978	162 826	+ 0,5	+ 1,3
Linienverkehr	134 600	140 372	141 942	+ 1,1	+ 5,5
Nahverkehr	98 618	103 054	105 212	+ 2,1	+ 6,7
Fernverkehr					
mit Eisenbahnen	34 487	36 110	35 526	- 1,6	+ 3,0
mit Omnibussen	X	1 208	1 204	- 0,3	X
Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen	26 147	21 606	20 884	- 3,3	- 20,1

beziehungsweise 21 Milliarden Personenkilometer wurden im Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, zu dem vor allem der Reiseverkehr zählt, zurückgelegt. Aufgrund der hohen Reiseweiten war der Anteil des Gelegenheitsverkehrs mit Omnibussen an der Beförderungsleistung bedeutend höher als bei den Fahrgästen mit 0,7 %. Mit 77 Millionen Fahrgäs-

ten lag die Zahl der Reisenden um 2,4 % niedriger als im Vorjahr.

2 Liniennahverkehr: weiterhin leicht positive Entwicklung

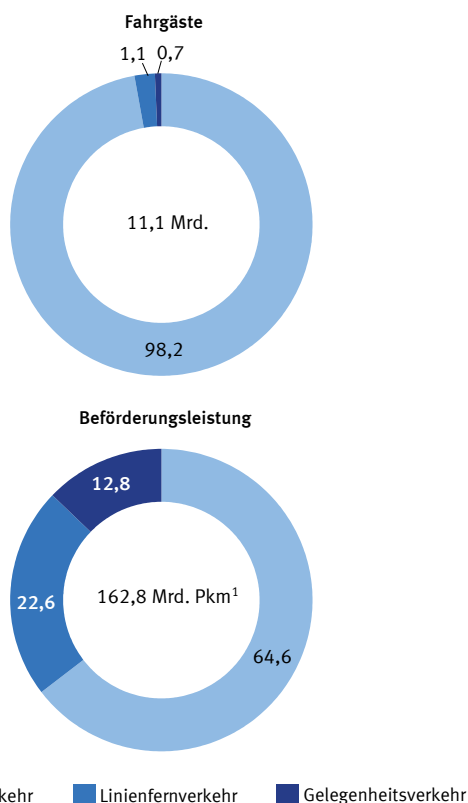
Im Jahr 2011 waren im Liniennahverkehr rund 2 400 Unternehmen als Beförderer aktiv. Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können.

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.

Wachstum im Schienenverkehr

Nach Verkehrsmitteln betrachtet wurden im Jahr 2011 im Liniennahverkehr in Omnibussen 5,5 Milliarden Fahrgäste registriert (-0,2 % gegenüber dem Vorjahr), in Straßenbahnen erhöhte sich die Fahrgastzahl um 2,3 % auf 3,8 Milliarden, auf Eisenbahnen entfielen 2,3 Milliarden Passagiere (+1,9 %). Die kürzesten Strecken wurden mit Straßenbahnen zurückgelegt. Hier ging eine durchschnittliche Fahrt über 4,4 Kilometer. Die durchschnittliche Länge einer Omnibusfahrt betrug 7,1 Kilometer, die einer Eisenbahnfahrt im Nahverkehr 21,1 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

Schaubild 1 Fahrgäste und Beförderungsleistung nach Verkehrsarten 2011 in %



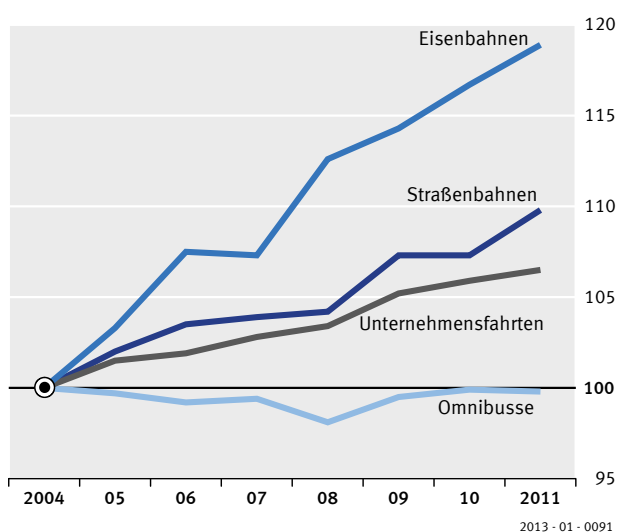
1 Personenkilometer.

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.

Busse zum Teil und Eisenbahnen hauptsächlich im Regionalverkehr genutzt werden.

Im Zeitverlauf (siehe Schaubild 2) zeigt sich eine kontinuierlich positive Entwicklung der Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr. Dabei haben nach den einzelnen Verkehrsmitteln differenziert sowohl der Eisenbahnverkehr als auch der Straßenbahnverkehr eine positive Entwicklung genommen, die Busverkehre dagegen bewegten sich seit 2005 leicht unter dem Niveau des Jahres 2004.

Schaubild 2 Fahrgäste im Liniennahverkehr nach Verkehrsmitteln
2004 = 100



Obwohl die meisten Fahrgäste mit Bussen, die wenigsten mit Eisenbahnen unterwegs waren, wurde die höchste Beförderungsleistung aufgrund der höheren Reiseweite mit knapp 50 Milliarden Personenkilometern von den Eisenbahnen erbracht; gegenüber 2010 war dies ein Anstieg um 3,8%. Mit Omnibussen wurden – wie im Vorjahr – 39 Milliarden Personenkilometer und mit Straßenbahnen knapp 17 Milliarden Personenkilometer (+ 1,5%) zurückgelegt (siehe Tabelle 2).

Auf Busse entfiel nach wie vor knapp die Hälfte (47%) aller Verkehrsmittelfahrten, auf Straßenbahnen 32% und auf den Eisenbahnnahverkehr 20%. Hinsichtlich der Beförderungsleistung erbrachten die Eisenbahnen 47% der Gesamtbeförderungsleistung im Liniennahverkehr, die Busse kamen auf 37% und die Straßenbahnen auf 16% (siehe Schaubild 3).

Fahrleistungen im Minus und Einnahmen im Plus

Insgesamt legten die Fahrzeuge im Liniennahverkehr knapp 3,5 Milliarden Kilometer zurück, das waren 0,9% weniger als im Jahr 2010. Mit 2,5 Milliarden Kilometern entfielen 73% der gesamten Fahrleistung⁵ auf Busse, Eisenbahnen erbrachten 18% und Straßenbahnen 8,7%.

Das Beförderungsangebot⁶ im Liniennahverkehr betrug 477 Milliarden Platzkilometer, davon wurden 41% von Eisenbahnen, 40% von Omnibussen und 19% von Straßenbahnen offeriert. Der Auslastungsgrad – das ist das Verhältnis der Beförderungsnachfrage (gemessen in Personenkilome-

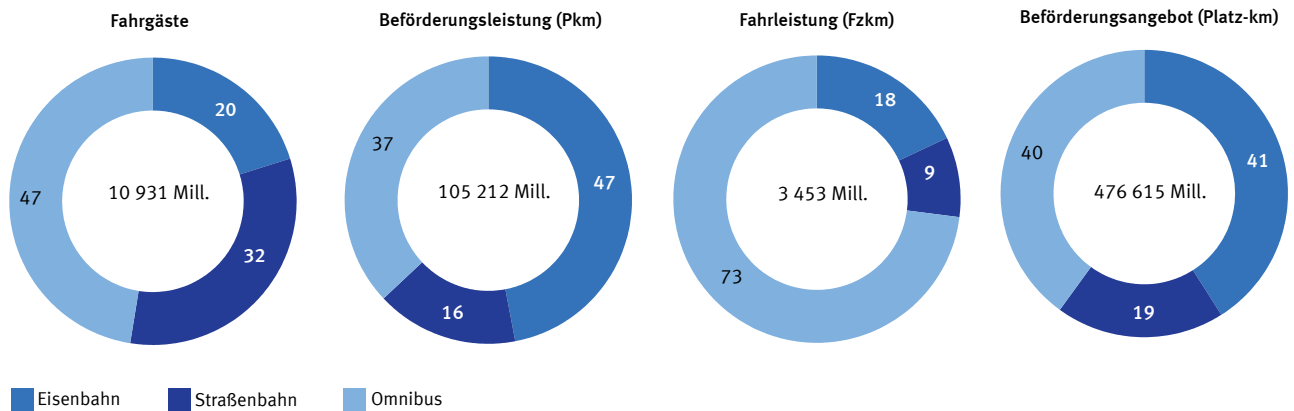
⁵ Zur Definition siehe Übersicht 2.
⁶ Zur Definition siehe Übersicht 2.

Tabelle 2 Verkehrsleistungen und Einnahmen im Liniennahverkehr nach Verkehrsmitteln und Eigentumsverhältnissen 2011

	Unternehmen ¹	Fahrgäste	Beförderungsleistung	Fahrleistung	Beförderungsangebot	Beförderungseinnahmen
	Anzahl	Mill.	Mill. Pkm ²	Mill. Fzkm ³	Mill. Platz-km	Mill. EUR
Liniennahverkehr insgesamt	2 404	10 931	105 212	3 453	476 615	15 981
Verkehrsmittelfahrten ⁴						
mit Eisenbahnen	69	2 349	49 588	635	196 424	.
mit Straßenbahnen	61	3 764	16 590	301	90 248	.
mit Omnibussen	2 338	5 510	39 033	2 518	189 943	.
darunter: Ausbildungsverkehr	2 257	3 758	.	.	.	3 095
Eigentumsverhältnisse						
Öffentliche Unternehmen	395	9 601	87 949	2 585	398 672	14 020
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen ..	78	551	5 439	275	24 231	557
Private Unternehmen	1 931	780	11 824	593	53 712	1 404
	Veränderung gegenüber 2010 in %					
Liniennahverkehr insgesamt	- 5,4	+ 0,5	+ 2,1	- 0,9	+ 0,4	+ 1,7
Verkehrsmittelfahrten ⁴						
mit Eisenbahnen	- 1,4	+ 1,9	+ 3,8	- 1,5	- 0,3	X
mit Straßenbahnen	- 3,3	+ 2,3	+ 1,5	+ 1,4	+ 3,1	X
mit Omnibussen	- 5,5	- 0,2	+ 0,3	- 1,0	- 0,1	X
darunter: Ausbildungsverkehr	- 5,9	- 0,2	.	.	.	+ 1,9
Eigentumsverhältnisse						
Öffentliche Unternehmen	+ 0,8	+ 0,6	+ 1,9	- 0,4	- 0,2	+ 2,1
Gemischtwirtschaftliche Unternehmen ..	- 2,5	+ 1,6	+ 2,3	+ 0,3	+ 5,5	- 3,9
Private Unternehmen	- 6,7	- 1,7	+ 3,7	- 3,4	+ 2,7	+ 0,1

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

Schaubild 3 Fahrgäste, Beförderungsleistung¹, Fahrleistung² und Beförderungsangebot³ im Liniennahverkehr nach Verkehrsmitteln 2011
in %



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

2012 - 01 - 0135

tern) zum Beförderungsangebot (gemessen in Platzkilometern) – liegt im Durchschnitt für Eisenbahnen bei 25 %, für Omnibusse bei 21 % und für Straßenbahnen bei 18 %. Bei der Interpretation dieser Durchschnittswerte 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, Ferien- und Feiertagen zu berücksichtigen.

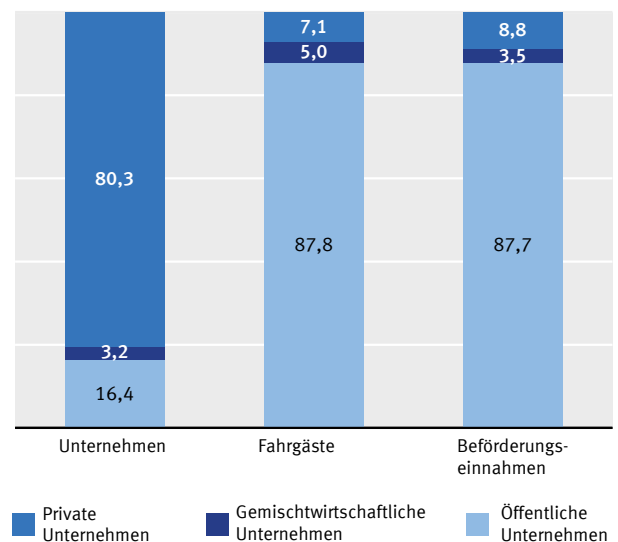
Die Einnahmen der Unternehmen erreichten im Jahr 2011 einen neuen Höchstwert. Für die im Liniennahverkehr erbrachten Verkehrsleistungen erzielten die Unternehmen direkte Beförderungseinnahmen in Höhe von 16,0 Milliarden Euro (+ 1,7%). Direkte Beförderungseinnahmen sind alle Einnahmen (ohne Umsatzsteuer) 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 lag deutlich über dem Niveau der Zunahme der Zahl der Fahrgäste, allerdings um 0,4 Prozentpunkte unter der Zunahme der Beförderungsleistung. Je Beförderungsfall wurden im Jahr 2011 durchschnittliche Einnahmen von rund 1,46 Euro und je Personenkilometer von 15 Cent erzielt. Aus direkten Einnahmen erwirtschafteten die öffentlichen Unternehmen 1,46 Euro je Beförderungsfall, die gemischtwirtschaftlichen Unternehmen 1,01 Euro und die privaten Unternehmen 1,80 Euro.

Öffentliche Unternehmen dominierten Liniennahverkehr

Die weit überwiegende Zahl der im Liniennahverkehr tätigen Unternehmen waren zwar private Unternehmen (80%). Im

Hinblick auf die Verkehrsleistungen und die Beförderungseinnahmen kam jedoch den öffentlichen Unternehmen⁷ (16% aller Unternehmen) die Hauptbedeutung zu: 88% aller Fahrgäste nutzten im Jahr 2011 öffentliche Unternehmen, auf diese entfielen ebenfalls 88% der Einnahmen. Die gemischtwirtschaftlichen Unternehmen spielten nur eine untergeordnete Rolle (siehe Schaubild 4).

Schaubild 4 Unternehmen, Fahrgäste und Einnahmen im Liniennahverkehr nach Eigentumsverhältnissen 2011
in %



2013 - 01 - 0093

⁷ 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).

2.1 Ausbildungsverkehr: leichter Rückgang 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 Zeitfahrtausweisen 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, Studierenden und Auszubildenden, die keine speziellen Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs benutzten.

2011 entfielen auf Schülerinnen, Schüler, Studierende und Auszubildende 3,8 Milliarden Unternehmensfahrten im Nahverkehr, das war insgesamt ein leichter Rückgang um 0,2% gegenüber dem Vorjahr. Mit Zeitfahrtausweisen 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 3,6 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 153 Millionen Mal befördert, das entspricht einem Anteil am Ausbildungsverkehr von 4,1%. 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 (34%) aller Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr auf den Ausbildungsverkehr. Nach Verkehrsmitteln untergliedert zeigen sich aber große Unterschiede: 2,55 Milliarden und damit 46% der Omnibusfahrgäste insgesamt fuhren im Ausbildungsverkehr, bei Straßenbahnen lag der Anteil des Ausbildungs-

verkehrs an der Gesamtzahl der Straßenbahnfahrgäste bei 24%. Einen noch geringeren Anteil des Ausbildungsverkehrs verbuchten mit 20% die Eisenbahnen: Hier wurden bei einer Gesamtzahl von 2,3 Milliarden Fahrgästen 466 Millionen Schüler/-innen, Studierende und andere Auszubildende befördert (siehe Schaubild 5).

Die Unternehmen erwirtschafteten rund ein Fünftel (19%) ihrer Beförderungseinnahmen durch den Ausbildungsverkehr. Mit 3,1 Milliarden Euro lagen diese Einnahmen im Jahr 2011 um 1,9% höher als im Vorjahr. Damit sind die Einnahmen aus Ausbildungsbeförderungen etwas stärker angestiegen als die Gesamteinnahmen (+1,7%).

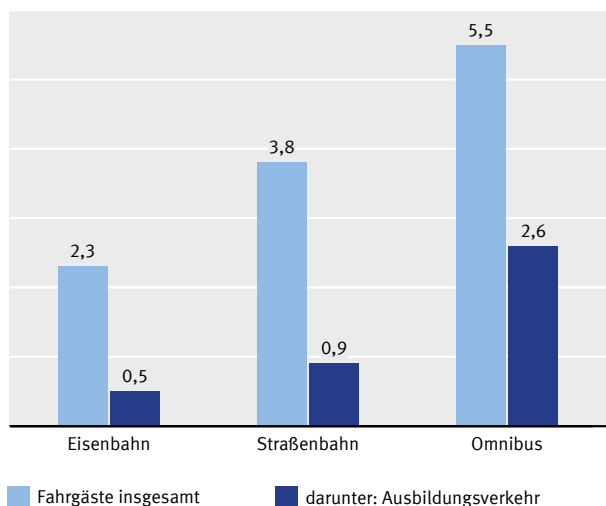
2.2 Regionale Daten: die meisten Personenkilometer in Nordrhein-Westfalen

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. In den Jahren mit einer Totalerhebung (Berichtsjahre 2009 und 2004) liegt diese Information von allen Unternehmen vor; in den anderen Jahren – wie auch für das aktuelle Berichtsjahr 2011 – werden zur Entlastung der kleineren Unternehmen nur die größeren Unternehmen mit mindestens 250 000 Fahrgästen im Jahr dazu befragt.

Insgesamt erzielten die größeren Unternehmen in Deutschland im Jahr 2011 eine Beförderungsleistung von 103 Milliarden Personenkilometern im Liniennahverkehr (siehe Tabelle 3 auf Seite 116). Dabei wurden die meisten Personenkilometer in den drei bevölkerungsreichsten Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg zurückgelegt, zusammen kamen diese Länder auf 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. Bezieht man die geleisteten Personenkilometer auf die Bevölkerungszahl, so legte jeder Einwohner Deutschlands im Jahr 2011 im Durchschnitt etwa 1 260 Kilometer im Liniennahverkehr mit größeren Unternehmen zurück. Besonders intensiv wurde das Nahverkehrsangebot der Unternehmen je Einwohner dabei in den Stadtstaaten Hamburg mit rund 2 480 Kilometern und Berlin mit rund 2 330 Kilometern 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, wird in der Regel anhand der Beförderungsleistungen berechnet, da diese das Verkehrsgeschehen am umfassendsten abbilden. Der Modal

Schaubild 5 Fahrgäste im Liniennahverkehr 2011 in Mrd.



2013 - 01 - 0094

Tabelle 3 Beförderungsleistung im Liniennahverkehr nach Verkehrsmitteln und dem Land der Leistungserbringung 2011¹

	Insgesamt	Eisenbahnen	Straßenbahnen	Omnibusse
Mill. Personenkilometer				
Deutschland	103 040	49 582	16 590	36 868
Baden-Württemberg .	13 244	6 653	1 686	4 905
Bayern	17 249	9 026	2 715	5 508
Berlin	8 119	3 958	2 878	1 283
Brandenburg	3 211	2 038	129	1 043
Bremen	1 145	565	279	300
Hamburg	4 434	2 342	1 161	931
Hessen	7 170	3 996	925	2 249
Mecklenburg-Vorpommern	1 560	787	152	621
Niedersachsen	8 383	4 039	686	3 657
Nordrhein-Westfalen	21 867	9 380	3 484	9 003
Rheinland-Pfalz	3 831	1 688	140	2 003
Saarland	937	269	64	604
Sachsen	4 397	1 466	1 391	1 540
Sachsen-Anhalt	2 234	858	558	818
Schleswig-Holstein	3 492	1 688	66	1 738
Thüringen	1 767	828	275	664
Modal-Split-Anteile in %				
Deutschland	100	48,1	16,1	35,8
Baden-Württemberg .	100	50,2	12,7	37,0
Bayern	100	52,3	15,7	31,9
Berlin	100	48,8	35,5	15,8
Brandenburg	100	63,5	4,0	32,5
Bremen	100	49,4	24,4	26,2
Hamburg	100	52,8	26,2	21,0
Hessen	100	55,7	12,9	31,4
Mecklenburg-Vorpommern	100	50,5	9,7	39,8
Niedersachsen	100	48,2	8,2	43,6
Nordrhein-Westfalen	100	42,9	15,9	41,2
Rheinland-Pfalz	100	44,1	3,7	52,3
Saarland	100	28,7	6,8	64,5
Sachsen	100	33,3	31,6	35,0
Sachsen-Anhalt	100	38,4	25,0	36,6
Schleswig-Holstein	100	48,3	1,9	49,8
Thüringen	100	46,8	15,6	37,6

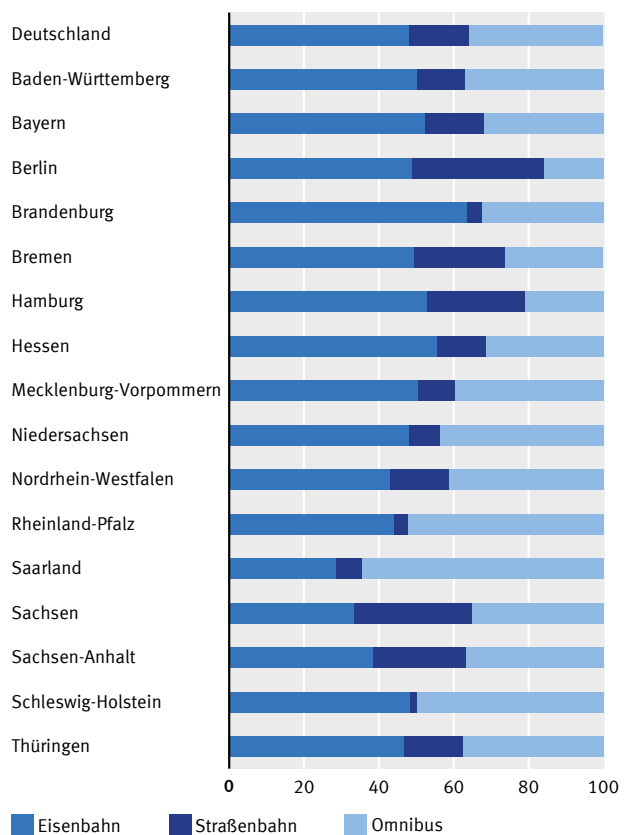
¹ Unternehmen, die im Jahr der letzten Totalerhebung (2009) mindestens 250 000 Fahrgäste befördert haben.

Split zeigt für Deutschland für die größeren Unternehmen⁸ insgesamt hohe Anteile für den Liniennahverkehr der Eisenbahnen (48%) und der Omnibusse (36%), während mit Straßenbahnen nur 16% der Beförderungsleistung erbracht wurden (siehe Schaubild 6).

Nach Bundesländern untergliedert war die Eisenbahn insbesondere in Brandenburg (63%), Hessen (56%) und Hamburg (53%) das führende Verkehrsmittel. Busverkehre dominierten im Saarland (64%), in Rheinland-Pfalz (52%) und Schleswig-Holstein (50%). Straßenbahnen (einschließlich Hoch-, U-, Stadt-, Schwebbahnen und ähnlicher Bahnen) haben im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (16%) besonders hohe Anteile am Gesamtverkehr in Berlin und in Sachsen mit 35% beziehungsweise 32%.

⁸ Daneben wurden rund 2% der Beförderungsleistungen von kleineren Unternehmen mit weniger als 250 000 Fahrgästen im Jahr erbracht, vor allem im Omnibusverkehr. Der Modal Split aller Unternehmen ist in Schaubild 3 dargestellt.

Schaubild 6 Modal Split der Beförderungsleistung 2011 in %



2013 - 01 - 0095

3 Fernverkehr mit Omnibussen: weiterhin Rückgang bei den Passagierzahlen

Insgesamt waren im Jahr 2011 im Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen 3 547 Unternehmen und im Linienfernverkehr mit Omnibussen 78 Unternehmen aktiv. Da 41 Unternehmen in beiden Verkehrsarten Passagiere beförderten, wurden insgesamt 3 584 Unternehmen mit Omnibusfernverkehren registriert (siehe Tabelle 4).

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 Ferientrips.

Im Jahr 2011 beförderten die Unternehmen 54 Millionen Reisende im Fernverkehr (- 3,3% gegenüber 2010). Davon fuhren 2,7 Millionen Fahrgäste (Anteil: 5,0%) im Linienfernverkehr und 51,7 Millionen Fahrgäste (Anteil: 95,0%) im Gelegenheitsfernverkehr. Von den Fahrgästen des Gelegenheitsfernverkehrs nutzten mit 41 Millionen Fahrgästen 79%

Tabelle 4 Unternehmen und Verkehrsleistungen im Fernverkehr mit Omnibussen 2011

	Insgesamt	Linienfernverkehr	Gelegenheitsfernverkehr
Unternehmen	3 584	78	3 547
Millionen			
Fahrgäste insgesamt	54,4	2,7	51,7
nach der Hauptverkehrsbeziehung			
im Inlandsverkehr	42,6	1,8	40,8
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	11,8	0,9	10,9
nach der Verkehrsart			
bei Mietomnibusverkehren	40,7	.	40,7
bei Ausflugsfahrten (einschließlich Städtereisen)	9,5	.	9,5
bei Ferienzielreisen (Pendel) ...	1,5	.	1,5
Millionen Personenkilometer			
Beförderungsleistung insgesamt ...	21 317	1 204	20 113
im Inlandsverkehr	13 827	395	13 432
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr ...	7 490	809	6 681
Millionen Buskilometer			
Fahrleistung insgesamt	702	47	655
auf inländischem Gebiet	485	28	457
auf ausländischem Gebiet	217	19	198
Millionen Platzkilometer			
Beförderungsangebot insgesamt ...	33 415	2 336	31 079
auf inländischem Gebiet	23 103	1 425	21 678
auf ausländischem Gebiet	10 312	911	9 401
Veränderungen gegenüber 2010 in %			
Unternehmen	- 3,7	- 4,9	- 3,7
Fahrgäste insgesamt	- 3,3	- 4,1	- 3,3
nach der Hauptverkehrsbeziehung			
im Inlandsverkehr	- 2,6	- 5,3	- 2,5
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr	- 6,0	- 1,7	- 6,3
nach der Verkehrsart			
bei Mietomnibusverkehren	- 3,4	X	- 3,4
bei Ausflugsfahrten (einschließlich Städtereisen)	- 2,6	X	- 2,6
bei Ferienzielreisen (Pendel) ...	- 5,3	X	- 5,3
Beförderungsleistung insgesamt ...	- 3,0	- 0,3	- 3,2
im Inlandsverkehr	- 3,8	- 3,2	- 3,8
im grenzüberschreitenden Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr ...	- 1,6	+ 1,1	- 1,9
Fahrleistung insgesamt	- 4,3	- 7,5	- 4,1
auf inländischem Gebiet	- 2,7	+ 2,8	- 3,0
auf ausländischem Gebiet	- 7,7	- 19,2	- 6,4
Beförderungsangebot insgesamt ...	- 3,5	- 8,8	- 3,1
auf inländischem Gebiet	- 2,9	- 0,9	- 3,1
auf ausländischem Gebiet	- 4,7	- 18,8	- 3,1

den Verkehr mit Mietomnibussen, weitere 18% reisten bei Ausflugsfahrten und 2,9% bei Ferienzielreisen.⁹

Insgesamt wurde im Omnibusfernverkehr im Jahr 2011 eine Beförderungsleistung von 21,3 Milliarden Personenkilometer

⁹ 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 Ferienzielreisen werden Reisen zu Erholungsaufenthalten verstanden, die der Verkehrsunternehmer zu einem Gesamtentgelt für Hin- und Rückfahrt sowie Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt.

metern erbracht, davon 1,2 Milliarden Personenkilometer (5,6%) im Linienfernverkehr und 20,1 Milliarden Personenkilometer (94,4%) im Gelegenheitsfernverkehr. Die Beförderungsleistung nahm im Vergleich zum Vorjahr um 3,0% ab. Die durchschnittliche Reiseweite betrug im Linienfernverkehr rund 450 Kilometer und im Gelegenheitsfernverkehr 390 Kilometer.

79% der Passagiere im Gelegenheitsfernverkehr und 67% der Passagiere im Linienfernverkehr reisten im Jahr 2011 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 wirken sich die stark unterschiedlichen Reiseweiten auf die Aufteilung nach Hauptverkehrsverbindungen aus. Beim Linienfernverkehr entfiel ein Drittel der Beförderungsleistung auf den Inlandsverkehr, im Gelegenheitsfernverkehr rund zwei Drittel. Spiegelbildlich dazu hat der grenzüberschreitende Verkehr, Transit- und Auslandsverkehr im Linienfernverkehr einen Anteil von zwei Dritteln, im Gelegenheitsfernverkehr dagegen von einem Drittel.

Die Fahrleistung im Fernverkehr mit Omnibussen im Jahr 2011 betrug 702 Millionen Buskilometer (-4,3% gegenüber dem Vorjahr). Davon wurden 69% auf deutschen Straßen und 31% auf ausländischen Straßen zurückgelegt.

4 Fernverkehr mit Eisenbahnen: Zunahme nur beim Beförderungsangebot

Die Eisenbahnunternehmen beförderten im Jahr 2011 insgesamt 125 Millionen Reisende im Fernverkehr (0,7% weniger als im Vorjahr) und erbrachten dabei knapp 36 Milliarden Personenkilometer (-1,6%). Die Eisenbahnen erzielten im Fernverkehr eine Fahrleistung von 145 Millionen Kilometern (-1,2%), ihr Beförderungsangebot belief sich auf 76 Milliarden Platzkilometer (+4,4%). Somit ist in den Fernzügen der durchschnittliche Auslastungsgrad (Relation der Personenkilometer zu den Platzkilometern) von 50% im Jahr 2010 auf 47% im Jahr 2011 gesunken.

Von den Fahrgästen der Eisenbahnen reisten im Fernverkehr 109 Millionen Personen und damit 87% zwischen deutschen Bahnhöfen, die übrigen 16 Millionen (13%) dagegen im grenzüberschreitenden Verkehr. Hauptreiseländer waren die Schweiz mit 3,3 Millionen und Österreich mit 2,1 Millionen Ein- und Aussteigern. Die mittlere Reiseweite betrug knapp 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

Tabelle 5 Fahrgäste und Beförderungsleistung nach Verkehrsarten 2012

	Fahrgäste	Personenkilometer	Fahrgäste	Personenkilometer
	Millionen	Milliarden	Veränderung 2012 gegenüber 2011 in %	
Busse und Bahnen ¹	11 003	141,3	+ 0,5	+ 1,8
Liniennahverkehr	10 870	103,0	+ 0,5	+ 0,7
Verkehrsmittelfahrten				
mit Eisenbahnen	2 452	50,9	+ 2,6	+ 2,8
mit Straßenbahnen	3 740	16,5	+ 0,1	+ 0,1
mit Omnibussen	5 330	35,7	- 0,2	- 1,8
Linienfernverkehr mit Omnibussen	2	1,0	+ 5,1	- 3,6
Linienfernverkehr mit Eisenbahnen	131	37,3	+ 4,5	+ 5,0

Vorläufige Ergebnisse.

¹ Unternehmen mit Liniennahverkehr beziehungsweise Omnibus-Linienfernverkehr, die mindestens 250 000 Fahrgäste im Jahr befördert haben, sowie alle Unternehmen mit Eisenbahnfernverkehr.

im Reiseverkehr mit Omnibussen die gesamten Beförderungsleistungen im Inland und Ausland in die Auswertung eingehen.

5 Eckdaten für den Liniennahverkehr 2012

Aus den vierteljährlichen Erhebungen liegen von den rund 900 größeren Unternehmen mit Liniennahverkehr beziehungsweise Omnibus-Linienfernverkehr sowie von allen Unternehmen mit Eisenbahnfernverkehr bereits vorläufige Ergebnisse zu den Fahrgästen und zu den Beförderungsleistungen für das Berichtsjahr 2012 vor (siehe Tabelle 5).¹⁰

Im Jahr 2012 entwickelte sich der Nahverkehr der größeren Unternehmen positiv. Insgesamt wurden bei Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr 10,9 Milliarden Personen befördert, 0,5 % mehr als im Vorjahr. Dabei erzielten die Eisenbahnen (einschließlich S-Bahnen) mit fast 2,5 Milliarden Fahrgäste (+2,6 %) starke Zuwächse, während die Entwicklung bei den Straßenbahnen (einschließlich Stadtbahnen, U-Bahnen, Schwebbahnen) mit 3,7 Milliarden Fahrgästen (+0,1 %) und den Omnibussen mit 5,3 Milliarden Fahrgästen (-0,2 %) relativ konstant blieb.

Die Beförderungsleistung im Liniennahverkehr stieg im Jahr 2012 um 0,7 % auf 103,0 Milliarden Personenkilometer. Während auch hier die Eisenbahnen deutliche Zunahmen verzeichneten (um 2,8 % auf 50,9 Milliarden Personenkilometer) und die Beförderungsleistung der Straßenbahnen stagnierte (+0,1 % auf 16,5 Milliarden Personenkilometer), ging die Beförderungsleistung im Omnibusverkehr um 1,8 % auf 35,7 Milliarden Personenkilometer zurück.

Im Fernverkehr wurden 2012 auf der Schiene und mit Omnibussen deutlich mehr Fahrgäste befördert als 2011. Fernreisende benutzten 131 Millionen Mal die Eisenbahnen (+4,5 %); die Beförderungsleistung nahm ebenfalls stark zu (+5,0 % auf 37,3 Milliarden Personenkilometer). Diese Zunahmen sind zum Teil auch auf Sonderereignisse, wie Streiks im Luftverkehr, zurückzuführen, wodurch Fluggäste auf die Bahn ausgewichen sind. Den Linienfernverkehr mit Omnibussen nutzten im Jahr 2012 nach vorläufigen Ergebnissen 2,5 Millionen Reisende (+5,1 %), dabei nahm jedoch

die Beförderungsleistung (1,0 Milliarden Personenkilometer) aufgrund kürzerer Reiseweiten um 3,6 % ab.

Durch die Liberalisierung des Linienfernverkehrs mit Omnibussen ab 2013 können sich hier in den nächsten Jahren spannende Entwicklungen ergeben, für die die amtliche Statistik die notwendigen Daten bereitstellt. [u](#)

¹⁰ Grundlage hierfür sind die Ergebnisse für die ersten drei Quartale sowie vorläufige Ergebnisse und Schätzungen für das vierte Quartal 2012.

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

Herausgeber

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

www.destatis.de

Schriftleitung

Dieter Sarreither,
Vizepräsident des Statistischen Bundesamtes

Redaktion: Ellen Römer
Telefon: + 49 (0) 6 11 / 75 23 41

Ihr Kontakt zu uns

www.destatis.de/kontakt

Statistischer Informationsservice

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

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
I 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.