

Verkehr

Personenverkehr mit Bussen und Bahnen



4. Vierteljahr 2014

Erscheinungsfolge: vierteljährlich
Erschienen am 20. April 2015
Artikelnummer: 2080310143244

Ihr Kontakt zu uns:
www.destatis.de/kontakt
Telefon: +49 (0)611 / 75 2848

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2015
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt

Tabellenteil

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

- 1 Unternehmen, Fahrgäste und Beförderungsleistungen nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Eigentumsverhältnissen im 4. Vierteljahr 2014
- 2 Fahrgäste und Beförderungsleistungen nach Verkehrsarten und Verkehrsmitteln 2004 bis 2014 (einschl. Eisenbahnfernverkehr)
- 3 Fahrgäste nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014
- 4 Beförderungsleistungen nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014

Anhang

- Qualitätsbericht
- Fragebogen zum Vierteljahresbericht

Zeichenerklärung

- = nichts vorhanden
- 0 = weniger als die Hälfte von 1 in der letzten besetzten Stelle, jedoch mehr als nichts
- . = Zahlenwert unbekannt oder geheim zuhalten
- ... = Angabe fällt später an
- x = Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll
- r = berichtigte Zahl

Abkürzungen

- BGBL. = Bundesgesetzblatt
- PBefG = Personenbeförderungsgesetz
- einschl. = einschließlich
- z.T. = zum Teil
- km = Kilometer
- Pkm = Personenkilometer
- Mill. = Million
- Mrd. = Milliarde

Angaben für die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand seit dem 3.10.1990.
Abweichungen ergeben sich durch Runden der Zahlen

Linienverkehr mit Bussen und Bahnen

1 Unternehmen, Fahrgäste und Beförderungsleistungen nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Eigentumsverhältnissen im 4. Vierteljahr 2014

| | 4. Vierteljahr | | | | | 1. bis 4. Vierteljahr | | | | |
|--|---|--------------|--|---------------------------|--|-----------------------|--|---------------------------|--|------------------------|
| | Auskunfts- pflichtige Unternehmen 1) | Fahrgäste 2) | Verände- rung gegenüber Vorjahr | Beförderungs- leistung | Verände- rung gegenüber Vorjahr | Fahrgäste 2) | Verände- rung gegenüber Vorjahr | Beförderungs- leistung | Verände- rung gegenüber Vorjahr | mittlere Reiseweite |
| | Anzahl | 1 000 | % | 1000 Pkm | % | 1 000 | % | 1000 Pkm | % | km |
| Unternehmen insgesamt | | | | | | | | | | |
| Linienverkehr insgesamt..... | 874 | 2 873 273 | 0,3 | 36 404 335 | -1,1 | 11 111 242 | 0,6 | 142 711 050 | 0,0 | 12,8 |
| Linienverkehr Unternehmensfahrten..... | 868 | 2 839 475 | 0,4 | 27 193 617 | -0,5 | 10 979 120 | 0,6 | 105 260 606 | 0,5 | 9,6 |
| Verkehrsmittelfahrten 1) | | | | | | | | | | |
| mit Eisenbahnen..... | 52 | 647 942 | 0,4 | 13 679 962 | -1,0 | 2 520 274 | 2,1 | 53 227 535 | 1,2 | 21,1 |
| mit Straßenbahnen..... | 59 | 989 103 | 1,2 | 4 315 511 | 0,5 | 3 840 589 | 1,6 | 16 801 934 | 0,8 | 4,4 |
| mit Omnibussen..... | 819 | 1 373 960 | -0,5 | 9 198 144 | -0,2 | 5 282 384 | -1,0 | 35 231 138 | -0,6 | 6,7 |
| Linienfernverkehr..... | 33 | 33 798 | X | 9 210 718 | X | 132 122 | X | 37 450 444 | X | 283,5 |
| mit Eisenbahnen..... | 4 | 32 956 | -6,6 | 8 853 440 | -3,5 | 129 011 | -1,8 | 36 098 959 | -2,0 | 279,8 |
| mit Omnibussen 2)..... | 29 | 842 | X | 357 278 | X | 3 111 | X | 1 351 485 | X | 434,4 |
| davon: | | | | | | | | | | |
| Öffentliche Unternehmen | | | | | | | | | | |
| Linienverkehr insgesamt..... | 318 | 2 564 919 | 0,0 | 31 894 671 | -1,8 | 9 931 146 | 0,6 | 125 144 491 | -0,5 | 12,6 |
| Linienverkehr Unternehmensfahrten..... | 317 | 2 531 854 | 0,1 | 23 039 450 | -1,2 | 9 801 902 | 0,6 | 89 095 384 | 0,1 | 9,1 |
| Verkehrsmittelfahrten 1) | | | | | | | | | | |
| mit Eisenbahnen..... | 30 | 596 666 | 0,1 | 11 907 005 | -1,9 | 2 314 202 | 1,6 | 46 080 553 | 0,0 | 19,9 |
| mit Straßenbahnen..... | 57 | 982 306 | 0,9 | 4 283 668 | 0,2 | 3 815 429 | 1,5 | 16 683 286 | 0,7 | 4,4 |
| mit Omnibussen..... | 288 | 1 124 413 | -0,8 | 6 848 778 | -1,0 | 4 336 398 | -0,9 | 26 331 545 | -0,2 | 6,1 |
| Linienfernverkehr..... | 11 | 33 065 | X | 8 855 220 | X | 129 244 | X | 36 049 106 | X | 278,9 |
| mit Eisenbahnen..... | 1 | 32 792 | -5,6 | 8 809 742 | -3,3 | 128 259 | -1,5 | 35 892 953 | -1,9 | 279,8 |
| mit Omnibussen 2)..... | 10 | 273 | X | 45 478 | X | 985 | X | 156 153 | X | 158,6 |
| Gemischtwirtschaftliche Unternehmen | | | | | | | | | | |
| Linienverkehr insgesamt..... | 63 | 139 585 | 2,0 | 1 497 576 | -0,6 | 531 991 | -2,2 | 5 761 702 | -3,8 | 10,8 |
| Linienverkehr Unternehmensfahrten..... | 63 | 139 583 | 2,0 | 1 497 280 | -0,6 | 531 987 | -2,2 | 5 760 469 | -3,8 | 10,8 |
| Verkehrsmittelfahrten 1) | | | | | | | | | | |
| mit Eisenbahnen..... | 7 | 21 825 | 3,2 | 611 014 | -3,8 | 87 507 | 8,0 | 2 447 446 | 1,0 | 28,0 |
| mit Straßenbahnen..... | 1 | 6 048 | 93,0 | 28 472 | 93,0 | 22 264 | 18,0 | 104 745 | 18,7 | 4,7 |
| mit Omnibussen..... | 56 | 111 709 | -0,7 | 857 794 | 0,2 | 422 216 | -4,9 | 3 208 277 | -7,7 | 7,6 |
| Linienfernverkehr..... | 2 | 1 | X | 296 | X | 4 | X | 1 233 | X | 276,1 |
| mit Eisenbahnen..... | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| mit Omnibussen 2)..... | 2 | 1 | X | 296 | X | 4 | X | 1 233 | X | 276,1 |
| Private Unternehmen | | | | | | | | | | |
| Linienverkehr insgesamt..... | 493 | 168 770 | 2,7 | 3 012 088 | 7,3 | 648 105 | 2,3 | 11 804 858 | 8,2 | 18,2 |
| Linienverkehr Unternehmensfahrten..... | 488 | 168 038 | 2,9 | 2 656 886 | 6,4 | 645 231 | 2,4 | 10 404 753 | 7,4 | 16,1 |
| Verkehrsmittelfahrten 1) | | | | | | | | | | |
| mit Eisenbahnen..... | 15 | 29 451 | 4,9 | 1 161 943 | 10,9 | 118 565 | 6,6 | 4 699 535 | 15,0 | 39,6 |
| mit Straßenbahnen..... | 1 | 749 | 2,8 | 3 372 | 2,8 | 2 896 | -0,3 | 13 902 | 6,4 | 4,8 |
| mit Omnibussen..... | 475 | 137 838 | 2,5 | 1 491 572 | 3,1 | 523 770 | 1,5 | 5 691 315 | 1,8 | 10,9 |
| Linienfernverkehr..... | 20 | 732 | X | 355 202 | X | 2 874 | X | 1 400 105 | X | 487,2 |
| mit Eisenbahnen..... | 3 | 164 | -69,9 | 43 698 | -32,4 | 752 | -37,8 | 206 006 | -14,5 | 273,8 |
| mit Omnibussen 2)..... | 17 | 568 | X | 311 504 | X | 2 122 | X | 1 194 099 | X | 562,8 |

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

2 Fahrgäste und Beförderungsleistung nach Verkehrsarten und Verkehrsmitteln 2004 bis 2014*)

Unternehmensfahrten

| Jahr Quartal | Linienverkehr insgesamt | | | Liniennahverkehr insgesamt |
|-----------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------------|
| | Fahrgäste | Beförderungsleistung | mittlere Fahrtweite | Fahrgäste |
| | Mill. | Mill. Personenkilometer | km | Mill. |
| 2004 | 10 075,4 | 123 991,2 | 12,3 | 9 954,4 |
| 2005 | 10 184,9 | 126 817,8 | 12,5 | 10 060,7 |
| 2006 | 10 382,0 | 131 201,3 | 12,6 | 10 259,8 |
| 2007 | 10 432,7 | 131 800,7 | 12,6 | 10 311,5 |
| 2008 | 10 557,3 | 135 296,7 | 12,8 | 10 431,4 |
| 2009 | 10 680,2 | 134 161,1 | 12,6 | 10 555,0 |
| 2010 | 10 699,9 | 135 570,6 | 12,7 | 10 571,8 |
| 2011 | 10 936,8 | 138 822,6 | 12,7 | 10 809,2 |
| 2012 | 10 987,4 | 141 898,5 | 12,9 | 10 853,5 |
| 2013 | 11 050,4 | 142 863,1 | 12,9 | 10 916,2 |
| 2014 | 11 111,2 | 142 711,1 | 12,8 | 10 979,1 |
| 2012 | | | | |
| 1. Quartal | 2 813,1 | 34 743,2 | 12,4 | 2 782,3 |
| 2. Quartal | 2 714,2 | 35 092,7 | 12,9 | 2 680,7 |
| 3. Quartal | 2 604,0 | 35 330,2 | 13,6 | 2 569,2 |
| 4. Quartal | 2 856,1 | 36 732,3 | 12,9 | 2 821,4 |
| 2013 | | | | |
| 1. Quartal | 2 820,8 | 34 883,7 | 12,4 | 2 789,5 |
| 2. Quartal | 2 743,3 | 35 546,0 | 13,0 | 2 710,7 |
| 3. Quartal | 2 621,0 | 35 637,5 | 13,6 | 2 586,6 |
| 4. Quartal | 2 865,4 | 36 796,0 | 12,8 | 2 829,4 |
| 2014 | | | | |
| 1. Quartal | 2 826,6 | 34 785,6 | 12,3 | 2 796,2 |
| 2. Quartal | 2 770,1 | 35 667,0 | 12,9 | 2 736,8 |
| 3. Quartal | 2 641,3 | 35 854,2 | 13,6 | 2 606,6 |
| 4. Quartal | 2 873,3 | 36 404,3 | 12,7 | 2 839,5 |

Veränderungen zum Vorjahreszeitraum in %

| | | | | |
|------------|-----|------|------|-----|
| 2005 | 1,1 | 2,3 | 1,2 | 1,1 |
| 2006 | 1,9 | 3,5 | 1,5 | 2,0 |
| 2007 | 0,5 | 0,5 | -0,0 | 0,5 |
| 2008 | 1,2 | 2,7 | 1,4 | 1,2 |
| 2009 | 1,2 | -0,8 | -2,0 | 1,2 |
| 2010 | 0,2 | 1,1 | 0,9 | 0,2 |
| 2011 | 0,5 | 0,8 | 0,2 | 0,5 |
| 2012 | 0,5 | 2,2 | 1,7 | 0,4 |
| 2013 | 0,6 | 0,7 | 0,1 | 0,6 |
| 2014 | 0,6 | -0,1 | -0,6 | 0,6 |
| 2012 | | | | |
| 1. Quartal | 0,1 | 2,5 | 2,4 | 0,0 |
| 2. Quartal | 0,2 | 1,7 | 1,5 | 0,2 |
| 3. Quartal | 1,1 | 2,9 | 1,8 | 1,0 |
| 4. Quartal | 0,5 | 1,8 | 1,3 | 0,5 |
| 2013 | | | | |
| 1. Quartal | 0,3 | 0,4 | 0,1 | 0,3 |
| 2. Quartal | 1,1 | 1,3 | 0,2 | 1,1 |
| 3. Quartal | 0,7 | 0,9 | 0,2 | 0,7 |
| 4. Quartal | 0,3 | 0,2 | -0,2 | 0,3 |
| 2014 | | | | |
| 1. Quartal | 0,2 | -0,3 | -0,5 | 0,2 |
| 2. Quartal | 1,0 | 0,3 | -0,6 | 1,0 |
| 3. Quartal | 0,8 | 0,6 | -0,2 | 0,8 |
| 4. Quartal | 0,3 | -1,1 | -1,3 | 0,4 |

*) Durch die Einbeziehung der Umsteiger (ein Fahrgast benutzt während einer Fahrt mehrere Verkehrsmittel eines Unternehmens) ist die addierte Fahrgastzahl der drei Verkehrsmittel (Verkehrsmittelfahrten) höher als die Fahrgastzahl im Liniennahverkehr insgesamt (Unternehmensfahrten). Aufgrund der Neuaufnahme von Unternehmen mit Eisenbahnnahverkehr im Jahr 2006 wurden die Veränderungsdaten zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf Basis der bereinigten Werte berechnet. Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsdaten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

2 Fahrgäste und Beförderungsleistung nach Verkehrsarten und Verkehrsmitteln 2004 bis 2014*)

Unternehmensfahrten

| Jahr Quartal | Liniennahverkehr insgesamt | | Linienfernverkehr insgesamt | | |
|-----------------|----------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------------|
| | Beförderungsleistung | mittlere Fahrtweite | Fahrgäste | Beförderungsleistung | mittlere Fahrtweite |
| | Mill. Personenkilometer | km | Mill. | Mill. Personenkilometer | km |
| 2004 | 89 945,4 | 9,0 | 121,0 | 34 045,8 | 281,4 |
| 2005 | 91 567,5 | 9,1 | 124,2 | 35 250,3 | 283,8 |
| 2006 | 95 517,9 | 9,3 | 122,2 | 35 683,3 | 292,0 |
| 2007 | 96 521,0 | 9,4 | 121,1 | 35 279,7 | 291,2 |
| 2008 | 98 726,7 | 9,5 | 125,9 | 36 570,0 | 290,5 |
| 2009 | 98 456,5 | 9,3 | 125,3 | 35 704,6 | 285,1 |
| 2010 | 98 618,9 | 9,3 | 128,1 | 36 951,7 | 288,5 |
| 2011 | 102 279,8 | 9,5 | 127,6 | 36 542,7 | 286,4 |
| 2012 | 103 544,9 | 9,5 | 133,9 | 38 353,5 | 286,5 |
| 2013 | 104 699,2 | 9,6 | 134,2 | 37 955,8 | 282,8 |
| 2014 | 105 260,6 | 9,6 | 132,1 | 37 450,4 | 283,5 |
| 2012 | | | | | |
| 1. Quartal | 26 243,1 | 9,4 | 30,9 | 8 500,1 | 275,5 |
| 2. Quartal | 25 441,2 | 9,5 | 33,5 | 9 651,5 | 287,8 |
| 3. Quartal | 24 815,4 | 9,7 | 34,8 | 10 514,8 | 302,5 |
| 4. Quartal | 27 045,2 | 9,6 | 34,7 | 9 687,1 | 279,1 |
| 2013 | | | | | |
| 1. Quartal | 26 194,1 | 9,4 | 31,3 | 8 684,4 | 277,8 |
| 2. Quartal | 25 970,8 | 9,6 | 32,6 | 9 571,3 | 293,3 |
| 3. Quartal | 25 199,9 | 9,8 | 34,4 | 10 240,8 | 297,9 |
| 4. Quartal | 27 334,4 | 9,7 | 36,0 | 9 459,4 | 263,1 |
| 2014 | | | | | |
| 1. Quartal | 26 459,4 | 9,5 | 30,4 | 8 326,1 | 274,0 |
| 2. Quartal | 26 156,7 | 9,6 | 33,3 | 9 510,3 | 285,8 |
| 3. Quartal | 25 450,9 | 9,8 | 34,7 | 10 403,2 | 300,2 |
| 4. Quartal | 27 193,6 | 9,6 | 33,8 | 9 210,7 | 272,5 |

Veränderungen zum Vorjahreszeitraum in %

| | | | | | |
|------------|------|------|------|------|------|
| 2005 | 1,8 | 0,7 | 2,7 | 3,5 | 0,8 |
| 2006 | 4,3 | 2,3 | -1,6 | 1,2 | 2,9 |
| 2007 | 1,1 | 0,5 | -0,9 | -1,1 | -0,3 |
| 2008 | 2,3 | 1,1 | 3,9 | 3,7 | -0,3 |
| 2009 | -0,3 | -1,4 | -0,5 | -2,4 | -1,9 |
| 2010 | 0,2 | 0,0 | 2,3 | 3,5 | 1,2 |
| 2011 | 1,6 | 1,4 | -0,4 | -1,1 | -0,7 |
| 2012 | 1,2 | 0,8 | 4,9 | 5,0 | 0,0 |
| 2013 | 1,1 | 0,5 | 0,3 | -1,0 | -1,3 |
| 2014 | 0,5 | 0,0 | -1,6 | -1,3 | 0,2 |
| 2012 | | | | | |
| 1. Quartal | 1,8 | 1,8 | 5,8 | 4,7 | -1,1 |
| 2. Quartal | 0,5 | 0,3 | 5,0 | 5,1 | 0,1 |
| 3. Quartal | 1,5 | 0,5 | 5,2 | 6,2 | 1,0 |
| 4. Quartal | 1,1 | 0,7 | 3,9 | 3,8 | -0,1 |
| 2013 | | | | | |
| 1. Quartal | -0,2 | -0,4 | 1,3 | 2,2 | 0,9 |
| 2. Quartal | 2,1 | 1,0 | -2,7 | -0,8 | 1,9 |
| 3. Quartal | 1,5 | 1,7 | -1,1 | -2,6 | -1,5 |
| 4. Quartal | 1,1 | 0,8 | 3,6 | -2,4 | -5,7 |
| 2014 | | | | | |
| 1. Quartal | 1,0 | 0,8 | -2,8 | -4,1 | -1,4 |
| 2. Quartal | 0,7 | -0,3 | 2,0 | -0,6 | -2,6 |
| 3. Quartal | 1,0 | -0,6 | 0,8 | 1,6 | 0,8 |
| 4. Quartal | -0,5 | -0,9 | -6,0 | -2,6 | 3,6 |

*) Durch die Einbeziehung der Umsteiger (ein Fahrgast benutzt während einer Fahrt mehrere Verkehrsmittel eines Unternehmens) ist die addierte Fahrgastzahl der drei Verkehrsmittel (Verkehrsmittelfahrten) höher als die Fahrgastzahl im Liniennahverkehr insgesamt (Unternehmensfahrten). Aufgrund der Neuaufnahme von Unternehmen mit Eisenbahnnahverkehr im Jahr 2006 wurden die Veränderungsdaten zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf Basis der bereinigten Werte berechnet. Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsdaten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

2 Fahrgäste und Beförderungsleistung nach Verkehrsarten und Verkehrsmitteln 2004 bis 2014*)

Verkehrsmittelfahrten

| Jahr | Omnibusse | | | | | | Straßenbahnen |
|------------|------------------|----------------------|---------------------|----------------------|----------------------|---------------------|---------------|
| | Liniennahverkehr | | | Linienfernverkehr 1) | | | |
| | Fahrgäste | Beförderungsleistung | mittlere Fahrtweite | Fahrgäste | Beförderungsleistung | mittlere Fahrtweite | Fahrgäste |
| Quartal | Mill. | Mill. Pkm | km | Mill. | Mill. Pkm | km | Mill. |
| 2004 | 5 257,9 | 34 945,1 | 6,6 | X | X | X | 3 363,1 |
| 2005 | 5 225,2 | 35 028,8 | 6,7 | X | X | X | 3 431,3 |
| 2006 | 5 267,9 | 35 772,0 | 6,8 | 2,2 | 1 196,6 | 534,4 | 3 491,8 |
| 2007 | 5 261,6 | 35 704,3 | 6,8 | 2,2 | 1 084,8 | 499,8 | 3 563,3 |
| 2008 | 5 243,6 | 35 797,4 | 6,8 | 2,2 | 1 002,2 | 464,2 | 3 583,6 |
| 2009 | 5 254,2 | 35 608,0 | 6,8 | 2,0 | 894,0 | 438,8 | 3 666,8 |
| 2010 | 5 222,3 | 35 382,7 | 6,8 | 2,0 | 841,8 | 428,5 | 3 680,1 |
| 2011 | 5 340,4 | 36 298,8 | 6,8 | 2,3 | 1 016,6 | 436,1 | 3 735,7 |
| 2012 | 5 341,9 | 35 577,3 | 6,7 | 2,5 | 1 006,3 | 406,8 | 3 763,5 |
| 2013 | 5 337,3 | 35 457,6 | 6,6 | 2,8 | 1 130,5 | 404,0 | 3 780,1 |
| 2014 | 5 282,4 | 35 231,1 | 6,7 | 3,1 | 1 351,5 | 434,4 | 3 840,6 |
| 2012 | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1 385,2 | 9 306,7 | 6,7 | 0,5 | 193,3 | 386,5 | 953,3 |
| 2. Quartal | 1 331,1 | 8 930,6 | 6,7 | 0,6 | 258,6 | 411,5 | 921,3 |
| 3. Quartal | 1 232,9 | 8 093,5 | 6,6 | 0,7 | 304,5 | 435,1 | 902,5 |
| 4. Quartal | 1 392,7 | 9 246,4 | 6,6 | 0,6 | 249,9 | 387,0 | 986,4 |
| 2013 | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1 380,1 | 9 173,2 | 6,6 | 0,6 | 205,7 | 369,9 | 960,9 |
| 2. Quartal | 1 341,0 | 9 017,0 | 6,7 | 0,7 | 274,6 | 381,7 | 936,8 |
| 3. Quartal | 1 235,3 | 8 049,7 | 6,5 | 0,8 | 368,1 | 440,8 | 905,1 |
| 4. Quartal | 1 380,9 | 9 217,7 | 6,7 | 0,7 | 282,0 | 410,2 | 977,3 |
| 2014 | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1 366,3 | 9 104,7 | 6,7 | 0,6 | 251,9 | 397,7 | 976,1 |
| 2. Quartal | 1 326,3 | 8 955,2 | 6,8 | 0,7 | 320,0 | 428,4 | 956,3 |
| 3. Quartal | 1 215,9 | 7 973,0 | 6,6 | 0,9 | 422,3 | 475,3 | 919,1 |
| 4. Quartal | 1 374,0 | 9 198,1 | 6,7 | 0,8 | 357,3 | 424,3 | 989,1 |

Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %

| | | | | | | | |
|------------|------|------|------|------|-------|-------|------|
| 2005 | -0,6 | 0,2 | 0,9 | X | X | X | 2,0 |
| 2006 | 0,8 | 2,1 | 1,3 | X | X | X | 1,8 |
| 2007 | -0,1 | -0,2 | -0,1 | -3,1 | -9,3 | -6,5 | 2,0 |
| 2008 | -0,3 | 0,3 | 0,6 | -0,5 | -7,6 | -7,1 | 0,6 |
| 2009 | 0,2 | -0,5 | -0,7 | -5,6 | -10,8 | -5,5 | 2,3 |
| 2010 | -0,6 | -0,6 | 0,0 | -3,6 | -5,8 | -2,4 | 0,4 |
| 2011 | 0,3 | -0,1 | 0,3 | 9,4 | 16,0 | 1,8 | 1,5 |
| 2012 | 0,0 | -2,0 | -2,0 | 6,1 | -1,0 | -6,7 | 0,7 |
| 2013 | -0,1 | -0,3 | -0,3 | X | X | -0,7 | 0,4 |
| 2014 | -1,0 | -0,6 | 0,4 | X | X | 7,5 | 1,6 |
| 2012 | | | | | | | |
| 1. Quartal | -0,6 | -2,3 | -1,7 | 13,3 | 7,2 | -5,3 | -0,9 |
| 2. Quartal | -0,2 | -2,9 | -2,7 | 5,7 | 0,8 | -4,6 | -0,1 |
| 3. Quartal | 0,8 | -0,4 | -1,1 | -1,7 | -13,0 | -11,6 | 1,6 |
| 4. Quartal | 0,2 | -2,3 | -2,5 | 10,7 | 8,9 | -1,7 | 2,4 |
| 2013 | | | | | | | |
| 1. Quartal | -0,4 | -1,4 | -1,1 | 11,2 | 6,4 | -4,3 | 0,8 |
| 2. Quartal | 0,7 | 1,0 | 0,2 | 14,5 | 6,2 | -7,3 | 1,7 |
| 3. Quartal | 0,2 | -0,5 | -0,7 | 19,3 | 20,9 | 1,3 | 0,3 |
| 4. Quartal | -0,8 | -0,3 | 0,5 | 6,5 | 12,9 | 6,0 | -0,9 |
| 2014 | | | | | | | |
| 1. Quartal | -1,0 | -0,7 | 0,3 | 13,9 | 22,4 | 7,5 | 1,6 |
| 2. Quartal | -1,1 | -0,7 | 0,4 | 3,8 | 16,5 | 12,2 | 2,1 |
| 3. Quartal | -1,6 | -1,0 | 0,6 | 6,4 | 14,7 | 7,8 | 1,5 |
| 4. Quartal | -0,5 | -0,2 | 0,3 | 22,5 | 26,7 | 3,4 | 1,2 |

*) Durch die Einbeziehung der Umsteiger (ein Fahrgast benutzt während einer Fahrt mehrere Verkehrsmittel eines Unternehmens) ist die addierte Fahrgastzahl der drei Verkehrsmittel (Verkehrsmittelfahrten) höher als die Fahrgastzahl im Liniennahverkehr insgesamt (Unternehmensfahrten). Aufgrund der Neuaufnahme von Unternehmen mit Eisenbahnnahverkehr im Jahr 2006 wurden die Veränderungsdaten zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf Basis der bereinigten Werte berechnet. Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsdaten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet. 1) Quartalsstatistik noch ohne die neugegründeten Fernbusunternehmen. Diese sind in der Jahresstatistik ab 2013 einbezogen. Dabei wurden 8,2 Mill. Fahrgäste und 2.700 Mill. Personenkilometer nachgewiesen. Im Berichtsjahr 2014 dürften sich die Fahrgastzahlen mit 17 bis 19 Millionen (einschl. der neugegründeten Fernbusunternehmen) mehr als verdoppelt haben (siehe Destatis-Pressemitteilungen Nr. 361 vom 08.10.2014 und Nr. 121 vom 07.04.2015).

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

2 Fahrgäste und Beförderungsleistung nach Verkehrsarten und Verkehrsmitteln 2004 bis 2014*)

Verkehrsmittelfahrten

| Jahr Quartal | Straßenbahnen | | Eisenbahnen | | | | | |
|---------------------|---------------------------------------|----------------------------------|------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| | Beförderungsleistung Mill. Pkm | mittlere Fahrtweite km | Nahverkehr | | | Fernverkehr | | |
| | | | Fahrgäste Mill. | Beförderungsleistung Mill. Pkm | mittlere Fahrtweite km | Fahrgäste Mill. | Beförderungsleistung Mill. Pkm | mittlere Fahrtweite km |
| | | | | | | | | |
| 2004 | 14 829,7 | 4,4 | 1 955,4 | 40 170,7 | 20,5 | 115,5 | 32 394,5 | 280,5 |
| 2005 | 15 287,6 | 4,5 | 2 012,0 | 41 251,0 | 20,5 | 118,9 | 33 695,4 | 283,4 |
| 2006 | 15 468,8 | 4,4 | 2 109,5 | 44 277,2 | 21,0 | 120,0 | 34 486,7 | 287,5 |
| 2007 | 15 913,7 | 4,5 | 2 108,0 | 44 903,1 | 21,3 | 119,0 | 34 195,0 | 287,4 |
| 2008 | 16 069,0 | 4,5 | 2 212,9 | 46 860,3 | 21,2 | 123,7 | 35 567,9 | 287,4 |
| 2009 | 16 452,9 | 4,5 | 2 200,0 | 46 395,7 | 21,1 | 123,2 | 34 810,6 | 282,5 |
| 2010 | 16 325,7 | 4,4 | 2 244,0 | 46 910,5 | 20,9 | 126,1 | 36 109,9 | 286,3 |
| 2011 | 16 472,5 | 4,4 | 2 390,2 | 49 508,5 | 20,7 | 125,3 | 35 526,1 | 283,6 |
| 2012 | 16 555,6 | 4,4 | 2 412,4 | 51 412,0 | 21,3 | 131,4 | 37 347,3 | 284,2 |
| 2013 | 16 663,2 | 4,4 | 2 469,3 | 52 578,4 | 21,3 | 131,4 | 36 825,4 | 280,2 |
| 2014 | 16 801,9 | 4,4 | 2 520,3 | 53 227,5 | 21,1 | 129,0 | 36 099,0 | 279,8 |
| 2012 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 4 185,0 | 4,4 | 613,4 | 12 751,4 | 20,8 | 30,4 | 8 306,8 | 273,7 |
| 2. Quartal | 4 059,4 | 4,4 | 588,2 | 12 451,2 | 21,2 | 32,9 | 9 392,9 | 285,4 |
| 3. Quartal | 3 981,3 | 4,4 | 592,0 | 12 740,5 | 21,5 | 34,1 | 10 210,3 | 299,8 |
| 4. Quartal | 4 329,8 | 4,4 | 618,8 | 13 468,9 | 21,8 | 34,1 | 9 437,2 | 277,0 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 4 223,6 | 4,4 | 619,3 | 12 797,3 | 20,7 | 30,7 | 8 478,6 | 276,2 |
| 2. Quartal | 4 154,6 | 4,4 | 599,8 | 12 799,2 | 21,3 | 31,9 | 9 296,6 | 291,3 |
| 3. Quartal | 3 990,1 | 4,4 | 604,8 | 13 160,0 | 21,8 | 33,5 | 9 872,7 | 294,3 |
| 4. Quartal | 4 294,9 | 4,4 | 645,4 | 13 821,8 | 21,4 | 35,3 | 9 177,4 | 260,2 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 4 266,0 | 4,4 | 627,0 | 13 088,7 | 20,9 | 29,8 | 8 074,2 | 271,3 |
| 2. Quartal | 4 186,7 | 4,4 | 617,9 | 13 014,7 | 21,1 | 32,5 | 9 190,4 | 282,5 |
| 3. Quartal | 4 033,7 | 4,4 | 627,4 | 13 444,2 | 21,4 | 33,8 | 9 980,9 | 295,6 |
| 4. Quartal | 4 315,5 | 4,4 | 647,9 | 13 680,0 | 21,1 | 33,0 | 8 853,4 | 268,6 |

Veränderung zum Vorjahreszeitraum in %

| | | | | | | | | |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 2005 | 3,1 | 1,0 | 2,9 | 2,7 | -0,2 | 2,9 | 4,0 | 1,0 |
| 2006 | 1,2 | -0,6 | 4,8 | 7,3 | 2,4 | 0,9 | 2,3 | 1,4 |
| 2007 | 2,9 | 0,8 | -0,1 | 1,4 | 1,5 | -0,8 | -0,8 | -0,0 |
| 2008 | 1,0 | 0,4 | 5,0 | 4,4 | -0,6 | 4,0 | 4,0 | 0,0 |
| 2009 | 2,4 | 0,1 | -0,6 | -1,0 | -0,4 | -0,4 | -2,1 | -1,7 |
| 2010 | -0,8 | -1,1 | 2,0 | 1,1 | -0,9 | 2,4 | 3,7 | 1,3 |
| 2011 | 0,9 | -0,6 | 2,3 | 3,1 | -0,9 | -0,7 | -1,6 | -0,9 |
| 2012 | 0,5 | -0,2 | 0,9 | 3,8 | 2,9 | 4,9 | 5,1 | 0,2 |
| 2013 | 0,7 | 0,2 | 2,4 | 2,3 | -0,1 | 0,0 | -1,4 | -1,4 |
| 2014 | 0,8 | -0,8 | 2,1 | 1,2 | -0,8 | -1,8 | -2,0 | -0,1 |
| 2012 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -1,8 | -0,9 | 3,5 | 6,4 | 2,8 | 5,7 | 4,6 | -1,0 |
| 2. Quartal | 0,5 | 0,6 | 0,3 | 3,0 | 2,7 | 5,0 | 5,2 | 0,2 |
| 3. Quartal | 1,5 | -0,1 | 1,0 | 2,8 | 1,7 | 5,3 | 6,9 | 1,5 |
| 4. Quartal | 1,9 | -0,5 | -0,9 | 3,3 | 4,3 | 3,7 | 3,6 | -0,1 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,9 | 0,1 | 1,0 | 0,4 | -0,6 | 1,1 | 2,1 | 0,9 |
| 2. Quartal | 2,3 | 0,7 | 2,0 | 2,8 | 0,8 | -3,0 | -1,0 | 2,1 |
| 3. Quartal | 0,2 | -0,1 | 2,1 | 3,3 | 1,1 | -1,5 | -3,3 | -1,8 |
| 4. Quartal | -0,8 | 0,1 | 4,3 | 2,6 | -1,6 | 3,5 | -2,8 | -6,1 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1,0 | -0,6 | 1,2 | 2,3 | 1,0 | -3,1 | -4,8 | -1,8 |
| 2. Quartal | 0,8 | -1,3 | 3,0 | 1,7 | -1,3 | 1,9 | -1,1 | -3,0 |
| 3. Quartal | 1,1 | -0,4 | 3,7 | 2,2 | -1,5 | 0,7 | 1,1 | 0,4 |
| 4. Quartal | 0,5 | -0,7 | 0,4 | -1,0 | -1,4 | -6,6 | -3,5 | 3,2 |

*) Durch die Einbeziehung der Umsteiger (ein Fahrgast benutzt während einer Fahrt mehrere Verkehrsmittel eines Unternehmens) ist die addierte Fahrgastzahl der drei Verkehrsmittel (Verkehrsmittelfahrten) höher als die Fahrgastzahl im Liniennahverkehr insgesamt (Unternehmensfahrten). Aufgrund der Neuaufnahme von Unternehmen mit Eisenbahnnahverkehr im Jahr 2006 wurden die Veränderungsdaten zum entsprechenden Vorjahreszeitraum auf Basis der bereinigten Werte berechnet. Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsdaten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet. 1) Quartalsstatistik noch ohne die neugegründeten Fernbusunternehmen. Diese sind in der Jahresstatistik ab 2013 einbezogen. Dabei wurden 8,2 Mill. Fahrgäste und 2.700 Mill. Personenkilometer nachgewiesen. Im Berichtsjahr 2014 dürften sich die Fahrgastzahlen mit 17 bis 19 Millionen (einschl. der neugegründeten Fernbusunternehmen) mehr als verdoppelt haben (siehe Destatis-Pressemitteilungen Nr. 361 vom 08.10.2014 und Nr. 121 vom 07.04.2015).

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

3 Fahrgäste nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Insgesamt | Davon | | | | | | | |
|---|-----------|-----------------------|---------|---------|------------------|--------|---------|---------|----------------------------|
| | | Baden- Württemberg | Bayern | Berlin | Branden- burg | Bremen | Hamburg | Hessen | Mecklenburg- Vorpommern |
| Mill. | | | | | | | | | |
| Liniennahverkehr insgesamt 1) 3) | | | | | | | | | |
| 2007 | 10 311,5 | 1 105,9 | 1 190,7 | 1 275,4 | 135,8 | 148,3 | 558,0 | 1 485,1 | 109,3 |
| 2008 | 10 431,4 | 1 128,8 | 1 217,6 | 1 220,8 | 133,7 | 150,8 | 608,3 | 1 521,1 | 107,7 |
| 2009 | 10 555,0 | 1 131,2 | 1 216,8 | 1 296,8 | 132,7 | 152,3 | 648,1 | 1 540,7 | 106,5 |
| 2010 | 10 571,8 | 1 128,3 | 1 221,1 | 1 298,7 | 134,3 | 155,7 | 678,7 | 1 548,6 | 109,4 |
| 2011 | 10 809,2 | 1 146,9 | 1 261,7 | 1 343,5 | 132,0 | 157,0 | 642,3 | 1 636,5 | 107,7 |
| 2012 | 10 853,5 | 1 151,4 | 1 273,6 | 1 354,1 | 130,9 | 154,2 | 643,0 | 1 635,8 | 108,7 |
| 2013 | 10 916,2 | 1 145,3 | 1 270,6 | 1 367,3 | 134,3 | 154,9 | 701,1 | 1 965,2 | 126,3 |
| 2014 | 10 979,1 | 1 167,4 | 1 289,7 | 1 411,6 | 131,8 | 153,1 | 704,9 | 1 991,8 | 127,4 |
| 2012 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 2 782,3 | 299,4 | 327,9 | 337,0 | 35,0 | 40,8 | 162,6 | 413,3 | 27,3 |
| 2. Quartal | 2 680,7 | 285,8 | 313,6 | 320,9 | 32,3 | 37,4 | 155,8 | 401,5 | 27,2 |
| 3. Quartal | 2 569,2 | 262,5 | 293,4 | 343,4 | 28,9 | 35,0 | 152,7 | 403,0 | 26,1 |
| 4. Quartal | 2 821,4 | 303,7 | 338,7 | 352,9 | 34,6 | 41,0 | 171,9 | 418,1 | 28,1 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 2 789,5 | 297,0 | 326,1 | 337,2 | 35,4 | 39,7 | 192,1 | 488,8 | 30,9 |
| 2. Quartal | 2 710,7 | 284,0 | 315,6 | 328,9 | 33,1 | 38,2 | 172,6 | 483,6 | 32,0 |
| 3. Quartal | 2 586,6 | 264,1 | 296,9 | 339,1 | 29,7 | 35,9 | 161,1 | 486,3 | 31,4 |
| 4. Quartal | 2 829,4 | 300,2 | 332,0 | 362,2 | 36,0 | 41,1 | 175,4 | 506,5 | 32,0 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 2 796,2 | 298,1 | 331,8 | 351,4 | 35,2 | 39,8 | 176,9 | 500,4 | 31,4 |
| 2. Quartal | 2 736,8 | 288,0 | 318,9 | 354,0 | 33,0 | 37,2 | 174,5 | 492,2 | 32,4 |
| 3. Quartal | 2 606,6 | 271,1 | 300,6 | 348,2 | 29,2 | 35,4 | 170,3 | 488,8 | 31,8 |
| 4. Quartal | 2 839,5 | 310,2 | 338,4 | 357,9 | 34,4 | 40,7 | 183,3 | 510,3 | 31,7 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | | |
| 2007 | 0,5 | 1,1 | 0,7 | -1,1 | 0,2 | 4,1 | 3,2 | 3,5 | -3,4 |
| 2008 | 1,2 | 2,1 | 2,3 | -4,3 | -1,5 | 1,7 | 9,0 | 2,4 | -1,5 |
| 2009 | 1,2 | 0,2 | -0,1 | 6,2 | -0,7 | 1,0 | 6,5 | 1,3 | -1,1 |
| 2010 | 0,2 | -0,3 | 0,4 | 0,1 | 1,2 | 2,3 | 4,7 | 0,5 | 2,7 |
| 2011 | 0,5 | 2,7 | 0,7 | 1,6 | -1,6 | 0,8 | -5,4 | 1,5 | -2,0 |
| 2012 | 0,4 | 0,4 | 0,9 | 0,8 | -0,9 | -1,8 | 0,1 | 0,0 | 0,9 |
| 2013 | 0,6 | -0,5 | -0,2 | 1,0 | 2,6 | 0,4 | X | X | X |
| 2014 | 0,6 | 1,9 | 1,5 | 3,2 | -1,8 | -1,2 | 0,5 | 1,4 | 0,9 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,3 | -0,8 | -0,5 | 0,0 | 1,1 | -2,8 | X | X | 13,4 |
| 2. Quartal | 1,1 | -0,6 | 0,6 | 2,5 | 2,6 | 2,2 | X | X | 17,8 |
| 3. Quartal | 1,1 | 0,6 | 1,2 | -1,2 | 2,7 | 2,5 | X | X | 20,4 |
| 4. Quartal | 0,3 | -1,1 | -2,0 | 2,6 | 4,1 | 0,3 | X | X | 13,6 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,2 | 0,4 | 1,7 | 4,2 | -0,7 | 0,4 | -7,9 | 2,4 | 1,7 |
| 2. Quartal | 1,0 | 1,4 | 1,0 | 7,7 | -0,2 | -2,7 | 1,1 | 1,8 | 1,3 |
| 3. Quartal | 0,8 | 2,7 | 1,3 | 2,7 | -1,6 | -1,6 | 5,7 | 0,5 | 1,2 |
| 4. Quartal | 0,4 | 3,3 | 1,9 | -1,2 | -4,6 | -0,9 | 4,5 | 0,8 | -0,7 |
| Liniennahverkehr mit Eisenbahnen 2) 3) 4) | | | | | | | | | |
| 2007 | 2 108,0 | 126,5 | 5,3 | 370,5 | 4,8 | - | 171,0 | 1 012,9 | 6,1 |
| 2008 | 2 212,9 | 141,1 | 5,0 | 388,1 | 5,3 | - | 196,6 | 1 047,2 | 6,7 |
| 2009 | 2 200,0 | 148,8 | 5,2 | 371,0 | 5,2 | - | 199,1 | 1 055,7 | 6,6 |
| 2010 | 2 244,0 | 149,7 | 5,2 | 376,5 | 5,0 | - | 222,3 | 1 079,7 | 6,3 |
| 2011 | 2 390,2 | 159,0 | 8,7 | 406,6 | 2,9 | - | 222,3 | 1 102,8 | 6,7 |
| 2012 | 2 412,4 | 166,5 | 9,0 | 416,3 | 0,6 | - | 215,6 | 1 118,1 | 6,7 |
| 2013 | 2 469,3 | 167,9 | 10,7 | 421,7 | - | - | 223,5 | 1 454,4 | 25,5 |
| 2014 | 2 520,3 | 173,0 | 21,5 | 433,3 | - | - | 228,2 | 1 470,0 | 25,8 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 619,3 | 42,6 | 2,6 | 102,0 | - | - | 66,0 | 360,2 | 5,6 |
| 2. Quartal | 599,8 | 41,2 | 2,5 | 99,2 | - | - | 51,8 | 358,2 | 6,3 |
| 3. Quartal | 604,8 | 40,6 | 2,9 | 103,9 | - | - | 49,2 | 358,9 | 7,4 |
| 4. Quartal | 645,4 | 43,4 | 2,7 | 116,7 | - | - | 56,5 | 377,1 | 6,2 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 627,0 | 43,7 | 5,2 | 104,8 | - | - | 56,9 | 371,1 | 5,4 |
| 2. Quartal | 617,9 | 41,9 | 5,4 | 106,7 | - | - | 55,8 | 359,3 | 6,4 |
| 3. Quartal | 627,4 | 42,4 | 5,5 | 111,3 | - | - | 56,4 | 360,2 | 7,6 |
| 4. Quartal | 647,9 | 45,0 | 5,3 | 110,4 | - | - | 59,2 | 379,3 | 6,3 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | | |
| 2007 | -0,1 | 3,9 | 4,1 | -1,4 | X | X | -2,2 | 1,7 | 7,8 |
| 2008 | 5,0 | 11,5 | -5,9 | X | 9,1 | X | 14,9 | 3,4 | 9,2 |
| 2009 | -0,6 | 5,5 | 3,9 | -4,4 | -0,4 | X | 1,3 | 0,8 | -1,7 |
| 2010 | 2,0 | 0,6 | -0,3 | 1,5 | -4,9 | X | 11,7 | 2,3 | -3,5 |
| 2011 | 2,3 | 6,3 | -3,8 | 1,6 | -41,5 | X | 0,0 | 2,1 | -2,3 |
| 2012 | 0,9 | 4,7 | 3,6 | 2,4 | X | X | -3,1 | 1,4 | -1,1 |
| 2013 | 2,4 | 0,8 | 18,1 | 1,3 | X | X | 3,7 | X | X |
| 2014 | 2,1 | 3,1 | 101,7 | 2,7 | X | X | 2,1 | X | X |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1,0 | 1,0 | 12,4 | -1,7 | X | X | 15,4 | X | X |
| 2. Quartal | 2,0 | 0,7 | 20,1 | -3,1 | X | X | 0,8 | X | X |
| 3. Quartal | 2,1 | 0,3 | 33,1 | -2,8 | X | X | 0,0 | X | X |
| 4. Quartal | 4,3 | 1,3 | 8,6 | 12,9 | X | X | -2,1 | X | X |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1,2 | 2,6 | 102,6 | 2,8 | X | X | -13,8 | 3,0 | X |
| 2. Quartal | 3,0 | 1,7 | 114,7 | 7,6 | X | X | 7,6 | 0,3 | 1,8 |
| 3. Quartal | 3,7 | 4,4 | 92,1 | 7,1 | X | X | X | X | 3,1 |
| 4. Quartal | 0,4 | 3,6 | 98,9 | -5,4 | X | X | 4,8 | 0,6 | 1,9 |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen werden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.
 Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsdaten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.
 1) Unternehmensfahrten. 2) Verkehrsmittelfahrten.
 3) siehe Fußnote*) in Tabelle 2.
 4) Durch Neuordnung von Unternehmen zu anderen Bundesländern werden im Jahr 2013 für die betroffenen Bundesländer keine Veränderungsdaten nachgewiesen.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

3 Fahrgäste nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Davon | | | | | | | |
|---|--------------------|-------------------------|---------------------|----------|---------|--------------------|------------------------|-----------|
| | Nieder- sachsen | Nordrhein- Westfalen | Rheinland- Pfalz | Saarland | Sachsen | Sachsen- Anhalt | Schleswig- Holstein | Thüringen |
| Mill. | | | | | | | | |
| Liniennahverkehr insgesamt 1) 3) | | | | | | | | |
| 2007 | 554,4 | 2 426,7 | 251,4 | 92,9 | 420,9 | 184,4 | 212,4 | 160,0 |
| 2008 | 559,6 | 2 461,6 | 248,5 | 96,2 | 426,5 | 178,0 | 215,8 | 156,3 |
| 2009 | 558,3 | 2 451,3 | 247,1 | 95,2 | 428,0 | 177,2 | 215,5 | 157,2 |
| 2010 | 573,1 | 2 424,7 | 213,0 | 93,4 | 443,0 | 174,8 | 217,8 | 157,2 |
| 2011 | 584,5 | 2 494,5 | 219,1 | 92,3 | 446,2 | 163,5 | 222,9 | 158,4 |
| 2012 | 609,8 | 2 493,8 | 223,8 | 90,7 | 449,4 | 165,0 | 216,5 | 152,8 |
| 2013 | 624,7 | 2 189,1 | 216,8 | 88,3 | 455,6 | 165,0 | 151,4 | 160,4 |
| 2014 | 606,8 | 2 175,2 | 218,8 | 84,0 | 446,0 | 162,0 | 153,0 | 155,6 |
| 2012 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 162,4 | 637,5 | 60,4 | 23,0 | 114,7 | 43,0 | 57,7 | 40,3 |
| 2. Quartal | 156,9 | 619,3 | 57,5 | 22,7 | 113,2 | 41,3 | 55,6 | 39,6 |
| 3. Quartal | 130,7 | 599,9 | 48,4 | 22,1 | 101,9 | 36,6 | 51,7 | 32,9 |
| 4. Quartal | 159,9 | 637,2 | 57,4 | 22,8 | 119,6 | 44,0 | 51,5 | 40,0 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 164,5 | 556,7 | 57,3 | 22,8 | 116,9 | 44,7 | 38,8 | 40,7 |
| 2. Quartal | 161,3 | 547,4 | 55,8 | 22,2 | 116,2 | 41,1 | 37,6 | 41,0 |
| 3. Quartal | 138,0 | 523,4 | 47,9 | 21,3 | 103,2 | 35,9 | 36,8 | 35,5 |
| 4. Quartal | 160,9 | 561,7 | 55,7 | 22,0 | 119,2 | 43,2 | 38,1 | 43,1 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 160,0 | 554,1 | 58,8 | 21,7 | 113,5 | 42,2 | 39,7 | 41,0 |
| 2. Quartal | 154,6 | 543,5 | 56,3 | 20,9 | 112,4 | 40,3 | 38,4 | 40,3 |
| 3. Quartal | 132,1 | 523,3 | 46,8 | 20,1 | 103,0 | 35,7 | 36,5 | 33,7 |
| 4. Quartal | 160,1 | 554,2 | 56,9 | 21,3 | 117,1 | 43,8 | 38,4 | 40,7 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | |
| 2007 | 1,0 | 0,1 | -0,2 | -1,2 | -1,4 | -1,3 | -7,8 | -3,7 |
| 2008 | 0,9 | 1,4 | -1,2 | 3,6 | 1,3 | -3,5 | 1,6 | -2,3 |
| 2009 | -0,2 | -0,4 | -0,6 | -1,0 | 0,4 | -0,4 | -0,1 | 0,6 |
| 2010 | 2,7 | -1,1 | -13,8 | -2,0 | 3,5 | -1,4 | 1,1 | 0,0 |
| 2011 | -0,6 | 0,2 | 1,3 | -1,1 | 2,5 | -3,5 | 1,0 | -0,3 |
| 2012 | 4,3 | 0,0 | 2,1 | -1,8 | 0,7 | 0,9 | -2,9 | -3,6 |
| 2013 | 2,4 | X | -3,1 | -2,7 | 1,4 | 0,0 | X | 5,0 |
| 2014 | -2,9 | -0,6 | 1,0 | -4,8 | -2,1 | -1,8 | 1,1 | -3,0 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1,3 | X | -5,2 | -1,1 | 1,9 | 3,9 | X | 1,2 |
| 2. Quartal | 2,8 | X | -3,0 | -2,3 | 2,6 | -0,4 | X | 3,6 |
| 3. Quartal | 13,1 | X | -1,0 | -3,5 | 1,3 | -2,6 | X | 8,0 |
| 4. Quartal | 0,4 | X | -2,9 | -3,9 | -0,3 | -1,9 | X | 7,7 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -2,7 | -0,5 | 2,7 | -4,7 | -2,9 | -5,7 | 2,3 | 0,6 |
| 2. Quartal | -4,2 | -0,7 | 0,9 | -5,9 | -3,3 | -2,0 | 2,1 | -1,9 |
| 3. Quartal | -4,3 | 0,0 | -2,5 | -5,7 | -0,2 | -0,5 | -0,9 | -5,2 |
| 4. Quartal | -0,5 | -1,3 | 2,2 | -2,9 | -1,8 | 1,3 | 0,6 | -5,6 |
| Liniennahverkehr mit Eisenbahnen 2) 3) 4) | | | | | | | | |
| 2007 | 34,9 | 333,7 | 7,2 | - | 7,3 | 7,4 | 15,8 | 4,4 |
| 2008 | 45,7 | 333,1 | 7,2 | - | 12,3 | 3,5 | 16,8 | 4,4 |
| 2009 | 46,6 | 318,7 | 7,1 | - | 11,2 | 3,4 | 17,0 | 4,4 |
| 2010 | 47,2 | 309,7 | 5,2 | - | 12,8 | 3,3 | 16,6 | 4,4 |
| 2011 | 59,0 | 378,1 | 7,8 | - | 13,2 | 3,2 | 15,4 | 4,4 |
| 2012 | 80,6 | 349,8 | 15,1 | - | 12,6 | 3,3 | 13,9 | 4,4 |
| 2013 | 81,2 | 31,1 | 14,4 | - | 12,4 | 3,2 | 14,4 | 8,8 |
| 2014 | 83,0 | 35,6 | 13,2 | - | 10,6 | 3,2 | 16,0 | 6,8 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 20,5 | 7,6 | 4,2 | - | 3,0 | 0,6 | 3,3 | 1,1 |
| 2. Quartal | 19,8 | 7,4 | 3,4 | - | 3,1 | 0,8 | 3,5 | 2,6 |
| 3. Quartal | 20,1 | 7,7 | 3,3 | - | 3,1 | 0,9 | 4,0 | 2,6 |
| 4. Quartal | 20,8 | 8,5 | 3,4 | - | 3,1 | 0,8 | 3,5 | 2,6 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 19,8 | 8,6 | 3,2 | - | 2,5 | 0,7 | 3,3 | 1,7 |
| 2. Quartal | 21,2 | 9,0 | 3,4 | - | 2,7 | 0,8 | 3,7 | 1,6 |
| 3. Quartal | 21,4 | 9,0 | 3,2 | - | 2,8 | 0,9 | 4,7 | 1,7 |
| 4. Quartal | 20,5 | 8,9 | 3,5 | - | 2,6 | 0,8 | 4,3 | 1,7 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | |
| 2007 | 11,8 | 1,2 | -5,5 | X | -5,8 | X | X | -4,0 |
| 2008 | X | -0,2 | -0,8 | X | 69,4 | X | 6,6 | -0,3 |
| 2009 | 1,8 | -4,3 | -0,6 | X | -8,7 | -1,7 | 1,0 | -0,1 |
| 2010 | 1,2 | -2,8 | -26,6 | X | 13,9 | -3,8 | -2,2 | 0,0 |
| 2011 | 17,4 | 2,7 | -0,7 | X | -1,5 | -2,7 | -7,6 | 0,0 |
| 2012 | 36,6 | -7,5 | X | X | -4,5 | 3,7 | -9,4 | 0,5 |
| 2013 | 0,8 | X | X | X | -1,5 | -4,8 | 3,3 | X |
| 2014 | 2,2 | 14,2 | -8,1 | X | -14,4 | -0,1 | 11,6 | -23,2 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,1 | X | X | X | -1,0 | 350,7 | -81,9 | 197,9 |
| 2. Quartal | -0,1 | X | X | X | -0,9 | 268,3 | -76,7 | X |
| 3. Quartal | 2,7 | X | X | X | -4,0 | 218,0 | -71,5 | X |
| 4. Quartal | 7,3 | X | X | X | 0,1 | 280,2 | -78,3 | X |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -3,3 | X | X | X | -19,1 | -78,0 | 406,8 | X |
| 2. Quartal | 7,2 | X | X | X | -15,2 | -75,0 | 372,0 | -53,6 |
| 3. Quartal | 6,5 | X | X | X | -9,4 | -70,8 | 400,5 | -58,0 |
| 4. Quartal | -1,4 | 5,1 | 1,5 | X | -72,2 | 0,4 | 23,0 | -33,5 |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen werden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.
 Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsraten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.
 1) Unternehmensfahrten. 2) Verkehrsmittelfahrten.
 3) siehe Fußnote in Tabelle 2.
 4) Durch Neuordnung von Unternehmen zu anderen Bundesländern werden im Jahr 2013 für die betroffenen Bundesländer keine Veränderungsraten nachgewiesen.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

3 Fahrgäste nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Insgesamt | Davon | | | | | | | |
|--|-----------|-----------------------|--------|--------|------------------|--------|---------|--------|----------------------------|
| | | Baden- Württemberg | Bayern | Berlin | Branden- burg | Bremen | Hamburg | Hessen | Mecklenburg- Vorpommern |
| Mill. Liniennahverkehr mit Straßenbahnen 2) | | | | | | | | | |
| 2007 | 3 563,3 | 390,4 | 644,3 | 643,7 | 44,1 | 56,7 | 195,2 | 212,3 | 38,6 |
| 2008 | 3 583,6 | 400,6 | 664,9 | 603,7 | 45,7 | 57,5 | 206,4 | 210,0 | 37,6 |
| 2009 | 3 666,8 | 405,9 | 671,7 | 675,6 | 43,5 | 54,5 | 201,1 | 215,0 | 37,9 |
| 2010 | 3 680,1 | 409,3 | 687,2 | 662,4 | 44,1 | 55,1 | 205,4 | 217,8 | 40,1 |
| 2011 | 3 735,7 | 428,0 | 699,9 | 679,6 | 43,2 | 56,1 | 199,0 | 220,7 | 38,2 |
| 2012 | 3 763,5 | 415,9 | 711,4 | 681,7 | 44,5 | 56,9 | 209,4 | 220,2 | 38,3 |
| 2013 | 3 780,1 | 417,5 | 716,2 | 666,1 | 44,0 | 57,6 | 213,9 | 223,5 | 38,2 |
| 2014 | 3 840,6 | 419,3 | 733,6 | 698,4 | 42,6 | 57,9 | 220,1 | 234,0 | 38,3 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 960,9 | 108,2 | 180,3 | 165,2 | 11,3 | 14,7 | 54,7 | 56,1 | 9,7 |
| 2. Quartal | 936,8 | 102,1 | 178,6 | 162,4 | 10,4 | 13,8 | 52,3 | 55,3 | 9,4 |
| 3. Quartal | 905,1 | 97,3 | 173,4 | 165,9 | 10,4 | 13,4 | 52,0 | 55,3 | 9,3 |
| 4. Quartal | 977,3 | 109,8 | 183,8 | 172,6 | 11,9 | 15,7 | 54,9 | 56,8 | 9,8 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 976,1 | 108,8 | 185,3 | 176,0 | 11,1 | 15,0 | 56,7 | 56,7 | 9,7 |
| 2. Quartal | 956,3 | 102,7 | 181,5 | 176,5 | 10,3 | 13,8 | 54,1 | 61,3 | 9,2 |
| 3. Quartal | 919,1 | 98,1 | 177,9 | 169,1 | 10,2 | 13,3 | 53,8 | 57,2 | 9,4 |
| 4. Quartal | 989,1 | 109,7 | 188,8 | 176,7 | 11,0 | 15,8 | 55,5 | 58,8 | 10,0 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | | |
| 2007 | 2,0 | 1,7 | 1,5 | 0,6 | 5,3 | 0,8 | 8,4 | 8,4 | -6,8 |
| 2008 | 0,6 | 2,6 | 3,2 | X | 3,5 | 1,4 | 5,7 | -1,1 | -2,6 |
| 2009 | 2,3 | 1,3 | 1,0 | 11,9 | -4,7 | -5,2 | -2,5 | 2,4 | 0,6 |
| 2010 | 0,4 | 0,8 | 2,3 | -2,0 | 1,4 | 1,2 | 2,1 | 1,3 | 5,8 |
| 2011 | 1,5 | 4,6 | 1,9 | 2,6 | -2,0 | 1,7 | -3,1 | 1,3 | -4,7 |
| 2012 | 0,7 | -2,8 | 1,6 | 0,3 | 3,0 | 1,3 | 5,2 | -0,2 | 0,1 |
| 2013 | 0,4 | 0,4 | 0,7 | -2,3 | -1,1 | 1,4 | 2,1 | 1,5 | -0,2 |
| 2014 | 1,6 | 0,4 | 2,4 | 4,9 | -3,2 | 0,5 | 2,9 | 4,7 | 0,4 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,8 | 0,0 | 0,8 | -3,4 | -2,9 | 0,8 | 5,3 | 5,7 | -2,8 |
| 2. Quartal | 1,7 | 0,5 | 1,8 | 4,7 | -0,7 | 2,3 | -0,5 | -2,4 | 3,0 |
| 3. Quartal | 0,3 | 2,1 | 2,4 | -4,9 | -2,6 | 1,9 | 0,4 | -0,4 | 1,5 |
| 4. Quartal | -0,9 | -0,8 | -2,0 | -4,7 | 1,7 | 0,7 | 3,4 | 3,4 | -2,3 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1,6 | 0,5 | 2,8 | 6,6 | -1,8 | 1,5 | 3,6 | 1,1 | 0,5 |
| 2. Quartal | 2,1 | 0,6 | 1,6 | 8,7 | -0,6 | 0,3 | 3,6 | 10,9 | -2,4 |
| 3. Quartal | 1,5 | 0,8 | 2,6 | 1,9 | -2,1 | -0,2 | 3,6 | 3,3 | 1,5 |
| 4. Quartal | 1,2 | -0,1 | 2,7 | 2,4 | -7,7 | 0,4 | 1,0 | 3,5 | 1,8 |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen werden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.
Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsraten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

1) Unternehmensfahrten. 2) Verkehrsmittelfahrten.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

3 Fahrgäste nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Davon | | | | | | | |
|--|--------------------|-------------------------|---------------------|----------|---------|--------------------|------------------------|-----------|
| | Nieder- sachsen | Nordrhein- Westfalen | Rheinland- Pfalz | Saarland | Sachsen | Sachsen- Anhalt | Schleswig- Holstein | Thüringen |
| Mill. Liniennahverkehr mit Straßenbahnen 2) | | | | | | | | |
| 2007 | 179,2 | 704,6 | 31,1 | 10,4 | 241,9 | 111,6 | - | 59,3 |
| 2008 | 179,0 | 718,5 | 32,2 | 10,5 | 245,0 | 112,2 | - | 59,9 |
| 2009 | 176,2 | 724,5 | 30,6 | 10,4 | 249,1 | 112,7 | - | 58,1 |
| 2010 | 182,0 | 722,0 | 10,8 | 10,5 | 258,2 | 111,5 | - | 63,7 |
| 2011 | 178,5 | 730,8 | 10,9 | 10,7 | 259,3 | 113,9 | - | 66,9 |
| 2012 | 183,6 | 740,3 | 11,3 | 10,7 | 261,8 | 112,5 | - | 65,1 |
| 2013 | 189,9 | 745,8 | 10,8 | 10,9 | 266,2 | 114,1 | - | 65,5 |
| 2014 | 189,2 | 747,0 | 11,0 | 10,8 | 261,0 | 110,5 | - | 66,8 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 50,1 | 189,3 | 2,7 | 2,7 | 67,3 | 31,5 | - | 16,9 |
| 2. Quartal | 48,8 | 187,4 | 2,7 | 2,6 | 67,5 | 27,3 | - | 16,3 |
| 3. Quartal | 40,4 | 180,1 | 2,7 | 2,7 | 62,0 | 25,9 | - | 14,5 |
| 4. Quartal | 50,7 | 189,0 | 2,7 | 2,9 | 69,4 | 29,3 | - | 17,8 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 50,8 | 189,5 | 2,8 | 2,7 | 65,2 | 28,3 | - | 17,3 |
| 2. Quartal | 48,2 | 185,1 | 2,8 | 2,6 | 65,0 | 26,5 | - | 16,6 |
| 3. Quartal | 39,1 | 182,7 | 2,7 | 2,7 | 62,1 | 25,5 | - | 15,3 |
| 4. Quartal | 51,1 | 189,7 | 2,7 | 2,8 | 68,7 | 30,1 | - | 17,6 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | |
| 2007 | 3,2 | 0,4 | X | -0,9 | 1,1 | -4,0 | X | 3,0 |
| 2008 | -0,1 | 2,0 | 3,4 | 1,1 | 1,3 | 0,5 | X | 1,0 |
| 2009 | -1,6 | 0,8 | -4,8 | -1,3 | 1,6 | 0,4 | X | -2,9 |
| 2010 | 3,3 | -0,3 | X | 1,1 | 3,7 | -1,0 | X | 9,7 |
| 2011 | -1,9 | 1,2 | 1,0 | 2,2 | 0,4 | -1,8 | X | 4,6 |
| 2012 | 2,9 | 1,3 | 3,1 | 0,0 | 1,0 | -1,3 | X | -2,6 |
| 2013 | 3,4 | 0,7 | -4,3 | 1,6 | 1,7 | 1,5 | X | 0,6 |
| 2014 | -0,4 | 0,2 | 2,2 | -0,8 | -1,9 | -3,2 | X | 1,9 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1,7 | 1,1 | -9,5 | 1,8 | 2,7 | 8,8 | X | -1,2 |
| 2. Quartal | 4,8 | 0,6 | -9,4 | -2,0 | 3,8 | 0,3 | X | 1,7 |
| 3. Quartal | 7,0 | 1,0 | 3,6 | 0,5 | 1,2 | -1,1 | X | 0,1 |
| 4. Quartal | 1,2 | 0,3 | -0,4 | 6,0 | -0,8 | -2,2 | X | 1,8 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1,3 | 0,1 | 3,0 | 0,3 | -3,0 | -10,2 | X | 2,4 |
| 2. Quartal | -1,2 | -1,2 | 4,7 | -0,3 | -3,7 | -3,0 | X | 1,4 |
| 3. Quartal | -3,1 | 1,5 | 1,1 | 0,7 | 0,2 | -1,5 | X | 5,5 |
| 4. Quartal | 0,8 | 0,4 | 0,0 | -3,8 | -1,0 | 2,7 | X | -0,8 |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen werden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.
Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsraten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

1) Unternehmensfahrten.

2) Verkehrsmittelfahrten.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

3 Fahrgäste nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Insgesamt | Davon | | | | | | | |
|--|-----------|-----------------------|--------|--------|------------------|--------|---------|--------|----------------------------|
| | | Baden- Württemberg | Bayern | Berlin | Branden- burg | Bremen | Hamburg | Hessen | Mecklenburg- Vorpommern |
| Mill. | | | | | | | | | |
| Linienverkehr mit Omnibussen 2) 3) | | | | | | | | | |
| 2007 | 5 261,6 | 648,2 | 709,9 | 385,3 | 91,6 | 91,5 | 251,2 | 279,6 | 68,9 |
| 2008 | 5 243,6 | 646,2 | 722,1 | 350,0 | 90,5 | 93,3 | 254,6 | 277,9 | 66,4 |
| 2009 | 5 254,2 | 632,7 | 715,6 | 382,0 | 89,9 | 97,8 | 253,2 | 279,4 | 64,8 |
| 2010 | 5 222,3 | 635,4 | 708,3 | 386,9 | 90,7 | 100,6 | 256,5 | 259,5 | 66,6 |
| 2011 | 5 340,4 | 635,5 | 734,0 | 386,5 | 91,1 | 100,9 | 269,1 | 318,1 | 65,7 |
| 2012 | 5 341,9 | 630,5 | 736,7 | 385,4 | 91,3 | 97,3 | 283,1 | 303,2 | 66,8 |
| 2013 | 5 337,3 | 619,8 | 729,7 | 409,8 | 96,7 | 97,2 | 329,1 | 292,8 | 67,2 |
| 2014 | 5 282,4 | 633,9 | 721,2 | 405,5 | 95,3 | 95,1 | 322,5 | 293,2 | 67,9 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1 380,1 | 162,1 | 190,1 | 102,4 | 25,8 | 24,9 | 88,2 | 74,0 | 17,0 |
| 2. Quartal | 1 341,0 | 155,5 | 181,6 | 99,0 | 24,2 | 24,4 | 84,5 | 71,5 | 17,6 |
| 3. Quartal | 1 235,3 | 139,7 | 165,0 | 101,8 | 20,8 | 22,6 | 75,9 | 73,4 | 15,0 |
| 4. Quartal | 1 380,9 | 162,5 | 192,9 | 106,7 | 25,9 | 25,3 | 80,6 | 73,8 | 17,5 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1 366,3 | 164,0 | 188,6 | 102,2 | 25,7 | 24,9 | 80,2 | 74,1 | 17,3 |
| 2. Quartal | 1 326,3 | 156,8 | 178,6 | 102,5 | 24,2 | 23,3 | 80,7 | 72,9 | 17,9 |
| 3. Quartal | 1 215,9 | 143,3 | 162,2 | 98,2 | 20,5 | 22,0 | 76,1 | 72,6 | 15,1 |
| 4. Quartal | 1 374,0 | 169,8 | 191,9 | 102,6 | 25,0 | 24,9 | 85,5 | 73,5 | 17,6 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | | |
| 2007 | -0,1 | 0,4 | -0,8 | -4,6 | -0,7 | 6,3 | 3,7 | 4,0 | -8,7 |
| 2008 | -0,3 | -0,3 | 1,7 | X | -1,2 | 1,9 | 1,4 | -0,6 | -3,6 |
| 2009 | 0,2 | -2,1 | -0,9 | X | -0,6 | 4,7 | -0,5 | 0,5 | -2,4 |
| 2010 | -0,6 | 0,4 | -1,0 | 1,3 | 0,9 | 2,9 | 1,3 | -7,1 | 2,8 |
| 2011 | 0,3 | 0,3 | -0,4 | -0,2 | 0,5 | 0,3 | 4,9 | -1,8 | -1,4 |
| 2012 | 0,0 | -0,8 | 0,4 | -0,3 | 0,3 | -3,5 | 5,2 | -4,7 | 1,6 |
| 2013 | -0,1 | -1,7 | -1,0 | 6,3 | 5,9 | -0,1 | 16,2 | -3,4 | 0,6 |
| 2014 | -1,0 | 2,3 | -1,2 | -1,1 | -1,4 | -2,2 | -2,0 | 0,1 | 1,1 |
| 2012 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -0,6 | -1,5 | 0,1 | -4,8 | 0,2 | -3,0 | 3,0 | -5,2 | 0,6 |
| 2. Quartal | -0,2 | -1,2 | -1,0 | -2,5 | -0,1 | -3,0 | 3,6 | -2,2 | 0,0 |
| 3. Quartal | 0,8 | 0,5 | -0,4 | -1,4 | 1,1 | -4,2 | 4,6 | -5,4 | 1,5 |
| 4. Quartal | 0,2 | -0,6 | 2,5 | 7,7 | 0,0 | -3,8 | 9,4 | -5,8 | 4,2 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -0,4 | -2,0 | -1,2 | 8,4 | 4,6 | -4,8 | 26,6 | -4,4 | -2,2 |
| 2. Quartal | 0,7 | -1,4 | 0,3 | 5,8 | 5,7 | 2,1 | 24,2 | -4,3 | 4,3 |
| 3. Quartal | 0,2 | -1,2 | -0,2 | 7,5 | 6,9 | 2,9 | 12,0 | -1,9 | 2,2 |
| 4. Quartal | -0,8 | -2,2 | -2,6 | 3,9 | 6,5 | 0,0 | 3,7 | -3,1 | -1,5 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -1,0 | 1,2 | -0,8 | -0,2 | -0,2 | -0,2 | -9,0 | 0,1 | 1,7 |
| 2. Quartal | -1,1 | 0,9 | -1,7 | 3,6 | -0,2 | -4,5 | -4,4 | 1,2 | 1,7 |
| 3. Quartal | -1,6 | 2,6 | -1,7 | -3,5 | -1,5 | -2,4 | 0,3 | -1,9 | 0,7 |
| 4. Quartal | -0,5 | 4,5 | -0,5 | -3,9 | -3,6 | -1,8 | 6,1 | -0,4 | 0,3 |
| Linienfernverkehr mit Omnibussen 4) | | | | | | | | | |
| 2007 | 2,2 | 0,1 | 0,4 | 0,1 | - | - | 0,1 | 0,7 | 0,0 |
| 2008 | 2,2 | 0,1 | 0,4 | 0,1 | - | - | 0,1 | 0,7 | 0,0 |
| 2009 | 2,0 | 0,1 | 0,3 | 0,2 | - | - | 0,1 | 0,6 | 0,0 |
| 2010 | 2,0 | 0,0 | 0,3 | 0,3 | - | - | 0,1 | 0,6 | 0,0 |
| 2011 | 2,3 | 0,0 | 0,3 | 0,4 | - | - | 0,1 | 0,8 | 0,0 |
| 2012 | 2,5 | 0,0 | 0,5 | 0,4 | - | - | 0,1 | 0,8 | 0,0 |
| 2013 | 2,8 | 0,0 | 0,6 | 0,4 | - | - | 0,1 | 0,9 | 0,0 |
| 2014 | 3,1 | 0,1 | 0,7 | 0,4 | - | - | 0,0 | 1,1 | 0,0 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,6 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | - | - | 0,0 | 0,2 | 0,0 |
| 2. Quartal | 0,7 | 0,0 | 0,2 | 0,1 | - | - | 0,0 | 0,2 | 0,0 |
| 3. Quartal | 0,8 | 0,0 | 0,2 | 0,1 | - | - | 0,0 | 0,3 | 0,0 |
| 4. Quartal | 0,7 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | - | - | 0,0 | 0,2 | 0,0 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,6 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | - | - | 0,0 | 0,2 | 0,0 |
| 2. Quartal | 0,7 | 0,0 | 0,2 | 0,1 | - | - | 0,0 | 0,2 | 0,0 |
| 3. Quartal | 0,9 | 0,0 | 0,2 | 0,1 | - | - | 0,0 | 0,4 | 0,0 |
| 4. Quartal | 0,8 | 0,0 | 0,2 | 0,1 | - | - | 0,0 | 0,3 | 0,0 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | | |
| 2007 | -3,1 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2008 | -0,5 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2009 | -3,1 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2010 | -3,6 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2011 | 9,4 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2012 | 6,1 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2013 | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2014 | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3. Quartal | X | X | X | X | - | - | X | X | X |
| 4. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen werden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.
 Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsdaten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.
 1) Unternehmensfahrten. 2) Verkehrsmittelfahrten.
 3) Durch Neuordnung von Unternehmen zu anderen Bundesländern werden im Jahr 2013 für die betroffenen Bundesländer keine Veränderungsdaten nachgewiesen. 4) Linienfernbusse: siehe Tabelle 2b, Fußnote 1.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

3 Fahrgäste nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Davon | | | | | | | |
|--|--------------------|-------------------------|---------------------|----------|---------|--------------------|------------------------|-----------|
| | Nieder- sachsen | Nordrhein- Westfalen | Rheinland- Pfalz | Saarland | Sachsen | Sachsen- Anhalt | Schleswig- Holstein | Thüringen |
| Mill. | | | | | | | | |
| Linienverkehr mit Omnibussen 2) 3) | | | | | | | | |
| 2007 | 389,6 | 1 446,3 | 215,6 | 84,9 | 212,0 | 87,3 | 196,6 | 103,0 |
| 2008 | 383,9 | 1 465,3 | 210,7 | 88,2 | 210,1 | 84,1 | 198,9 | 101,3 |
| 2009 | 383,9 | 1 464,4 | 211,5 | 87,3 | 208,9 | 83,0 | 198,5 | 101,2 |
| 2010 | 392,6 | 1 449,3 | 197,9 | 85,8 | 214,3 | 82,6 | 201,2 | 93,9 |
| 2011 | 396,1 | 1 461,5 | 200,6 | 84,9 | 216,4 | 77,4 | 207,6 | 95,1 |
| 2012 | 396,3 | 1 477,6 | 197,4 | 82,4 | 218,5 | 80,3 | 202,6 | 92,6 |
| 2013 | 405,8 | 1 487,9 | 191,6 | 80,3 | 221,3 | 77,9 | 137,0 | 93,3 |
| 2014 | 386,5 | 1 467,9 | 194,6 | 75,8 | 218,6 | 79,1 | 136,9 | 89,4 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 107,9 | 378,5 | 50,3 | 20,6 | 57,9 | 20,1 | 35,5 | 24,9 |
| 2. Quartal | 106,2 | 371,3 | 49,7 | 20,2 | 56,6 | 20,6 | 34,1 | 24,1 |
| 3. Quartal | 88,5 | 354,4 | 41,9 | 19,3 | 48,4 | 16,2 | 32,8 | 19,7 |
| 4. Quartal | 103,4 | 383,7 | 49,6 | 20,2 | 58,4 | 21,1 | 34,6 | 24,7 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 103,3 | 375,4 | 52,9 | 19,6 | 56,9 | 21,0 | 36,4 | 24,2 |
| 2. Quartal | 98,4 | 367,7 | 50,2 | 18,9 | 56,1 | 20,5 | 34,7 | 23,4 |
| 3. Quartal | 82,3 | 350,0 | 40,8 | 18,0 | 48,3 | 16,4 | 31,7 | 18,4 |
| 4. Quartal | 102,5 | 374,8 | 50,8 | 19,3 | 57,3 | 21,2 | 34,1 | 23,3 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | |
| 2007 | 2,3 | -0,3 | -4,4 | -0,4 | 1,4 | -1,9 | 3,8 | -4,8 |
| 2008 | -1,4 | 1,3 | -2,3 | 3,8 | -0,9 | -3,6 | 1,2 | -1,7 |
| 2009 | -0,0 | -0,1 | 0,4 | -1,0 | -0,6 | -1,4 | -0,2 | -0,1 |
| 2010 | 2,3 | -1,0 | -6,4 | -1,7 | 2,6 | -0,4 | 1,3 | -7,1 |
| 2011 | -1,9 | 0,4 | 1,0 | -1,1 | 5,2 | -4,0 | 1,7 | -1,2 |
| 2012 | 0,0 | 1,1 | -1,6 | -2,9 | 1,0 | 3,7 | -2,4 | -2,6 |
| 2013 | 2,4 | 0,7 | -2,9 | -2,6 | 1,3 | -3,0 | X | 0,8 |
| 2014 | -4,8 | -1,3 | 1,6 | -5,6 | -1,2 | 1,5 | -0,1 | -4,2 |
| 2012 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -0,4 | 0,8 | 0,4 | -2,2 | 1,0 | 1,6 | -1,0 | -4,4 |
| 2. Quartal | 2,3 | -0,1 | 1,8 | -0,9 | 0,7 | 1,7 | 2,1 | -2,9 |
| 3. Quartal | -3,9 | 5,6 | -8,2 | -2,0 | 0,5 | 5,8 | 0,6 | -0,3 |
| 4. Quartal | 1,5 | -1,3 | -1,1 | -6,2 | 1,5 | 6,2 | -10,9 | -2,4 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -65,4 | -0,2 | -6,4 | -1,7 | 1,4 | -6,0 | X | -0,4 |
| 2. Quartal | -74,4 | 1,8 | -2,9 | -2,2 | 1,5 | -0,7 | X | 1,7 |
| 3. Quartal | -56,2 | -0,1 | -0,2 | -3,8 | 1,9 | -3,1 | X | 0,2 |
| 4. Quartal | -63,6 | 1,3 | -1,6 | -2,7 | 0,5 | -1,9 | X | 1,5 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -4,2 | -0,8 | 5,1 | -5,1 | -1,7 | 4,8 | 2,7 | -2,7 |
| 2. Quartal | -7,3 | -1,0 | 0,9 | -6,3 | -0,9 | -0,4 | 1,6 | -2,6 |
| 3. Quartal | -7,0 | -1,2 | -2,7 | -6,6 | -0,4 | 2,6 | -3,1 | -6,3 |
| 4. Quartal | -0,8 | -2,3 | 2,4 | -4,5 | -1,8 | 0,5 | -1,6 | -5,7 |
| Linienfernverkehr mit Omnibussen 4) | | | | | | | | |
| 2007 | - | - | - | - | 0,0 | 0,0 | 0,5 | 0,0 |
| 2008 | - | - | - | - | 0,1 | 0,0 | 0,6 | 0,0 |
| 2009 | - | - | - | - | 0,1 | 0,0 | 0,5 | 0,0 |
| 2010 | - | - | - | - | 0,1 | 0,0 | 0,5 | 0,0 |
| 2011 | 0,0 | - | - | - | 0,1 | 0,1 | 0,5 | 0,0 |
| 2012 | 0,0 | - | - | - | 0,1 | 0,1 | 0,6 | 0,0 |
| 2013 | 0,0 | - | - | - | 0,1 | 0,1 | 0,5 | 0,0 |
| 2014 | 0,0 | 0,1 | - | - | 0,2 | 0,1 | 0,6 | 0,0 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,0 | - | - | - | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| 2. Quartal | 0,0 | - | - | - | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| 3. Quartal | 0,0 | - | - | - | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| 4. Quartal | 0,0 | 0,0 | - | - | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,0 | 0,0 | - | - | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| 2. Quartal | 0,0 | 0,0 | - | - | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| 3. Quartal | 0,0 | 0,0 | - | - | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| 4. Quartal | 0,0 | 0,0 | - | - | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,0 |
| Veränderungen zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | |
| 2007 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2008 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2009 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2010 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2011 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2012 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2013 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2014 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3. Quartal | X | - | - | - | X | X | X | X |
| 4. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen werden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.

Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsraten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

1) Unternehmensfahrten. 2) Verkehrsmittelfahrten.

3) Durch Neuordnung von Unternehmen zu anderen Bundesländern werden im Jahr 2013 für die betroffenen Bundesländer keine Veränderungsraten nachgewiesen. 4) Linienfernbusse: siehe Tabelle 2b, Fußnote 1.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibustlinienverkehrs

4 Beförderungsleistungen nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Insgesamt | Davon | | | | | | | |
|--|-----------|-----------------------|---------|---------|------------------|---------|---------|----------|----------------------------|
| | | Baden- Württemberg | Bayern | Berlin | Branden- burg | Bremen | Hamburg | Hessen | Mecklenburg- Vorpommern |
| Mill. Personen-km | | | | | | | | | |
| Liniennahverkehr Insgesamt 1) | | | | | | | | | |
| 2007 | 96 521,0 | 8 201,3 | 7 608,4 | 7 757,1 | 1 361,3 | 1 025,6 | 3 691,3 | 29 008,5 | 974,3 |
| 2008 | 98 726,7 | 8 434,1 | 7 801,9 | 7 647,3 | 1 338,7 | 1 043,8 | 3 699,6 | 29 994,0 | 965,9 |
| 2009 | 98 456,5 | 8 301,7 | 7 845,9 | 7 922,4 | 1 341,4 | 1 045,7 | 3 713,8 | 30 074,0 | 912,8 |
| 2010 | 98 618,9 | 8 298,2 | 7 782,5 | 7 712,3 | 1 320,9 | 1 078,7 | 4 010,8 | 30 627,1 | 927,1 |
| 2011 | 102 279,8 | 8 449,9 | 8 353,4 | 8 462,4 | 1 299,1 | 1 088,4 | 4 016,1 | 31 790,0 | 927,4 |
| 2012 | 103 544,9 | 8 215,3 | 8 413,0 | 8 919,9 | 1 255,7 | 1 039,7 | 3 999,6 | 32 062,2 | 939,7 |
| 2013 | 104 699,2 | 8 016,5 | 8 349,3 | 8 893,9 | 1 275,7 | 1 047,4 | 4 288,7 | 40 050,4 | 1 769,1 |
| 2014 | 105 260,6 | 8 342,3 | 8 895,3 | 9 131,9 | 1 264,4 | 1 041,5 | 4 357,3 | 39 870,3 | 1 738,7 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 26 194,1 | 2 054,6 | 2 158,5 | 2 099,4 | 335,7 | 266,2 | 1 182,1 | 9 758,8 | 416,8 |
| 2. Quartal | 25 970,8 | 1 989,0 | 2 094,9 | 2 206,4 | 318,5 | 264,8 | 1 041,3 | 9 761,1 | 443,1 |
| 3. Quartal | 25 199,9 | 1 867,0 | 1 908,3 | 2 192,1 | 277,4 | 242,4 | 985,2 | 10 084,4 | 450,1 |
| 4. Quartal | 27 334,4 | 2 105,9 | 2 187,6 | 2 396,1 | 344,1 | 274,0 | 1 080,0 | 10 446,2 | 459,1 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 26 459,4 | 2 064,3 | 2 303,7 | 2 254,3 | 333,1 | 276,6 | 1 094,7 | 9 890,8 | 404,2 |
| 2. Quartal | 26 156,7 | 2 072,4 | 2 225,9 | 2 279,3 | 317,1 | 252,8 | 1 073,2 | 9 728,0 | 453,4 |
| 3. Quartal | 25 450,9 | 1 960,6 | 2 035,5 | 2 281,3 | 279,4 | 239,9 | 1 063,4 | 9 960,5 | 445,0 |
| 4. Quartal | 27 193,6 | 2 245,0 | 2 330,2 | 2 317,0 | 334,7 | 272,2 | 1 126,0 | 10 291,0 | 436,0 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | | |
| 2007 | 1,1 | 1,0 | 0,4 | 1,4 | 1,6 | 9,0 | 2,4 | 4,7 | -3,6 |
| 2008 | 2,3 | 2,8 | 2,5 | X | -1,7 | 1,8 | 0,2 | 3,4 | -0,9 |
| 2009 | -0,3 | -1,6 | 0,6 | 3,6 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | 0,3 | -5,5 |
| 2010 | 0,2 | -0,0 | -0,8 | -2,7 | -1,5 | 3,2 | 8,0 | 1,8 | 1,6 |
| 2011 | 1,6 | 2,0 | 0,1 | 0,5 | -0,7 | 0,9 | 0,1 | 2,5 | -0,6 |
| 2012 | 1,2 | -2,8 | 0,7 | 5,4 | -3,3 | -4,5 | -0,4 | 0,9 | 1,3 |
| 2013 | 1,1 | -2,4 | -0,8 | -0,3 | 1,6 | 0,7 | X | X | X |
| 2014 | 0,5 | 4,1 | 6,5 | 2,7 | -0,9 | -0,6 | 1,6 | -0,4 | -1,7 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -0,2 | -3,0 | -1,3 | -1,4 | -0,1 | -4,3 | X | X | 84,3 |
| 2. Quartal | 2,1 | -2,6 | 0,3 | 7,2 | 0,7 | 4,7 | X | X | 85,0 |
| 3. Quartal | 1,5 | -3,4 | 0,5 | 1,8 | 2,0 | 3,0 | X | X | 97,8 |
| 4. Quartal | 1,1 | -0,7 | -2,3 | -7,1 | 3,9 | 0,2 | X | X | 86,2 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1,0 | 0,5 | 6,7 | 7,4 | -0,8 | 3,9 | -7,4 | 1,4 | -3,0 |
| 2. Quartal | 0,7 | 4,2 | 6,3 | 3,3 | -0,4 | -4,5 | 3,1 | -0,3 | 2,3 |
| 3. Quartal | 1,0 | 5,0 | 6,7 | 4,1 | 0,7 | -1,0 | 7,9 | -1,2 | -1,1 |
| 4. Quartal | -0,5 | 6,6 | 6,5 | -3,3 | -2,7 | -0,7 | 4,3 | -1,5 | -5,0 |
| Liniennahverkehr mit Eisenbahnen 1) 2) | | | | | | | | | |
| 2007 | 44 903,1 | 1 719,9 | 159,3 | 3 708,7 | 95,2 | - | 1 671,2 | 26 309,1 | 139,9 |
| 2008 | 46 860,3 | 1 916,5 | 147,8 | 3 885,0 | 97,9 | - | 1 605,3 | 27 246,3 | 154,9 |
| 2009 | 46 395,7 | 1 905,3 | 153,3 | 3 642,0 | 96,9 | - | 1 640,4 | 27 372,0 | 157,9 |
| 2010 | 46 910,5 | 1 855,7 | 153,3 | 3 587,9 | 89,3 | - | 1 913,0 | 28 020,1 | 159,1 |
| 2011 | 49 508,5 | 2 015,4 | 215,8 | 4 321,7 | 59,4 | - | 1 912,1 | 28 818,0 | 161,9 |
| 2012 | 51 412,0 | 2 122,9 | 219,2 | 4 773,4 | 11,7 | - | 1 783,5 | 29 123,8 | 160,5 |
| 2013 | 52 578,4 | 2 149,7 | 255,0 | 4 740,8 | - | - | 1 908,4 | 37 023,9 | 993,1 |
| 2014 | 53 227,5 | 2 212,4 | 804,1 | 4 862,5 | - | - | 1 948,7 | 36 922,3 | 960,4 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 12 797,3 | 538,0 | 60,6 | 1 068,4 | - | - | 562,0 | 9 011,9 | 222,7 |
| 2. Quartal | 12 799,2 | 524,9 | 60,7 | 1 198,4 | - | - | 442,2 | 8 991,3 | 239,7 |
| 3. Quartal | 13 160,0 | 514,1 | 67,9 | 1 156,4 | - | - | 420,8 | 9 324,8 | 278,4 |
| 4. Quartal | 13 821,8 | 572,6 | 65,9 | 1 317,6 | - | - | 483,4 | 9 695,9 | 252,3 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 13 088,7 | 554,6 | 190,4 | 1 178,7 | - | - | 487,0 | 9 151,2 | 207,8 |
| 2. Quartal | 13 014,7 | 529,0 | 203,9 | 1 199,7 | - | - | 475,4 | 8 977,9 | 246,5 |
| 3. Quartal | 13 444,2 | 547,2 | 206,6 | 1 246,9 | - | - | 480,2 | 9 241,6 | 272,1 |
| 4. Quartal | 13 680,0 | 581,6 | 203,2 | 1 237,2 | - | - | 506,0 | 9 551,6 | 234,0 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | | |
| 2007 | 1,4 | 2,3 | 2,7 | 3,9 | X | X | -2,1 | 4,7 | 4,2 |
| 2008 | 4,4 | 11,4 | -7,2 | X | 2,8 | X | -3,9 | 3,6 | 10,7 |
| 2009 | -1,0 | -0,6 | 3,7 | -6,3 | -1,0 | X | 2,2 | 0,5 | 2,0 |
| 2010 | 1,1 | -2,6 | 4,2 | -1,5 | -7,9 | X | 16,6 | 2,4 | 0,7 |
| 2011 | 3,1 | 8,6 | 1,2 | 0,7 | -33,5 | X | 0,0 | 2,8 | -2,0 |
| 2012 | 3,8 | 5,3 | 1,6 | 10,5 | X | X | -6,7 | 1,1 | -0,8 |
| 2013 | 2,3 | 1,3 | 16,3 | -0,7 | X | X | 7,0 | X | X |
| 2014 | 1,2 | 2,9 | 215,3 | 2,6 | X | X | 2,1 | -0,3 | -3,3 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,4 | 1,2 | 14,6 | -2,5 | X | X | 10,3 | X | X |
| 2. Quartal | 2,8 | 1,9 | 17,3 | 9,4 | X | X | -2,4 | X | X |
| 3. Quartal | 3,3 | -1,6 | 26,2 | 5,1 | X | X | 0,0 | X | X |
| 4. Quartal | 2,6 | 3,4 | 8,2 | -11,0 | X | X | 20,8 | X | X |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 2,3 | 3,1 | 214,3 | 10,3 | X | X | -13,3 | 1,5 | X |
| 2. Quartal | 1,7 | 0,8 | 236,0 | 0,1 | X | X | 7,5 | -0,1 | 2,8 |
| 3. Quartal | 2,2 | 6,4 | 204,4 | 7,8 | X | X | 14,1 | -0,9 | -2,3 |
| 4. Quartal | -1,0 | 1,6 | 208,4 | -6,1 | X | X | 4,7 | -1,5 | -7,2 |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen werden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.
Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsdaten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

1) siehe Fußnote *) in Tabelle 2.

2) Durch Neuordnung von Unternehmen zu anderen Bundesländern werden im Jahr 2013 für die betroffenen Bundesländer keine Veränderungsdaten nachgewiesen.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

4 Beförderungsleistungen nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Davon | | | | | | | |
|--|--------------------|-------------------------|---------------------|----------|---------|--------------------|------------------------|-----------|
| | Nieder- sachsen | Nordrhein- Westfalen | Rheinland- Pfalz | Saarland | Sachsen | Sachsen- Anhalt | Schleswig- Holstein | Thüringen |
| Mill. Personen-km Liniennahverkehr Insgesamt 1) | | | | | | | | |
| 2007 | 5 227,2 | 20 276,6 | 2 333,1 | 773,7 | 2 937,5 | 1 708,0 | 2 329,3 | 1 307,7 |
| 2008 | 5 648,2 | 20 373,4 | 2 308,0 | 806,8 | 3 401,1 | 1 621,1 | 2 358,9 | 1 283,9 |
| 2009 | 5 606,7 | 20 037,7 | 2 295,6 | 805,7 | 3 361,9 | 1 591,9 | 2 382,8 | 1 216,6 |
| 2010 | 5 669,7 | 19 699,1 | 2 118,2 | 786,4 | 3 456,5 | 1 565,2 | 2 377,0 | 1 189,3 |
| 2011 | 6 069,8 | 20 424,4 | 2 149,4 | 783,0 | 3 473,7 | 1 492,3 | 2 306,1 | 1 194,2 |
| 2012 | 6 705,0 | 20 857,9 | 2 048,5 | 759,8 | 3 485,4 | 1 530,1 | 2 193,9 | 1 119,2 |
| 2013 | 6 842,5 | 13 120,3 | 2 006,8 | 727,4 | 3 497,3 | 1 498,9 | 2 050,9 | 1 264,1 |
| 2014 | 6 817,4 | 13 079,7 | 2 042,5 | 680,3 | 3 411,8 | 1 462,7 | 2 012,9 | 1 111,6 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1 788,0 | 3 348,7 | 529,3 | 188,8 | 893,5 | 395,6 | 485,1 | 293,2 |
| 2. Quartal | 1 743,6 | 3 279,2 | 521,7 | 183,1 | 895,5 | 387,1 | 509,2 | 332,4 |
| 3. Quartal | 1 539,7 | 3 107,4 | 443,6 | 175,8 | 804,6 | 322,0 | 505,5 | 294,4 |
| 4. Quartal | 1 771,2 | 3 385,1 | 512,3 | 179,7 | 903,6 | 394,2 | 551,2 | 344,0 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1 748,5 | 3 332,0 | 546,0 | 176,7 | 860,4 | 381,3 | 489,7 | 303,1 |
| 2. Quartal | 1 760,5 | 3 265,7 | 529,9 | 170,3 | 870,6 | 373,4 | 500,5 | 283,5 |
| 3. Quartal | 1 570,9 | 3 129,2 | 438,7 | 161,8 | 798,0 | 321,3 | 524,3 | 240,9 |
| 4. Quartal | 1 737,5 | 3 352,8 | 527,9 | 171,4 | 882,8 | 386,6 | 498,4 | 284,0 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | |
| 2007 | 4,6 | 0,5 | -0,7 | 1,8 | -1,9 | 3,8 | X | -3,3 |
| 2008 | 8,1 | 0,5 | -1,1 | 4,3 | 15,8 | -5,1 | 1,3 | -1,8 |
| 2009 | -0,7 | -1,6 | -0,5 | -0,1 | -1,2 | -1,8 | 1,0 | -5,2 |
| 2010 | 1,1 | -1,7 | -7,7 | -2,4 | 2,8 | -1,7 | -0,2 | -2,2 |
| 2011 | 5,0 | 2,1 | 0,6 | -0,4 | 1,8 | -3,5 | -4,3 | -1,3 |
| 2012 | 10,5 | 2,1 | -4,7 | -3,0 | 0,3 | 2,5 | -4,9 | -6,3 |
| 2013 | 2,1 | X | -2,0 | -4,3 | 0,3 | -2,0 | X | 13,0 |
| 2014 | -0,4 | -0,3 | 1,8 | -6,5 | -2,4 | -2,4 | -1,9 | -12,1 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -0,0 | X | -2,0 | -1,9 | 0,6 | 0,3 | X | -1,0 |
| 2. Quartal | 3,6 | X | -0,7 | -4,2 | 1,5 | -0,6 | X | 17,6 |
| 3. Quartal | 16,7 | X | -4,0 | -4,9 | 0,2 | -5,0 | X | 19,3 |
| 4. Quartal | 1,2 | X | -1,6 | -6,1 | -0,9 | -4,3 | X | 17,2 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -2,2 | -0,5 | 3,2 | -6,4 | -3,7 | -3,6 | 1,0 | 3,4 |
| 2. Quartal | 1,0 | -0,4 | 1,6 | -6,9 | -2,8 | -3,5 | -1,7 | -14,7 |
| 3. Quartal | 2,0 | 0,7 | -1,1 | -7,9 | -0,8 | -0,2 | 3,7 | -18,2 |
| 4. Quartal | -1,9 | -1,0 | 3,1 | -4,6 | -2,3 | -1,9 | -9,6 | -17,4 |
| Liniennahverkehr mit Eisenbahnen 1) 2) | | | | | | | | |
| 2007 | 1 435,2 | 8 353,2 | 65,6 | - | 168,7 | 211,8 | 624,4 | 241,0 |
| 2008 | 1 925,7 | 8 202,2 | 64,9 | - | 640,0 | 113,2 | 615,3 | 245,3 |
| 2009 | 1 919,8 | 7 807,2 | 64,4 | - | 605,5 | 109,2 | 677,0 | 245,0 |
| 2010 | 1 882,3 | 7 608,4 | 48,0 | - | 593,2 | 104,1 | 651,1 | 245,0 |
| 2011 | 2 266,5 | 8 140,9 | 70,7 | - | 590,5 | 103,4 | 587,2 | 245,0 |
| 2012 | 2 877,8 | 8 591,6 | 326,5 | - | 577,7 | 104,7 | 492,4 | 246,2 |
| 2013 | 2 881,9 | 732,0 | 340,9 | - | 566,1 | 105,9 | 501,4 | 379,4 |
| 2014 | 3 008,7 | 760,3 | 320,4 | 0,0 | 532,1 | 105,3 | 561,1 | 229,4 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 736,2 | 182,2 | 91,0 | - | 138,2 | 21,1 | 103,9 | 60,9 |
| 2. Quartal | 687,9 | 170,8 | 82,5 | - | 142,5 | 26,2 | 126,9 | 105,1 |
| 3. Quartal | 694,9 | 177,6 | 84,2 | - | 148,6 | 31,9 | 154,3 | 106,1 |
| 4. Quartal | 762,8 | 201,5 | 83,1 | - | 136,7 | 26,7 | 116,2 | 107,3 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 740,6 | 186,5 | 72,7 | - | 129,4 | 21,7 | 100,8 | 67,1 |
| 2. Quartal | 762,8 | 191,1 | 82,2 | - | 134,0 | 26,4 | 132,0 | 54,0 |
| 3. Quartal | 763,8 | 191,6 | 80,7 | - | 141,3 | 30,6 | 186,1 | 55,5 |
| 4. Quartal | 741,4 | 191,1 | 84,8 | - | 127,4 | 26,6 | 142,2 | 52,8 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | |
| 2007 | 8,2 | 1,4 | -2,9 | X | -12,5 | X | X | -2,7 |
| 2008 | 34,2 | -1,8 | -1,0 | X | X | X | X | 1,8 |
| 2009 | -0,3 | -4,8 | -0,8 | X | -5,4 | X | 10,0 | -0,1 |
| 2010 | -2,0 | -2,5 | -25,4 | X | -2,0 | X | -3,8 | -0,0 |
| 2011 | 17,4 | 3,2 | 2,4 | X | -1,6 | -0,7 | -9,8 | 0,0 |
| 2012 | 27,0 | 5,5 | X | X | -2,2 | 1,2 | -16,1 | 0,5 |
| 2013 | 0,1 | X | X | X | -2,0 | 1,1 | 1,8 | 54,1 |
| 2014 | 4,4 | 3,9 | -6,0 | X | -6,0 | -0,6 | 11,9 | -39,5 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -2,6 | X | X | X | -2,3 | 1,7 | -16,0 | -1,5 |
| 2. Quartal | 0,3 | X | X | X | -1,8 | 1,5 | 3,8 | 71,9 |
| 3. Quartal | 2,5 | X | X | X | -2,4 | 1,4 | 26,0 | 72,3 |
| 4. Quartal | 0,7 | X | X | X | -1,4 | 0,0 | -6,3 | 74,2 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,6 | X | X | X | -6,4 | 2,9 | -3,0 | 10,2 |
| 2. Quartal | 10,9 | 11,9 | -0,4 | X | -6,0 | 0,5 | 4,0 | -48,7 |
| 3. Quartal | 9,9 | 7,9 | -4,2 | X | -4,9 | -4,0 | 20,6 | -47,7 |
| 4. Quartal | -2,8 | -5,1 | 2,0 | X | -6,8 | -0,3 | 22,4 | -50,8 |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen werden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat. Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsraten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

1) siehe Fußnote *) in Tabelle 2.

2) Durch Neuordnung von Unternehmen zu anderen Bundesländern werden im Jahr 2013 für die betroffenen Bundesländer keine Veränderungsraten nachgewiesen.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

4 Beförderungsleistungen nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Insgesamt | Davon | | | | | | | |
|--|-----------|-----------------------|---------|---------|------------------|--------|---------|--------|----------------------------|
| | | Baden- Württemberg | Bayern | Berlin | Branden- burg | Bremen | Hamburg | Hessen | Mecklenburg- Vorpommern |
| Mill. Personen-km | | | | | | | | | |
| Liniennahverkehr mit Straßenbahnen | | | | | | | | | |
| 2007 | 15 913,7 | 1 661,7 | 2 493,9 | 2 784,7 | 135,0 | 287,7 | 1 165,2 | 887,8 | 188,7 |
| 2008 | 16 069,0 | 1 710,2 | 2 577,1 | 2 596,8 | 134,9 | 291,7 | 1 232,1 | 887,7 | 182,8 |
| 2009 | 16 452,9 | 1 728,4 | 2 615,7 | 3 000,1 | 131,2 | 276,5 | 1 200,6 | 907,7 | 155,3 |
| 2010 | 16 325,7 | 1 730,1 | 2 656,9 | 2 855,1 | 137,8 | 279,7 | 1 226,0 | 918,2 | 156,7 |
| 2011 | 16 472,5 | 1 746,8 | 2 715,4 | 2 875,0 | 133,5 | 282,9 | 1 188,2 | 931,9 | 150,9 |
| 2012 | 16 555,6 | 1 655,0 | 2 761,8 | 2 884,8 | 134,1 | 284,3 | 1 250,1 | 931,0 | 149,8 |
| 2013 | 16 663,2 | 1 643,0 | 2 774,1 | 2 812,2 | 138,7 | 288,2 | 1 276,9 | 973,3 | 148,0 |
| 2014 | 16 801,9 | 1 652,3 | 2 828,7 | 2 910,5 | 135,5 | 289,7 | 1 314,0 | 983,6 | 147,2 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 4 223,6 | 425,9 | 697,9 | 696,5 | 35,5 | 73,7 | 326,8 | 235,6 | 37,4 |
| 2. Quartal | 4 154,6 | 402,2 | 690,0 | 684,1 | 33,0 | 69,0 | 312,0 | 266,2 | 35,9 |
| 3. Quartal | 3 990,1 | 381,9 | 676,9 | 702,0 | 32,9 | 66,8 | 310,2 | 232,8 | 36,2 |
| 4. Quartal | 4 294,9 | 433,0 | 709,3 | 729,5 | 37,3 | 78,7 | 327,9 | 238,7 | 38,5 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 4 266,0 | 429,0 | 710,7 | 733,6 | 35,2 | 74,9 | 338,5 | 238,3 | 37,7 |
| 2. Quartal | 4 186,7 | 405,3 | 701,8 | 735,7 | 33,0 | 69,2 | 323,1 | 258,0 | 35,2 |
| 3. Quartal | 4 033,7 | 386,4 | 691,5 | 704,8 | 32,3 | 66,7 | 321,2 | 240,3 | 36,6 |
| 4. Quartal | 4 315,5 | 431,5 | 724,6 | 736,4 | 34,9 | 79,0 | 331,3 | 247,1 | 37,8 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | | |
| 2007 | 2,9 | 0,9 | 4,0 | 1,2 | -4,5 | 0,8 | 8,7 | X | -4,2 |
| 2008 | 1,0 | 2,9 | 3,3 | X | -0,1 | 1,4 | 5,7 | -0,0 | -3,1 |
| 2009 | 2,4 | 1,1 | 1,5 | X | -2,7 | -5,2 | -2,6 | 2,3 | -15,1 |
| 2010 | -0,8 | 0,1 | 1,6 | -4,8 | 5,1 | 1,2 | 2,1 | 1,2 | 0,9 |
| 2011 | 0,9 | 1,0 | 2,3 | 0,7 | 7,0 | 1,1 | -3,1 | 1,5 | -3,7 |
| 2012 | 0,5 | -5,3 | 1,7 | 0,3 | 0,5 | 0,5 | 5,2 | -0,1 | -0,7 |
| 2013 | 0,7 | -0,7 | 0,4 | -2,5 | 3,4 | 1,4 | 2,1 | 4,6 | -1,2 |
| 2014 | 0,8 | 0,6 | 2,0 | 3,5 | -2,3 | 0,5 | 2,9 | 1,1 | -0,5 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,9 | -1,7 | 0,8 | -3,8 | -2,2 | 0,8 | 5,3 | 5,2 | -2,8 |
| 2. Quartal | 2,3 | -1,0 | 1,3 | 4,4 | 1,7 | 2,3 | -0,5 | 11,3 | 0,1 |
| 3. Quartal | 0,2 | 0,5 | 2,4 | -5,4 | -0,4 | 1,9 | 0,4 | -0,5 | 1,2 |
| 4. Quartal | -0,8 | -0,5 | -2,5 | -4,5 | 15,3 | 0,7 | 3,4 | 2,1 | -2,9 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1,0 | 0,7 | 1,8 | 5,3 | -0,7 | 1,5 | 3,6 | 1,1 | 0,7 |
| 2. Quartal | 0,8 | 0,8 | 1,7 | 7,5 | 0,2 | 0,3 | 3,6 | -3,1 | -2,2 |
| 3. Quartal | 1,1 | 1,2 | 2,2 | 0,4 | -1,8 | -0,2 | 3,6 | 3,2 | 1,3 |
| 4. Quartal | 0,5 | -0,3 | 2,2 | 0,9 | -6,5 | 0,4 | 1,0 | 3,5 | -2,0 |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen werden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.

Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsdaten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

4 Beförderungsleistungen nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Davon | | | | | | | |
|--|--------------------|-------------------------|---------------------|----------|---------|--------------------|------------------------|-----------|
| | Nieder- sachsen | Nordrhein- Westfalen | Rheinland- Pfalz | Saarland | Sachsen | Sachsen- Anhalt | Schleswig- Holstein | Thüringen |
| Mill. Personen-km | | | | | | | | |
| Liniennahverkehr mit Straßenbahnen | | | | | | | | |
| 2007 | 686,2 | 3 236,7 | 157,7 | 54,1 | 1 292,6 | 560,1 | - | 321,6 |
| 2008 | 690,4 | 3 342,0 | 159,7 | 56,6 | 1 313,4 | 578,0 | - | 315,7 |
| 2009 | 683,7 | 3 375,2 | 157,8 | 55,8 | 1 320,6 | 565,4 | - | 279,0 |
| 2010 | 696,0 | 3 344,2 | 52,4 | 58,1 | 1 389,3 | 551,8 | - | 273,3 |
| 2011 | 689,0 | 3 427,0 | 53,9 | 58,7 | 1 391,3 | 557,4 | - | 270,6 |
| 2012 | 715,7 | 3 483,1 | 54,7 | 58,5 | 1 406,9 | 551,4 | - | 234,3 |
| 2013 | 736,5 | 3 522,9 | 55,4 | 58,8 | 1 433,2 | 560,8 | - | 241,0 |
| 2014 | 731,3 | 3 536,4 | 56,1 | 58,2 | 1 405,2 | 509,0 | - | 244,2 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 194,2 | 893,2 | 13,9 | 14,8 | 363,1 | 153,9 | - | 61,0 |
| 2. Quartal | 189,0 | 883,5 | 13,8 | 14,3 | 366,1 | 134,9 | - | 60,6 |
| 3. Quartal | 156,6 | 851,2 | 13,8 | 14,8 | 331,2 | 127,9 | - | 54,8 |
| 4. Quartal | 196,7 | 894,9 | 14,0 | 14,9 | 372,8 | 144,1 | - | 64,5 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 196,3 | 895,8 | 14,4 | 14,7 | 351,3 | 131,8 | - | 63,9 |
| 2. Quartal | 186,1 | 875,8 | 13,9 | 14,1 | 350,8 | 124,4 | - | 60,4 |
| 3. Quartal | 151,2 | 865,5 | 13,8 | 14,7 | 332,8 | 119,8 | - | 55,9 |
| 4. Quartal | 197,8 | 899,3 | 14,0 | 14,7 | 370,3 | 133,1 | - | 64,0 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | |
| 2007 | 4,7 | -0,2 | X | 2,4 | -0,6 | -3,4 | X | 0,5 |
| 2008 | 0,6 | 3,3 | 1,3 | 4,6 | 1,6 | 3,2 | X | -1,9 |
| 2009 | -1,0 | 1,0 | -1,2 | -1,5 | 0,5 | -2,2 | X | -11,6 |
| 2010 | 1,8 | -0,9 | X | 4,2 | 5,2 | -2,4 | X | -2,1 |
| 2011 | -1,0 | 2,5 | 2,7 | 1,1 | 0,1 | -3,0 | X | -1,4 |
| 2012 | 3,9 | 1,6 | 1,6 | -0,4 | 1,1 | -1,1 | X | -13,4 |
| 2013 | 2,9 | 1,1 | 1,3 | 0,6 | 1,9 | 1,7 | X | 2,9 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,9 | 1,9 | 1,0 | 4,0 | 2,9 | 8,5 | X | -1,2 |
| 2. Quartal | 4,4 | 0,8 | 2,7 | -1,8 | 4,5 | 0,8 | X | 4,4 |
| 3. Quartal | 6,7 | 1,5 | 2,8 | 0,3 | 1,4 | -0,3 | X | 4,9 |
| 4. Quartal | 0,7 | 0,4 | -1,0 | -0,2 | -1,2 | -2,2 | X | 3,7 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 1,1 | 0,3 | 3,0 | -1,0 | -3,3 | -14,4 | X | 4,8 |
| 2. Quartal | -1,5 | -0,9 | 1,2 | -1,7 | -4,2 | -7,8 | X | -0,3 |
| 3. Quartal | -3,5 | 1,7 | 0,2 | -0,4 | 0,5 | -6,4 | X | 2,0 |
| 4. Quartal | 0,5 | 0,5 | -0,0 | -1,1 | -0,7 | -7,7 | X | -0,9 |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen werden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.

Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsdaten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

4 Beförderungsleistungen nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Insgesamt | Davon | | | | | | | |
|--|-----------|-----------------------|---------|---------|------------------|--------|---------|---------|----------------------------|
| | | Baden- Württemberg | Bayern | Berlin | Branden- burg | Bremen | Hamburg | Hessen | Mecklenburg- Vorpommern |
| Mill. Personen-km | | | | | | | | | |
| Liniennahverkehr mit Omnibussen 1) | | | | | | | | | |
| 2007 | 35 704,3 | 4 819,7 | 4 955,2 | 1 263,7 | 1 131,1 | 737,9 | 854,9 | 1 811,6 | 645,7 |
| 2008 | 35 797,4 | 4 807,4 | 5 077,0 | 1 165,5 | 1 105,9 | 752,1 | 862,2 | 1 860,1 | 628,3 |
| 2009 | 35 608,0 | 4 668,0 | 5 077,0 | 1 280,3 | 1 113,3 | 769,2 | 872,7 | 1 794,3 | 599,6 |
| 2010 | 35 382,7 | 4 712,4 | 4 972,3 | 1 269,3 | 1 093,8 | 798,9 | 871,9 | 1 688,8 | 611,3 |
| 2011 | 36 298,8 | 4 687,8 | 5 422,2 | 1 265,7 | 1 106,2 | 805,5 | 915,8 | 2 040,1 | 614,6 |
| 2012 | 35 577,3 | 4 437,4 | 5 431,9 | 1 261,7 | 1 109,9 | 755,4 | 966,1 | 2 007,5 | 629,3 |
| 2013 | 35 457,6 | 4 223,8 | 5 320,2 | 1 341,0 | 1 137,0 | 759,2 | 1 103,4 | 2 053,2 | 627,9 |
| 2014 | 35 231,1 | 4 477,6 | 5 262,5 | 1 358,9 | 1 128,9 | 751,7 | 1 094,7 | 1 964,4 | 631,1 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 9 173,2 | 1 090,6 | 1 400,0 | 334,5 | 300,2 | 192,5 | 293,3 | 511,2 | 156,7 |
| 2. Quartal | 9 017,0 | 1 061,8 | 1 344,2 | 323,9 | 285,6 | 195,8 | 287,1 | 503,5 | 167,4 |
| 3. Quartal | 8 049,7 | 971,0 | 1 163,5 | 333,6 | 244,5 | 175,6 | 254,2 | 526,8 | 135,5 |
| 4. Quartal | 9 217,7 | 1 100,3 | 1 412,4 | 348,9 | 306,8 | 195,3 | 268,8 | 511,7 | 168,3 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 9 104,7 | 1 080,7 | 1 402,5 | 342,0 | 297,9 | 201,7 | 269,2 | 501,3 | 158,7 |
| 2. Quartal | 8 955,2 | 1 138,1 | 1 320,2 | 343,9 | 284,1 | 183,6 | 274,8 | 492,1 | 171,8 |
| 3. Quartal | 7 973,0 | 1 027,0 | 1 137,4 | 329,6 | 247,0 | 173,3 | 262,0 | 478,6 | 136,3 |
| 4. Quartal | 9 198,1 | 1 231,9 | 1 402,3 | 343,5 | 299,8 | 193,2 | 288,7 | 492,4 | 164,2 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | | |
| 2007 | -0,2 | 0,6 | -1,3 | -4,6 | 0,7 | 12,7 | 3,4 | -1,7 | -4,9 |
| 2008 | 0,3 | -0,3 | 2,5 | X | -2,2 | 1,9 | 0,9 | 2,7 | -2,7 |
| 2009 | -0,5 | -2,9 | -0,0 | X | 0,7 | 2,3 | 1,2 | -3,5 | -4,6 |
| 2010 | -0,6 | 1,0 | -2,1 | -0,9 | -1,7 | 3,9 | -0,1 | -5,9 | 1,9 |
| 2011 | -0,1 | -0,3 | -0,9 | -0,6 | 1,0 | 0,8 | 5,0 | -2,4 | 0,5 |
| 2012 | -2,0 | -5,3 | 0,2 | -0,3 | 0,3 | -6,2 | 5,5 | -1,6 | 2,4 |
| 2013 | -0,3 | -4,8 | -2,1 | 6,3 | 2,4 | 0,5 | X | 2,3 | -0,2 |
| 2014 | -0,6 | 6,0 | -1,1 | 1,3 | -0,7 | -1,0 | -0,8 | -4,3 | 0,5 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -1,4 | -5,5 | -2,9 | 8,3 | 1,5 | -6,1 | X | 2,3 | -2,5 |
| 2. Quartal | 1,0 | -5,3 | -0,8 | 5,7 | 2,0 | 5,5 | X | 5,9 | 2,2 |
| 3. Quartal | -0,5 | -5,7 | -1,7 | 7,5 | 3,2 | 3,5 | X | 6,4 | 1,0 |
| 4. Quartal | -0,3 | -2,9 | -2,6 | 3,9 | 3,2 | -0,0 | X | -4,8 | -1,3 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -0,7 | -0,9 | 0,2 | 2,2 | -0,8 | 4,8 | -8,2 | -1,9 | 1,3 |
| 2. Quartal | -0,7 | 7,2 | -1,8 | 6,2 | -0,5 | -6,2 | -4,3 | -2,3 | 2,6 |
| 3. Quartal | -1,0 | 5,8 | -2,2 | -1,2 | 1,0 | -1,3 | 3,0 | -9,2 | 0,6 |
| 4. Quartal | -0,2 | 12,0 | -0,7 | -1,6 | -2,3 | -1,1 | 7,4 | -3,8 | -2,4 |
| Linienfernverkehr mit Omnibussen 2) | | | | | | | | | |
| 2007 | 1 084,8 | 9,8 | 33,9 | 63,7 | - | - | 10,1 | 864,1 | 0,7 |
| 2008 | 1 002,2 | 11,3 | 34,6 | 60,8 | - | - | 9,6 | 771,8 | 0,6 |
| 2009 | 894,0 | 12,3 | 25,0 | 96,3 | - | - | 11,0 | 637,1 | 0,4 |
| 2010 | 841,8 | 2,7 | 26,3 | 126,6 | - | - | 8,8 | 564,9 | 0,3 |
| 2011 | 1 016,6 | 2,7 | 26,3 | 179,3 | - | - | 5,7 | 685,2 | 0,3 |
| 2012 | 1 006,3 | 2,2 | 33,7 | 176,1 | - | - | 6,4 | 664,6 | 0,3 |
| 2013 | 1 130,5 | 5,0 | 43,7 | 203,3 | - | - | 6,2 | 731,0 | 0,2 |
| 2014 | 1 351,5 | 11,3 | 54,3 | 190,7 | - | - | 2,9 | 883,4 | 0,9 |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 205,7 | 1,4 | 9,0 | 37,4 | - | - | 1,0 | 130,8 | 0,1 |
| 2. Quartal | 274,6 | 1,4 | 11,8 | 55,6 | - | - | 2,0 | 168,2 | 0,1 |
| 3. Quartal | 368,1 | 0,8 | 13,3 | 63,1 | - | - | 1,9 | 251,5 | 0,1 |
| 4. Quartal | 282,0 | 1,4 | 9,6 | 47,3 | - | - | 1,3 | 180,6 | 0,1 |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 251,9 | 1,4 | 10,9 | 53,4 | - | - | 0,8 | 144,1 | |
| 2. Quartal | 320,0 | 1,3 | 13,6 | 47,6 | - | - | 1,0 | 208,3 | 0,1 |
| 3. Quartal | 422,3 | 0,3 | 15,1 | 49,7 | - | - | 0,7 | 304,3 | 0,3 |
| 4. Quartal | 357,3 | 8,3 | 14,7 | 39,9 | - | - | 0,4 | 226,8 | 0,5 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | | |
| 2007 | -9,3 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2008 | -7,6 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2009 | -10,8 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2010 | -5,8 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2011 | 16,0 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2012 | -1,0 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2013 | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2014 | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2013 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2014 | | | | | | | | | |
| 1. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X | X |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen wurden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.

Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsraten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

1) Durch Neuordnung von Unternehmen zu anderen Bundesländern werden im Jahr 2013

für die betroffenen Bundesländer keine Veränderungsraten nachgewiesen. 2) Linienfernbusse: siehe Tabelle 2b, Fußnote 1.

Statistik des Schienenverkehrs und des gewerblichen Omnibuslinienverkehrs

4 Beförderungsleistungen nach Verkehrsarten, Verkehrsmitteln und Ländern 2007 bis 2014*)

| Jahr Quartal | Davon | | | | | | | |
|--|--------------------|-------------------------|---------------------|----------|---------|--------------------|------------------------|-----------|
| | Nieder- sachsen | Nordrhein- Westfalen | Rheinland- Pfalz | Saarland | Sachsen | Sachsen- Anhalt | Schleswig- Holstein | Thüringen |
| Mill. Personen-km | | | | | | | | |
| Linienverkehr mit Omnibussen 1) | | | | | | | | |
| 2007 | 3 105,8 | 8 686,8 | 2 109,8 | 719,5 | 1 476,2 | 936,1 | 1 705,0 | 745,1 |
| 2008 | 3 032,1 | 8 829,3 | 2 083,4 | 750,1 | 1 447,7 | 929,9 | 1 743,6 | 722,9 |
| 2009 | 3 003,2 | 8 855,3 | 2 073,5 | 749,9 | 1 435,8 | 917,3 | 1 705,8 | 692,6 |
| 2010 | 3 091,4 | 8 746,4 | 2 017,7 | 728,3 | 1 474,0 | 909,2 | 1 725,9 | 671,0 |
| 2011 | 3 114,2 | 8 856,5 | 2 024,9 | 724,3 | 1 491,9 | 831,5 | 1 718,9 | 678,6 |
| 2012 | 3 111,4 | 8 783,2 | 1 667,3 | 701,3 | 1 500,7 | 874,0 | 1 701,5 | 638,7 |
| 2013 | 3 224,1 | 8 865,4 | 1 610,5 | 668,6 | 1 497,9 | 832,2 | 1 549,6 | 643,7 |
| 2014 | 3 077,4 | 8 783,0 | 1 666,1 | 622,1 | 1 474,5 | 848,4 | 1 451,8 | 638,1 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 857,5 | 2 273,3 | 424,3 | 173,9 | 392,2 | 220,5 | 381,1 | 171,3 |
| 2. Quartal | 866,7 | 2 224,9 | 425,4 | 168,7 | 386,9 | 226,0 | 382,3 | 166,7 |
| 3. Quartal | 688,1 | 2 078,5 | 345,7 | 161,0 | 324,7 | 162,2 | 351,2 | 133,5 |
| 4. Quartal | 811,7 | 2 288,7 | 415,2 | 164,9 | 394,1 | 223,5 | 435,0 | 172,2 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 811,6 | 2 249,7 | 458,9 | 162,1 | 379,8 | 227,8 | 388,9 | 172,0 |
| 2. Quartal | 811,5 | 2 198,9 | 433,7 | 156,2 | 385,8 | 222,7 | 368,5 | 169,2 |
| 3. Quartal | 655,9 | 2 072,1 | 344,2 | 147,1 | 323,9 | 170,9 | 338,2 | 129,5 |
| 4. Quartal | 798,3 | 2 262,3 | 429,2 | 156,7 | 385,0 | 227,0 | 356,2 | 167,3 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | |
| 2007 | 3,0 | -0,0 | -3,4 | 1,7 | -1,7 | 0,4 | 0,7 | -5,1 |
| 2008 | -2,4 | 1,6 | -1,3 | 4,3 | -1,9 | -0,7 | 2,3 | -3,0 |
| 2009 | -1,0 | 0,3 | -0,5 | -0,0 | -0,8 | -1,3 | -2,2 | -4,2 |
| 2010 | 2,9 | -1,2 | -2,7 | -2,9 | 2,7 | -0,9 | 1,2 | -3,1 |
| 2011 | -1,0 | 0,9 | 0,5 | -0,6 | 4,9 | -4,2 | -2,2 | -1,7 |
| 2012 | -0,1 | -0,8 | -17,7 | -3,2 | 0,6 | 5,1 | -1,0 | -5,9 |
| 2013 | 3,6 | 0,9 | -3,4 | -4,7 | -0,2 | -4,8 | X | 0,8 |
| 2014 | -4,5 | -0,9 | 3,4 | -6,9 | -1,6 | 2,0 | -6,3 | -0,9 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 2,1 | -0,8 | -6,6 | -2,4 | -0,5 | -4,9 | X | -0,7 |
| 2. Quartal | 6,3 | 2,7 | -1,2 | -4,4 | 0,0 | -1,6 | X | 1,9 |
| 3. Quartal | 4,0 | 0,2 | -5,8 | -5,4 | 0,1 | -9,5 | X | 0,4 |
| 4. Quartal | 2,1 | 1,7 | -0,1 | -6,6 | -0,3 | -6,1 | X | 1,5 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | -5,4 | -1,0 | 8,2 | -6,8 | -3,2 | 3,3 | 2,0 | 0,4 |
| 2. Quartal | -6,4 | -1,2 | 2,0 | -7,4 | -0,3 | -1,5 | -3,6 | 1,5 |
| 3. Quartal | -4,7 | -0,3 | -0,4 | -8,6 | -0,3 | 5,4 | -3,7 | -2,9 |
| 4. Quartal | -1,7 | -1,2 | 3,4 | -5,0 | -2,3 | 1,6 | -18,1 | -2,9 |
| Linienfernverkehr mit Omnibussen 2) | | | | | | | | |
| 2007 | - | - | - | - | 5,5 | 2,3 | 94,4 | 0,3 |
| 2008 | - | - | - | - | 14,3 | 2,6 | 96,1 | 0,4 |
| 2009 | - | - | - | - | 15,2 | 2,9 | 93,5 | 0,3 |
| 2010 | - | - | - | - | 19,7 | 3,0 | 89,1 | 0,3 |
| 2011 | 2,8 | - | - | - | 20,9 | 3,4 | 89,6 | 0,3 |
| 2012 | 4,9 | - | - | - | 22,3 | 4,3 | 91,2 | 0,3 |
| 2013 | 3,6 | 6,1 | - | - | 29,4 | 4,8 | 96,9 | 0,2 |
| 2014 | 5,0 | 59,2 | - | - | 37,4 | 4,9 | 101,0 | 0,3 |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,3 | - | - | - | 4,4 | 1,2 | 20,2 | 0,1 |
| 2. Quartal | 1,1 | - | - | - | 6,6 | 1,3 | 26,6 | 0,1 |
| 3. Quartal | 1,3 | - | - | - | 8,1 | 1,0 | 27,0 | 0,1 |
| 4. Quartal | 0,9 | 6,1 | - | - | 10,4 | 1,3 | 23,1 | 0,1 |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | 0,9 | 11,1 | - | - | 9,4 | 1,2 | 18,6 | 0,1 |
| 2. Quartal | 1,7 | 11,7 | - | - | 10,9 | 1,3 | 22,3 | 0,1 |
| 3. Quartal | 1,8 | 12,9 | - | - | 11,5 | 1,0 | 24,6 | 0,1 |
| 4. Quartal | 0,6 | 23,4 | - | - | 5,6 | 1,4 | 35,5 | 0,1 |
| Veränderung zum Vorjahreszeitraum in % | | | | | | | | |
| 2007 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2008 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2009 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2010 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2011 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2012 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2013 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2014 | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2013 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2014 | | | | | | | | |
| 1. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4. Quartal | X | X | X | X | X | X | X | X |

*) Auch die in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen wurden nur dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat.
Aufgrund der Neufestlegung des Berichtskreises ab dem 1. Quartal 2011 wurden die Veränderungsraten auf der Basis von vergleichbaren und bereinigten Werten für die Quartale 2010 berechnet.

1) Durch Neuordnung von Unternehmen zu anderen Bundesländern werden im Jahr 2013 für die betroffenen Bundesländer keine Veränderungsraten nachgewiesen. 2) Linienfernbusse: siehe Tabelle 2b, Fußnote 1.

1 Allgemeine Angaben zur Statistik

1.1 Grundgesamtheit

Unternehmen, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentlichen Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen oder Personennah- und -fernverkehr mit Omnibussen betreiben.

1.2 Statistische Einheiten (Darstellungs- und Erhebungseinheiten)

Die unter 1.1 genannten rechtlich selbstständigen Unternehmen mit Sitz in Deutschland, die im Jahr der letzten Totalerhebung mindestens 250.000 Fahrgäste mit Bussen und Bahnen befördert haben.

1.3 Räumliche Abdeckung

Bundesgebiet, Bundesländer.

1.4 Berichtszeitraum/-zeitpunkt

Das dem Zeitpunkt der Erhebung vorangegangene Kalenderquartal.

1.5 Periodizität

Vierteljährlich.

1.6 Rechtsgrundlagen und andere Vereinbarungen

EU-Recht: Verordnung (EG) Nr. 91/2003 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs in der jeweils geltenden Fassung.

Bundesrecht: [Verkehrstatistikgesetz](#) (VerkStatG) vom 17. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2452) in der jeweils geltenden Fassung in Verbindung mit dem Bundesstatistikgesetz (BStatG) vom 22. Januar 1987 (BGBl. I S. 462, 565) in der jeweils geltenden Fassung.

Keine Rechtsgrundlage aus Landesrecht und keine sonstige Rechtsgrundlage.

1.7 Geheimhaltung

1.7.1 Geheimhaltungsvorschriften

Die erhobenen Einzelangaben werden nach § 16 BStatG grundsätzlich geheim gehalten. Nur in den ausdrücklich gesetzlich geregelten Ausnahmefällen dürfen Einzelangaben übermittelt werden. Eine Übermittlung der erhobenen Einzelangaben ist nach § 28 VerkStatG in Verbindung mit § 16 Abs. 4 BStatG an oberste Bundes- oder Landesbehörden sowie an von diesen obersten Bundes- und Landesbehörden beauftragte Gutachter in Form von Tabellen mit statistischen Ergebnissen zulässig, auch soweit Tabellenfelder nur einen einzigen Fall ausweisen.

Die Ergebnisse der Erhebung dürfen nach §29 Absatz 4 VerkStatG nach Kreisen veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

Nach § 16 Abs. 6 BStatG ist es auch möglich, den Hochschulen oder sonstigen Einrichtungen mit der Aufgabe unabhängiger wissenschaftlicher Forschung für die Durchführung wissenschaftlicher Vorhaben Einzelangaben dann zur Verfügung zu stellen, wenn diese so anonymisiert sind, dass sie nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand an Zeit, Kosten und Arbeitskraft dem Befragten oder Betroffenen zugeordnet werden können. Die Pflicht zur Geheimhaltung besteht auch für Personen, die Empfänger von Einzelangaben sind.

1.7.2 Geheimhaltungsverfahren

Es werden keine regional tiefer gehenden Ergebnisse als Länderergebnisse veröffentlicht. Ein Geheimhaltungsverfahren ist daher nicht erforderlich, da die Ergebnisse der Erhebung nach §29 Absatz 4 VerkStatG nach Kreisen veröffentlicht werden dürfen, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

1.8 Qualitätsmanagement

1.8.1 Qualitätssicherung

Die Qualitätssicherung erfolgt vor allem durch den Einsatz von Plausibilitätskontrollen, die im Verlauf der Datenaufbereitung die jeweiligen Angaben sowohl mit den übrigen Angaben des Unternehmens als auch mit den entsprechenden Vorjahreswerten vergleichen. Fehler werden dabei weitgehend erkannt und korrigiert.

Zudem werden im Prozess der Statistikerstellung vielfältige Maßnahmen durchgeführt, die zur Sicherung der Qualität der Daten beitragen. Die Maßnahmen zur Qualitätssicherung, die an einzelnen Punkten der Statistikerstellung ansetzen, werden bei Bedarf angepasst und um standardisierte Methoden der Qualitätsbewertung und -sicherung ergänzt. Zu diesen standardisierten Methoden zählt auch dieser Qualitätsbericht, in dem alle wichtigen Informationen zur Datenqualität zusammengetragen sind.

1.8.2 Qualitätsbewertung

Grundsätzlich ist die Genauigkeit der Ergebnisse als sehr hoch zu bewerten.

2 Inhalte und Nutzerbedarf

2.1 Inhalte der Statistik

2.1.1 Inhaltliche Schwerpunkte der Statistik

Zahl der Unternehmen, Fahrgäste und Beförderungsleistung im Eisenbahnnahverkehr und im Straßenbahnverkehr sowie im Liniennah- und Linienfernverkehr mit Omnibussen nach Eigentumsverhältnissen.

2.1.2 Klassifikationssysteme

NUTS: Nomenclature of territorial units for statistics (franz. Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques).

2.1.3 Statistische Konzepte und Definitionen

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.

Bei der Erfragung einzelner Merkmale erfolgt eine starke Orientierung an den in diesem Wirtschaftszweig gebräuchlichen Begriffen. Maßgeblich ist hier u. a. das Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dessen Definitionen die Statistik z. B. hinsichtlich der Verkehrsarten nutzt.

2.2 Nutzerbedarf

Die Statistik dient der Gewinnung zuverlässiger, umfassender, differenzierter, aktueller und bundesweit vergleichbarer Daten. Ergebnisse über das Verkehrsaufkommen sind Grundlage für eine Vielzahl von Maßnahmen im Bereich der Gesetzgebung, Verwaltung und Verkehrswirtschaft. Sie sind daher für Bund, Länder und Gemeinden ebenso wie für die Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen von großer Bedeutung. Insbesondere lassen sich optimale Entscheidungen zur Verbesserung der Verkehrsbedienung in der Fläche und in Ballungsräumen nur treffen, wenn ausreichende statistische Informationen über die Struktur und die Entwicklung des Verkehrs sowie der einzelnen Verkehrsmittel vorhanden sind. Die Vierteljahreserhebung dient dabei insbesondere der kurzfristigen Beobachtung der Entwicklung. Da die großen Unternehmen über 98% der Fahrgäste befördern, liegen für eine Konjunkturbeobachtung qualitativ ausreichende Ergebnisse vor.

Die Hauptnutzer/-innen der Statistik sind die Verkehrsministerien des Bundes und der Länder sowie die jeweiligen Parlamente, Aufgabenträger, Verbände des Personenverkehrs und der übrigen Verkehrsträger, Unternehmen des Personenverkehrs, Generaldirektion MOVE (Mobilität und Verkehr) der EU.

2.3 Nutzerkonsultation

Die Interessen der Hauptnutzer finden auf verschiedenen Wegen Berücksichtigung: Die von Seiten der Ministerien gewünschten Veränderungen im bestehenden Erhebungsprogramm lassen sich auf nationaler wie auch auf europäischer Ebene mittels Gesetzesänderungen umsetzen. Darüber hinaus sind die Bundesministerien, die Statistischen Ämter der Länder, die kommunalen Spitzenverbände sowie Vertreter aus Wirtschaft und Wissenschaft im Statistischen Beirat vertreten, der nach § 4 BStatG das Statistische Bundesamt in Grundsatzfragen berät.

Fachspezifische Fragen oder Anregungen werden dabei in den vom Statistischen Beirat eingesetzten Fachausschuss "Verkehrs- und Tourismusstatistiken" eingebracht. Neben den institutionalisierten Gremien steht die Verkehrsstatistik in einem fortwährenden Dialog mit den wichtigsten Verkehrsverbänden. Im Jahr 2003 wurde die Erhebung einer umfassenden Überprüfung in Abstimmung mit den Nutzern im Rahmen der Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes unterzogen und dabei modifiziert und nochmals grundlegend vereinfacht.

Im Januar 2013 hat der Fachausschuss "Verkehrs- und Tourismusstatistiken" weitere Modifizierungsvorschläge unterstützt.

3 Methodik

3.1 Konzept der Datengewinnung

Die Erhebung ist eine Primärerhebung; sie wird als Vollerhebung mit Abschneidegrenze durchgeführt und erfolgt mit Auskunftspflicht. Auskunftspflichtig sind die Inhaber oder Leiter der Unternehmen, die im Jahr der letzten Totalerhebung (2009) mindestens 250.000 Fahrgäste befördert haben. Postalische Befragung per Papierfragebogen oder per Online-Fragebogen via Internet.

3.2 Vorbereitung und Durchführung der Datengewinnung

Die Auskunftspflichtigen melden ihre Angaben per Papier- oder per Online-Fragebogen an das jeweils zuständige Statistische Landesamt. Diese übermitteln aggregierte Daten an das Statistische Bundesamt (dezentrale Erhebung). Der Fragebogen ist als Anhang diesem Dokument zu beigefügt.

3.3 Datenaufbereitung (einschl. Hochrechnung)

Da es sich um eine Vollerhebung handelt, erfolgt keine Hochrechnung.

Bewusste oder unbewusste Falschangaben werden durch den Einsatz von Plausibilitätskontrollen, die bei der Datenaufbereitung die jeweiligen Angaben sowohl mit den übrigen Unternehmensdaten als auch mit den entsprechenden

Vorjahresquartalswerten und Vorquartalswerten vergleichen, weitgehend erkannt und korrigiert. Weitere Imputationen sind i.d.R. nicht erforderlich.

3.4 Preis- und Saisonbereinigung; andere Analyseverfahren

Eine Preis- oder Saisonbereinigung erfolgt nicht.

Fünffährlich wird eine Alternativrechnung durchgeführt: Nach einer Totalerhebung im Rahmen der Jahreserhebung (zuletzt 2009) wird auch der Berichtskreis der Vierteljahreserhebung (zuletzt zum 1.Quartal 2011) neu festgelegt. Bundesweit veränderte sich die Zahl der Auskunftspflichtigen. Dadurch waren die errechneten Veränderungsdaten gegenüber den Vorjahresquartalen (2010) für einige Verkehrsarten unrealistisch, sodass eine Korrektur erforderlich war. Für die Ermittlung von bereinigten Veränderungsdaten wurden zwei Varianten durchgeführt, die zu nahezu identischen Ergebnissen führen. Variante 1 ging von einem identischen Berichtskreis aus. Die vorgenommene Alternativrechnung basierte auf Variante 2. Diese übernimmt die Ergebnisse der neu aufgenommenen Unternehmen für die entsprechenden Vorjahresquartale und ignorierte bei der Berechnung der Veränderungsdaten die Angaben von Unternehmen, die noch im Vorjahr, aber nicht mehr im Berichtsjahr meldepflichtig waren.

3.5 Beantwortungsaufwand

Die Angaben können vorhandenen Unterlagen entnommen werden. Mit der Neukonzeption der Statistik ab Berichtsjahr 2004 waren weitgehende Entlastungen von Berichtspflichten für die Unternehmen verbunden. Zum einen wurden zwei Drittel der bis zum Jahr 2003 auskunftspflichtigen Unternehmen von Berichtspflichten befreit, sodass derzeit nur noch rund 900 Unternehmen auskunftspflichtig sind; zum anderen wurde der Erhebungskatalog stark reduziert.

4 Genauigkeit und Zuverlässigkeit

4.1 Qualitative Gesamtbewertung der Genauigkeit

Grundsätzlich ist die Genauigkeit der Ergebnisse als sehr hoch zu bewerten.

4.2 Stichprobenbedingte Fehler

Da es sich um eine Vollerhebung handelt, können stichprobenbedingte Fehler nicht vorkommen.

4.3 Nicht-Stichprobenbedingte Fehler

- Systematische Fehler durch Mängel in der Erfassungs-/Auswahlgrundlage:

Die Durchführung als Vollerhebung bedingt, dass zur Durchführung der Erhebung zumindest Adressangaben der zur Grundgesamtheit gehörenden Unternehmen bekannt sein müssen. Um dieses sicherzustellen, wurden mit der Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes im Jahr 2003 ab dem Berichtsjahr 2004 die Genehmigungsbehörden verpflichtet, den Statistischen Ämtern Name und Anschrift der entsprechende Verkehre betreibenden Unternehmen zu übermitteln. Es ist daher davon auszugehen, dass Untererfassungen aufgrund von Fehlern in der Erfassungsgrundlage nicht oder nur in zu vernachlässigendem Umfang vorkommen.

- Verzerrungen durch Antwortausfälle auf Ebene der Einheiten und Merkmale:

Durch Auskunftspflicht und durch die Durchsetzung der Auskunftspflicht insgesamt sowie hinsichtlich einzelner Merkmale werden Ausfälle ganzer Einheiten (Unit-Non-Response) und Ausfälle bei einzelnen Merkmalen (Item-Non-Response) bei den tabellierten Ergebnissen weitgehend ausgeschlossen.

4.4 Revisionen

4.4.1 Revisionsgrundsätze

Revisionen zwischen vorläufigen und endgültigen Ergebnissen sind in der Regel nicht erforderlich.

4.4.2 Revisionsverfahren

keine.

4.4.3 Revisionsanalysen

keine.

5 Aktualität und Pünktlichkeit

5.1 Aktualität

Erste und vorläufige Ergebnisse werden 10 Wochen nach Ablauf des Berichtsquartals veröffentlicht. Vollständige Ergebnisse werden 12 Wochen nach Ablauf des Berichtsquartals veröffentlicht.

5.2 Pünktlichkeit

Die Ergebnisse liegen in der Regel an den vorab festgelegten Veröffentlichungsterminen vor.

6 Vergleichbarkeit

6.1 Räumliche Vergleichbarkeit

Die Statistik wird für alle Bundesländer und für Deutschland nach dem gleichen Verfahren durchgeführt. Die Ergebnisse der einzelnen Bundesländer sind daher räumlich vergleichbar.

Auf EU-Ebene ist die Vergleichbarkeit nur für den Eisenbahnverkehr gegeben, weil hierfür eine europäische Rechtsgrundlage existiert. Die Erfassung des Verkehrs mit Straßenbahnen oder Bussen ist dagegen auf EU-Ebene nicht harmonisiert.

6.2 Zeitliche Vergleichbarkeit

Die Ergebnisse dieser Statistik sind zeitlich ab dem Berichtsjahr 2004 vergleichbar.

Die Vergleichbarkeit mit Ergebnissen bis einschl. Berichtsjahr 2003 ist nur bedingt gegeben, da in den Personenverkehrsstatistiken mit der Novellierung des Verkehrstatistikgesetzes ab Berichtsjahr 2004 erhebliche Neuabgrenzungen und methodische Änderungen festgeschrieben wurden. Zu Details siehe: Bierau, D. und Reim, U.: "Novellierung des Verkehrstatistikgesetzes" in *Wirtschaft und Statistik* 3/2004, S. 259 ff.

Einschränkungen in dieser Aussage gibt es hinsichtlich der Datenqualität für einige neu aufgenommene Erhebungsmerkmale in den Berichtsjahren bis 2005. Hier ist z. B. von einer Untererfassung des Liniennahverkehrs und einer Übererfassung des Linienfernverkehrs mit Omnibussen auszugehen, weil die Auskunftspflichtigen anfangs Probleme bei der entsprechenden Zuordnung hatten.

7 Kohärenz

7.1 Statistikübergreifende Kohärenz

Die Ergebnisse dieser Statistik sind Bestandteil des verkehrstatistischen Systems zur Erfassung des Personenverkehrs. Sie zählen daher zu einem in sich geschlossenen, inhaltlich harmonisierten, mit klaren und überschneidungsfreien Zuständigkeitsregelungen versehenen, auf Dauer angelegten und zukunftsweisenden Berichtssystem. Die Ergebnisse dieses Systems sind kohärent.

7.2 Statistikinterne Kohärenz

Die beschriebene Statistik ist intern kohärent.

7.3 Input für andere Statistiken

Die Ergebnisse dieser Statistik werden für die Aufstellung Volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen verwendet.

8 Verbreitung und Kommunikation

8.1 Verbreitungswege

Pressemitteilungen

Erste Ergebnisse werden nach dem Arbeits- und Zeitplan regelmäßig (halbjährlich und jährlich) im dritten oder vierten Monat nach Ablauf des Vierteljahres veröffentlicht, auf den sich die Daten beziehen. Die genauen Termine der Pressemitteilungen können der Terminvorschau des Statistischen Bundesamtes (www.destatis.de > [Presse](#) > [Terminvorschau](#)) entnommen werden.

Veröffentlichungen

Fachserie 8, Reihe 1.1 'Verkehr aktuell', Reihe 1.2 'Verkehr im Überblick' (Eckdaten) sowie Reihe 3.1 'Personenverkehr mit Bussen und Bahnen'; Publikation 'Wirtschaft und Statistik'.

Online-Datenbank

Über das Datenbanksystem GENESIS-Online (www.destatis.de > [Genesis-Online](#) > [Code 46](#) > [461](#) > [46100](#)) können ausführliche Ergebnisse in unterschiedlichen Dateiformaten (.xls, .html und .csv) direkt geladen und individuell weiterbearbeitet werden.

Zugang zu Mikrodaten

Mikrodaten sind nicht verfügbar.

Sonstige Verbreitungswege

Vierteljährlich: Schnellinformation zur Verkehrsstatistik - Personenverkehr mit Bussen und Bahnen.

Tiefer gegliederte Länderergebnisse können über die Homepage des jeweiligen Statistischen Landesamtes abgerufen werden. Diese erreichen Sie z. B. über die entsprechende [Linkliste](#) des Statistischen Bundesamtes.

8.2 Methodenpapiere/Dokumentation der Methodik

Über diese Statistik wird jährlich in der Zeitschrift "Wirtschaft und Statistik" ein Aufsatz veröffentlicht, der auch methodische Hinweise enthält.

Zu Details des seit dem Berichtsjahr 2004 geltenden Erhebungssystem siehe zudem Bierau, D. und Reim, U.: "Novellierung des Verkehrsstatistikgesetzes" in Wirtschaft und Statistik 3/2004, S. 259 ff.

Die Aufsätze können kostenlos im Internet abgerufen werden unter www.destatis.de > Publikationen > Wirtschaft und Statistik.

Daneben sind Angaben hierzu auch zu finden in den Erläuterungen zum Fragebogen (siehe Anlage).

8.3 Richtlinien der Verbreitung

Veröffentlichungskalender

Diese Statistik wird nicht im Veröffentlichungskalender nachgewiesen.

Zugriff auf den Veröffentlichungskalender

Nicht relevant.

Zugangsmöglichkeiten der Nutzer/-innen

Die Angaben werden allen Nutzern zeitgleich zur Verfügung gestellt. Zugang über www.destatis.de. Hier werden auch Pressemitteilungen in der entsprechenden [Terminvorschau](#) kurzfristig angekündigt.

Für die Datenbank Genesis und die Online-Publikationen (Fachserien, Wirtschaft und Statistik) werden die zuletzt aktualisierten Statistiken gesondert hervorgehoben.

Vierteljährliche Schnellinformation zur Verkehrsstatistik werden per E-Mail versandt; erforderlich hierfür ist nur eine Anmeldung, der Zugang steht jedem Datennutzer offen.

9 Sonstige fachstatistische Hinweise

Beim Nachweis von Länderergebnissen werden die von einem Unternehmen ggf. auch in anderen Bundesländern erbrachten Verkehrsleistungen dem Bundesland zugeordnet, in dem das auskunftspflichtige Unternehmen seinen Hauptsitz hat, da in der vierteljährlichen Statistik keine Daten nach dem Ort der Leistungserbringung erhoben werden.

Personenbeförderung im X. Vierteljahr 20XX

Schienenbahnverkehr und gewerblicher
Omnibuslinienverkehr

Rücksendung
bitte bis
XX. XXXXXXXX XXXX

Vj

Name des Amtes
Org. Einheit
Straße + Hausnummer
PLZ, Ort

Bei Fensterbriefumschlag: postalische Anschrift der befragenden Behörde

Ansprechpartner/-in für Rückfragen
(freiwillige Angabe)

Sie erreichen uns
Telefon: XXX-XX-XXXX-XXXX
Telefax: XXX-XX-XXXX-XXXX
E-Mail: XXX-XX-XXXX@XXX.de

Name:

Telefon oder E-Mail:

FÜR IHRE UNTERLAGEN

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit.
Rechtsgrundlagen und weitere rechtliche Hinweise entnehmen Sie der Seite 1 der beigelegten Unterlage, die Bestandteil dieses Fragebogens ist. Bitte beachten Sie bei der Beantwortung der Fragen die Erläuterungen zu **1** bis **7** auf Seite 2 in der separaten Unterlage.

Falls Anschrift oder Firmierung nicht mehr zutreffen, bitte auf Seite 2 korrigieren.

Unternehmensnummer

Unternehmensnummer

| A Fahrgäste 1 | Anzahl |
|---|----------|
| 1 Unternehmensfahrten im Liniennahverkehr 2 | 06 _____ |
| 2 Verkehrsmittelfahrten im Liniennahverkehr | |
| 2.1 mit Eisenbahnen 3 | 07 _____ |
| 2.2 mit Straßenbahnen 4 | 08 _____ |
| 2.3 mit Omnibussen 5 | 09 _____ |
| 3 Linienfernverkehr mit Omnibussen 6 | 10 _____ |

| B Beförderungsleistung 7 | Personenkilometer |
|---|-------------------|
| 1 Liniennahverkehr insgesamt 2 | 11 _____ |
| davon: | |
| 1.1 mit Eisenbahnen 3 | 12 _____ |
| 1.2 mit Straßenbahnen 4 | 13 _____ |
| 1.3 mit Omnibussen 5 | 14 _____ |
| 2 Linienfernverkehr mit Omnibussen 6 | 15 _____ |

Bitte zurücksenden an

Name der befragenden Behörde
Anschrift

Bitte aktualisieren Sie Ihre Anschrift, falls erforderlich.
Name und Anschrift

Bemerkungen

Zur Vermeidung von Rückfragen unsererseits können Sie hier auf besondere Ereignisse und Umstände hinweisen, die Einfluss auf Ihre Angaben haben.

Personenbeförderung im Schienennahverkehr und im gewerblichen Omnibuslinienverkehr – vierteljährlich



Unterrichtung nach § 17 Bundesstatistikgesetz

Zweck, Art und Umfang der Erhebung

Die Erhebung wird vierteljährlich durchgeführt bei allen Unternehmen, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentlichen Personennahverkehr mit Eisenbahnen oder Straßenbahnen (Schienennahverkehr) oder Personennah- oder Personenfernverkehr mit Omnibussen betreiben und die mindestens 250 000 Fahrgäste im Jahr der letzten Totalerhebung (2009) befördert haben.

Sie dient als Grundlage für eine Vielzahl verkehrspolitischer Entscheidungen und Maßnahmen der obersten Verkehrsbehörden des Bundes und der Länder.

Rechtsgrundlagen

Verkehrstatistikgesetz (VerkStatG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Februar 2004 (BGBl. I S. 318), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. November 2008 (BGBl. I S. 2162) geändert worden ist, in Verbindung mit dem Bundesstatistikgesetz (BStatG) vom 22. Januar 1987 (BGBl. I S. 462, 565), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2749) geändert worden ist.

Erhoben werden die Angaben zu § 17 Absatz 1 Nummer 1 VerkStatG.

Die Auskunftspflicht ergibt sich aus § 26 Absatz 1 VerkStatG in Verbindung mit § 15 BStatG.

Nach § 26 Absatz 2 Nummer 5 VerkStatG sind die Inhaberinnen oder Inhaber oder die für die Leitung bzw. die Geschäftsführung verantwortlichen Personen der Unternehmen, die als Betriebsführer oder beauftragte Beförderer öffentliche Personenbeförderung mit Eisenbahnen, Straßenbahnen oder Omnibussen durchführen, zur Auskunftserteilung verpflichtet.

Nach § 11a Absatz 2 BStatG sind alle Unternehmen verpflichtet, ihre Meldungen auf elektronischem Weg an die statistischen Ämter zu übermitteln. Für die Meldung sind die von den statistischen Ämtern zur Verfügung gestellten Online-Verfahren zu nutzen. Im begründeten Einzelfall können wir eine zeitlich befristete Ausnahme von der Online-Meldung vereinbaren. Dies ist auf formlosen Antrag möglich. Ihre Verpflichtung, die geforderten Auskünfte zu erteilen, bleibt jedoch weiterhin bestehen.

Widerspruch und Anfechtungsklage gegen die Aufforderung zur Auskunftserteilung haben nach § 15 Absatz 6 BStatG keine aufschiebende Wirkung.

Geheimhaltung

Die erhobenen Einzelangaben werden nach § 16 BStatG grundsätzlich geheim gehalten. Nur in ausdrücklich gesetzlich geregelten Ausnahmefällen dürfen Einzelangaben übermittelt werden.

Eine Übermittlung der erhobenen Einzelangaben ist nach § 28 Absatz 1 VerkStatG für die Verwendung gegenüber den gesetzgebenden Körperschaften und für Zwecke der Planung, nicht jedoch zur Regelung von Einzelfällen, an oberste Bundes- oder Landesbehörden sowie an von diesen Bundes- oder Landesbehörden beauftragte Gutachter in

Form von Tabellen mit statistischen Ergebnissen zulässig, auch soweit Tabellenfelder nur einen einzigen Fall ausweisen. Zur Vorbereitung von Planungs- und Gesetzgebungsverfahren dürfen diese Tabellen auch an von den obersten Bundes- und Landesbehörden beauftragte Gutachter übermittelt werden.

Nach § 29 Absatz 4 VerkStatG dürfen die Ergebnisse der Erhebung nach Kreisen gegliedert veröffentlicht werden, auch soweit sie Einzelangaben enthalten, wenn der Name der auskunftspflichtigen Unternehmen nicht veröffentlicht wird.

Nach § 16 Absatz 6 BStatG ist es auch zulässig, den Hochschulen oder sonstigen Einrichtungen mit der Aufgabe unabhängiger wissenschaftlicher Forschung für die Durchführung wissenschaftlicher Vorhaben Einzelangaben dann zur Verfügung zu stellen, wenn diese so anonymisiert sind, dass sie nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand an Zeit, Kosten und Arbeitskraft dem Befragten oder Betroffenen zugeordnet werden können.

Nach § 47 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2014 (BGBl. I S. 1066) werden der Monopolkommission für die Begutachtung der Entwicklung der Unternehmenskonzentration zusammengefasste Einzelangaben über die Prozentanteile der größten Unternehmensgruppen, Unternehmen, Betriebe oder fachlichen Teile von Unternehmen des jeweiligen Wirtschaftsbereichs übermittelt. Hierbei dürfen die zusammengefassten Einzelangaben nicht weniger als drei Einheiten betreffen und keine Rückschlüsse auf zusammengefasste Angaben von weniger als drei Einheiten ermöglichen.

Die Pflicht zur Geheimhaltung besteht auch für die Personen, die Empfänger von Einzelangaben sind.

Hilfsmerkmale, laufende Nummern/Ordnungsnummern, Löschung, Statistikregister

Name und Anschrift des Auskunftspflichtigen bzw. des Unternehmens sowie Name, Telefonnummer und E-Mail-Adresse der für eventuelle Rückfragen zur Verfügung stehenden Person sind Hilfsmerkmale, die lediglich der technischen Durchführung der Erhebung dienen. Diese werden mit Ausnahme von Name und Anschrift des Unternehmens spätestens nach Abschluss der jeweiligen Erhebung gelöscht.

Die verwendete Unternehmensnummer dient der Unterscheidung der in die Erhebung einbezogenen Unternehmen und der rationellen Aufbereitung der Erhebung. Sie besteht aus einem Regionalschlüssel und aus einer laufenden frei vergebenen Nummer.

Name und Anschrift des Unternehmens und die Unternehmensnummer werden zur Führung des Unternehmensregisters für statistische Zwecke (Statistikregister) verwendet. Rechtsgrundlagen hierfür sind § 13 BStatG und die Verordnung (EG) Nr. 177/2008 (ABl. L 61 vom 5.3.2008, S. 6).

Beachten Sie folgende Hinweise:

Bitte beziehen Sie in Ihre Meldung die Fahrgäste und Beförderungsleistungen Ihrer Subunternehmen bzw. im freigestellten Schülerverkehr ein. Beförderungen, die Sie im Auftrag eines anderen Unternehmens durchgeführt haben, sind hingegen nicht zu berücksichtigen. Bitte beachten Sie, dass die Summe der Fahrgastangaben bei mehr als einem eingesetzten Verkehrsmittel größer ist als die Fahrgastangaben zu den

Unternehmensfahrten insgesamt (siehe **1**). Die Angaben zu den Beförderungsleistungen sind hiervon nicht betroffen.

Soweit die vorhandenen Unterlagen zur Beantwortung einzelner Fragen nicht ausreichen, genügen auch sorgfältig geschätzte Angaben.

Erläuterungen zum Fragebogen

1 Fahrgäste (Beförderungsfälle)

Als Fahrgäste werden Beförderungsfälle gezählt. Die Zahl der Fahrgäste ist für jedes Verkehrsmittel (Eisenbahn, Straßenbahn, Omnibus) getrennt anzugeben. Falls Ihr Unternehmen verschiedene Verkehrsmittel einsetzt und ein Fahrgast während einer Fahrt von einem Verkehrsmittel Ihres Unternehmens auf ein anderes Verkehrsmittel Ihres Unternehmens umsteigt, wird der Fahrgast erneut gezählt (Verkehrsmittelfahrt). Die Ingesamt-Angabe der Fahrgäste Ihres Unternehmens im Liniennahverkehr (Unternehmensfahrten, Frage 1) muss deshalb um die Zahl der Umsteiger zwischen den Verkehrsmitteln niedriger sein als die Summe der Fahrgäste aller Verkehrsmittel (Verkehrsmittelfahrten, Fragen 2.1 bis 2.3).

Beispiel 1: Benutzt eine Person, um ein Fahrtziel zu erreichen, zunächst einen Bus, danach eine Straßenbahn und zum Schluss einen anderen Bus Ihres 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.

Beispiel 2: Befördert ein Unternehmen (mit einem Verkehrsmittel) im Rahmen von Schülerfahrten oder im freigestellten Schülerverkehr 25 Schüler im Jahr je 180-mal zur Schule und 180-mal zurück, so werden $25 \times 180 \times 2 = 9000$ Fahrgäste gezählt.

2 Liniennahverkehr

Hierzu zählen alle Linienverkehre mit Straßenbahnen und Omnibussen (einschließlich Sonderformen des Linienverkehrs gemäß § 43 Personenbeförderungsgesetz – PBefG), die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen (das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt) sowie alle mit Regionalisierungsmitteln geförderten Eisenbahnverkehre. Die zum Nahverkehr zu rechnenden Eisenbahnverkehre können auch produktbezogen von den Fernverkehren abgegrenzt werden. Hier einbezogen werden auch Angaben zum Schüler- und Ausbildungsverkehr (einschließlich freigestellter Schülerverkehr).

3 Eisenbahnen

Zu den Eisenbahnen zählen S-Bahnen sowie alle übrigen Eisenbahnen des Nahverkehrs (mit Regionalisierungsmitteln geförderte Eisenbahnverkehre). Die zum Nahverkehr zu rechnenden Eisenbahnverkehre können auch produktbezogen von den Fernverkehren abgegrenzt werden.

4 Straßenbahnen

Hierzu zählen auch Stadtbahnen, Hochbahnen, U-Bahnen, Schwebbahnen und ähnliche Nahverkehrsbahnen. Dagegen sind S-Bahnen den Eisenbahnen und Obusse den Omnibussen zugeordnet.

5 Omnibusse

Kraftfahrzeuge, die nach Bauart und Ausrüstung zur Beförderung von mehr als 9 Personen (einschließlich Fahrer) dienen. Hierzu zählen Kraftomnibusse und Obusse.

6 Linienfernverkehr mit Omnibussen

Es sind nur Linienverkehre anzugeben, die in der Regel Überlandlinienverkehr, jedoch nicht Liniennahverkehr sind. Der Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen ist nicht einzubeziehen.

7 Beförderungsleistung

Die in Personenkilometern gemessene Beförderungsleistung wird durch Multiplikation der Zahl der Fahrgäste mit deren durchschnittlicher mittlerer Reiseweite in km errechnet. Können keine differenzierten Angaben gemacht werden, sollte für jede Fahrgastgruppe eine mittlere Reiseweite angesetzt werden. Da die Fahrgäste nach Verkehrsmitteln gegliedert angegeben werden, sind auch unterschiedliche Reiseweiten für jedes Verkehrsmittel zugrunde zu legen.