

## **Antrag**

**der Abg. Winfried Scheuermann u. a. CDU,  
der Abg. Helmut Göschel u. a. SPD,  
der Abg. Heiderose Berroth FDP/DVP und  
des Abg. Boris Palmer GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

### **Situation und Zukunft mittelständischer Busunternehmen**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

I. die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sich Angebot und Nachfrage im ÖPNV mit Bussen in den letzten 10 Jahren entwickelt haben, aufgegliedert nach
  - Zahl und Länge der Linien
  - Zahl der gefahrenen Wagenkilometer
  - Zahl der beförderten Personen
  - Zahl der Personenkilometer;
2. welchen Anteil an Beförderungsfällen und Personenkilometern die Busverkehre
  - a) im öffentlichen Linienverkehr
  - b) im Reise- und Gelegenheitsverkehrim Verhältnis zur Personenbeförderungsleistung im gesamten Verkehr haben;
3. wie das Land den ÖPNV mit Bussen in den letzten 10 Jahren gefördert hat, aufgegliedert nach
  - Fahrzeugförderung
  - Infrastrukturförderung

- Ausgleichszahlungen für vergünstigte Fahrpreise im Ausbildungsverkehr
  - Ausgleichszahlungen für die Freifahrt von Schwerbehinderten
  - Betriebskostenzuschüssen
  - Sonstiges;
4. wie sich diese Förderung im Vergleich zur Förderung des SPNV darstellt;
  5. wie sich diese Förderung im Vergleich zur Förderung in den anderen deutschen Flächenländern darstellt;
  6. was die bestimmenden Gründe waren, im Entwurf zum Nachtragshaushalt 2003 bei der Fahrzeugförderung eine Kürzung von 15 Mio. € vorzusehen;
  7. welche Strukturveränderungen sich im Busgewerbe in den letzten 10 Jahren ergeben haben;
  8. welche Strukturveränderungen in den nächsten Jahren zu erwarten sind;
  9. welche Inhalte des Verordnungsentwurfs der Kommission vom 21. Februar 2002 sich negativ auf die Struktur des Busgewerbes in Baden-Württemberg auswirken könnten, und welche Aktivitäten dagegen entfaltet werden;
  10. wie der Verfahrensstand des Vorabentscheidungsersuchens des Bundesverwaltungsgerichts in der Rechtssache Regierungspräsidium Magdeburg gegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ist, wie der Schlussantrag des Generalanwalts bewertet wird, und welche Folgen sich für das Busgewerbe in Baden-Württemberg ergeben könnten, wenn der Europäische Gerichtshof dem Generalanwalt folgt;

## II.

die mittelständischen Strukturen im Busgewerbe weiterhin zu stärken und zu fördern und zusammen mit der Bundesregierung weiter darauf hinzuwirken, dass

1. die europäische Neuregelung des ÖPNV, insbesondere die geplante Novellierung der EU-Verordnung 1191 den Interessen kleinerer und mittlerer Busunternehmen im Rahmen einer funktionsgerechten Wettbewerbsordnung gerecht wird;
2. in der zukünftigen ÖPNV-Marktordnung kein reiner Preiswettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen stattfindet, sondern ein Leistungs- und Qualitätswettbewerb sichergestellt wird;
3. in der zukünftigen ÖPNV-Marktordnung trotz der politisch gewünschten größeren Planungsmöglichkeiten der öffentlichen Aufgabenträger ausreichend Spielraum für die Verkehrsunternehmen verbleibt, ihre Marktkenntnis einzubringen und Eigenverantwortung in Planung, Organisation und Umsetzung wahrzunehmen;
4. die Losgröße zukünftiger Ausschreibungen so bemessen wird, dass die in Baden-Württemberg bestehenden Unternehmensstrukturen und Größenordnungen sinnvoll am Wettbewerb teilnehmen können, und der Marktanteil

teil einzelner Anbieter oder Konzerne auch regional nicht so marktbeherrschend wird, dass der Wettbewerb dadurch beeinträchtigt wird;

5. bestimmte Verkehrsleistungen in einem vereinfachten Verfahren (Preis- und Qualitätsvergleich) vergeben werden können.

13. 05. 2003

Scheuermann, Dr. Steim CDU

Göschel, Dr. Caroli SPD

Berroth FDP/DVP

Boris Palmer GRÜNE

### Begründung

Eine Reihe von Entwicklungen der letzten Zeit, wie die geplante grundlegende Änderung der Rahmenbedingungen im ÖPNV durch die Europäische Union, die umfassenden Aktivitäten von Großunternehmen im ÖPNV u. a., bergen erhebliche Risiken für das mittelständisch geprägte Busgewerbe in Baden-Württemberg.

Das baden-württembergische Busgewerbe wird insbesondere von der EU-Osterweiterung betroffen sein, und zwar sowohl im ÖPNV wie auch im Busreiseverkehr. Weil die Unternehmen aus den mittel- und osteuropäischen Staaten wegen der niedrigen Betriebs- und Personalkosten ihre Dienstleistungen auf dem baden-württembergischen Markt zu sehr günstigen Preisen anbieten können, wird im Interesse eines hochwertigen ÖPNV der bisher ausreichende Preiswettbewerb durch einen Leistungs- und Qualitätswettbewerb ergänzt werden müssen.

Die Landesregierung muss daher weiterhin gemeinsam mit den anderen Bundesländern sowie der Bundesregierung die europäische Gesetzgebung im Interesse des mittelständischen Busgewerbes beeinflussen damit es in Baden-Württemberg nicht zu einem unlauteren Verdrängungswettbewerb auf Kosten der Qualität im ÖPNV und zu Lasten der mittelständischen Busunternehmen kommt.

Die skandinavischen Länder haben bereits Erfahrungen mit einem neu organisierten Wettbewerbs-ÖPNV. Neben positiven Erfahrungen wie verbessertem Verkehrsangebot für die Fahrgäste und sinkenden Kosten für die öffentliche Hand, gibt es dort auch negative Effekte, insbesondere die Verdrängung mittelständischer Busunternehmen.

Aus diesen Erfahrungen muss gelernt werden.

Deshalb muss die Landesregierung in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung und den anderen Bundesländern im Verlauf der anstehenden Ausarbeitung der neuen europäischen Rahmenbedingungen für den ÖPNV darauf hinwirken, dass es in Baden-Württemberg nicht zu einem solchen Verdrängungswettbewerb zu Lasten der mittelständischen Busunternehmen kommt, sondern durch Erhalt einer vielfältigen Unternehmenslandschaft dauerhaft der Wettbewerb gesichert wird.

Auch die mittelständischen Verkehrsunternehmen werden sich anstrengen müssen, um sich im zukünftigen wettbewerbsgeprägten ÖPNV-Markt behaupten zu können. Der zukünftige ÖPNV-Rechtsrahmen muss durch die Po-

litik so gestaltet werden, dass die mittelständischen Unternehmen weiterhin eine faire Chance erhalten, um ihr regionales Know-how und ihre Ortskenntnis unternehmerisch nutzen zu können. Daher müssen die Losgrenzen bei Ausschreibungen begrenzt werden sowie der zulässige Marktanteil einzelner Unternehmen auch in regionalen Verkehrsmärkten beschränkt werden. Gleichzeitig müssen Ausschreibungen so gestaltet werden können, dass die Verkehrsunternehmen nicht nur über den Preis konkurrieren, sondern neben der Qualität der Angebote auch mit ihren unternehmerischen Konzepten für die Verkehrsbedienung.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. Juni 2003 Nr. 36–3890.0/726 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*I. 1. wie sich Angebot und Nachfrage im ÖPNV mit Bussen in den letzten 10 Jahren entwickelt haben, aufgegliedert nach*

- Zahl und Länge der Linien
- Zahl der gefahrenen Wagenkilometer
- Zahl der beförderten Personen
- Zahl der Personenkilometer;

Zu I. 1.:

Angaben zu Linienlängen, Wagenkilometern, beförderten Personen und Personenkilometern sind aus den beigelegten Übersichten des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg (Anlagen 1 bis 3) ersichtlich, in denen eine Unterteilung nach Linien- und Gelegenheitsverkehr sowie hinsichtlich der Linienlänge auch nach allgemeinem Linienverkehr und Sonderlinienverkehr vorgenommen wurde. Bei der Interpretation der Daten ist Folgendes zu beachten:

- Bei den Statistiken über Wagenkilometer, beförderte Personen und Personen-Kilometer sind Kleinunternehmen mit weniger als sechs Omnibussen nicht berücksichtigt.
- Diese Statistiken beziehen sich außerdem auf den gesamten Straßenpersonenverkehr im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und beinhalten daher auch Verkehre mit Straßenbahnen, Stadtbahnen und Oberleitungsomnibussen.

*I. 2. welchen Anteil an Beförderungsfällen und Personenkilometern die Busverkehre*

- a) im öffentlichen Linienverkehr*
  - b) im Reise- und Gelegenheitsverkehr*
- im Verhältnis zur Personenbeförderungsleistung im gesamten Verkehr haben;*

Zu I. 2.:

Hierzu hat das Statistische Landesamt keine landesbezogenen Daten mitgeteilt. Aus der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswe-

sen herausgegebenen Zusammenstellung „Verkehr in Zahlen 2001/2002“ sind die entsprechenden bundesweiten Daten in der Anlage 4 wiedergegeben. Auch hier ist bei den Zahlen für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr zu berücksichtigen, dass einerseits Kleinunternehmen mit weniger als sechs Omnibussen nicht berücksichtigt sind und andererseits der Verkehr mit Straßenbahnen, Stadtbahnen und Oberleitungsomnibussen miterfasst ist.

*I. 3. wie das Land den ÖPNV mit Bussen in den letzten 10 Jahren gefördert hat, aufgliedert nach*

- Fahrzeugförderung*
- Infrastrukturförderung*
- Ausgleichszahlungen für vergünstigte Fahrpreise im Ausbildungsverkehr*
- Ausgleichszahlungen für die Freifahrt von Schwerbehinderten*
- Betriebskostenzuschüssen*
- Sonstiges;*

Zu I. 3.:

Die Finanzhilfen des Landes für den ÖPNV mit Bussen in den letzten zehn Jahren sind in Anlage 5 dargestellt. Ergänzend hierzu wird auf Folgendes hingewiesen:

- In den Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG sind auch Beträge enthalten, die für Verkehre mit Straßenbahnen und Stadtbahnen geleistet wurden. Aufgrund des bundesrechtlich vorgegebenen Antragsverfahrens lassen sich Teilbeträge für den Busverkehr nicht ermitteln.
- Das Land ist nicht Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und leistet daher auch keine Betriebskostenzuschüsse.
- Da keine plausible Zuschiedung auf Bus- oder Schienenverkehre möglich ist, sind folgende Finanzierungsinstrumente in der Übersicht nicht enthalten:
  - Landesförderung für Verkehrskooperationen
  - ÖPNV-Zuweisungen nach § 28 FAG
  - Zuweisungen zur Erstattung der Schülerbeförderungskosten nach § 18 FAG
  - Ausgleichsleistungen für die Freifahrt Schwerbehinderter nach § 148 SGB IX.

Diese Leistungen – die in der Summe durchschnittlich jährlich 270 Mio. € betragen – dürften jedoch überwiegend dem Busverkehr zugute kommen.

*I. 4. wie sich diese Förderung im Vergleich zur Förderung des SPNV darstellt;*

Zu I. 4.:

In der Anlage 6 sind die finanziellen Leistungen des Landes für den schienegebundenen ÖPNV – insbesondere den SPNV – dargestellt. Bei einem

Vergleich der Finanzleistungen für den Bus- und den Schienenverkehr ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Die Angaben zur Fahrzeug- und Infrastrukturförderung enthalten auch Straßen- und Stadtbahnverkehre im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (vgl. o. zu I. 1. und I. 2.).
- Der wesentliche Unterschied zur Förderung des Busverkehrs liegt in den Betriebskostenzuschüssen für den SPNV, die das Land als Aufgabenträger seit der Regionalisierung im Jahr 1996 aus den Regionalisierungsmitteln gewährt.

*I. 5. wie sich diese Förderung im Vergleich zur Förderung in den anderen deutschen Flächenländern darstellt;*

Zu I. 5.:

Dem Ministerium für Umwelt und Verkehr liegen keine Zahlen über die Förderung des ÖPNV mit Bussen in den anderen deutschen Flächenländern vor. Wegen der unterschiedlichen ÖPNV-Finanzierungssysteme in den einzelnen Ländern wären aussagekräftige Zahlen allenfalls durch aufwändige Recherchen zu ermitteln.

*I. 6. was die bestimmenden Gründe waren, im Entwurf zum Nachtragshaushalt 2003 bei der Fahrzeugförderung eine Kürzung von 15 Mio. € vorzusehen;*

Zu I. 6.:

Die eingetretenen Verschlechterungen im Haushalt zwangen das Ministerium für Umwelt und Verkehr, bei einzelnen Haushaltspositionen deutliche Ausgabenbeschränkungen vorzunehmen. Auch die Ausgaben bei der Busförderung mussten aus diesem Grund auf jährlich 35 Mio. € begrenzt werden. Die Busförderung wurde auch deshalb reduziert, weil hier ohne größere Qualitätsverluste am leichtesten Einsparungen möglich waren. Im Übrigen haben andere Länder zwischenzeitlich die Busförderung ganz abgeschafft.

*I. 7. welche Strukturveränderungen sich im Busgewerbe in den letzten 10 Jahren ergeben haben;*

*I. 8. welche Strukturveränderungen in den nächsten Jahren zu erwarten sind;*

Zu I. 7. und 8.:

Das Busgewerbe in Baden-Württemberg ist geprägt durch eine große Zahl privater Verkehrsunternehmen. Dabei war zwischen 1991 und 2001 ein leichter Rückgang von 755 auf 719 Unternehmen zu verzeichnen. Sollte es künftig zu einem intensivierten Wettbewerb im ÖPNV kommen (vgl. u. zu I. 9.), ist zu befürchten, dass sich dieser Trend verstärkt. Insbesondere im Zusammenhang mit einem anstehenden Generationswechsel innerhalb von Familienbetrieben könnten verschärfter Konkurrenzdruck und zunehmende Risiken vermehrt zu Betriebsaufgaben führen.

*I. 9. welche Inhalte des Verordnungsentwurfs der Kommission vom 21. Februar 2002 sich negativ auf die Struktur des Busgewerbes in Baden-Württemberg auswirken könnten, und welche Aktivitäten dagegen entfaltet werden;*

Zu I. 9.:

Nach dem geltenden Personenbeförderungsgesetz wird der öffentliche Personennahverkehr in der Regel auf Antrag des bisherigen Unternehmers erbracht. Der Verordnungsentwurf der Kommission vom 21. Februar 2002 sieht dagegen einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag zwischen der zuständigen Behörde und dem Betreiber des Verkehrsdienstes vor und verlangt, dass der Dienstleistungsauftrag in der Regel im Wege der Ausschreibung vergeben wird.

Wann und mit welchem Inhalt die Verordnung in Kraft treten wird, lässt sich derzeit nicht abschätzen. Vor diesem Hintergrund sind verlässliche Aussagen zu den Auswirkungen des Verordnungsentwurfes auf die mittelständische Struktur der Busunternehmen im Land nicht möglich (vgl. auch I. der Stellungnahme zu dem Antrag der Fraktion der SPD – Förderung mittelständischer Unternehmen – Drucksache 13/1382).

*I. 10. wie der Verfahrensstand des Vorabentscheidungsersuchens des Bundesverwaltungsgerichts in der Rechtssache Regierungspräsidium Magdeburg gegen Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH ist, wie der Schlussantrag des Generalanwalts bewertet wird, und welche Folgen sich für das Busgewerbe in Baden-Württemberg ergeben könnten, wenn der Europäische Gerichtshof dem Generalanwalt folgt;*

Zu I. 10.:

Mit Beschluss vom 6. April 2000 hat das Bundesverwaltungsgericht den EuGH um eine Vorab-Entscheidung zur Frage der Vereinbarkeit von Betriebskostenzuschüssen im ÖPNV mit EU-Recht gebeten. Am 19. März 2002 hat das Plenum des EuGH die Rechtssache verhandelt. Nachdem der Generalanwalt den Gerichtshof aufgefordert hatte, die in einem früheren Urteil vertretene Auslegung des Begriffs der Beihilfe zu revidieren, hat der EuGH mit Beschluss vom 18. Juni 2002 die Wiedereröffnung der mündlichen Verhandlung angeordnet. Nach dem Schlussantrag des Generalanwalts vom 14. Januar 2003 wird in naher Zukunft mit einer abschließenden Entscheidung gerechnet.

Der für dieses Verfahren beim EuGH zuständige Generalanwalt Léger ist im Ergebnis der Auffassung, dass alle Zuschüsse für den ÖPNV von der EU-Kommission geprüft werden müssen, sei es in Gestalt einer Einzelfallprüfung oder einer vorherigen Kontrolle von Beihilferegulungen durch die Kommission oder sei es durch sog. Gruppenfreistellungsverordnungen des Ministerrats oder der Kommission. Andere Generalanwälte und auch der EuGH haben in der Vergangenheit bei Leistungen im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge einen differenzierteren Standpunkt vertreten. Der Entscheidung des EuGH kommt möglicherweise grundsätzliche Bedeutung zu. Dafür spricht auch die ungewöhnlich lange Dauer des Verfahrens. Da es völlig offen ist, ob der EuGH der Auffassung des Generalanwalts Léger folgen wird, wären Aussagen zu möglichen Konsequenzen rein spekulativ.

*II. 1. die mittelständischen Strukturen im Busgewerbe weiterhin zu stärken und zu fördern und zusammen mit der Bundesregierung weiter darauf hinzuwirken, dass die europäische Neuregelung des ÖPNV, insbesondere die geplante Novellierung der EU-Verordnung 1191 den Interessen kleinerer und mittlerer Busunternehmen im Rahmen einer funktionsgerechten Wettbewerbsordnung gerecht wird;*

Zu II. 1.:

Es ist weiterhin gemeinsame Position von Landes- und Bundesregierung, dass die neuen Regelungen faire Wettbewerbsbedingungen sichern und die mittelständischen Anbieterstrukturen fördern müssen (vgl. auch II. 2. der Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der SPD – Drucksache 13/1382).

*II. 2. in der zukünftigen ÖPNV-Marktordnung kein reiner Preiswettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen stattfindet, sondern ein Leistungs- und Qualitätswettbewerb sichergestellt wird;*

Zu II. 2.:

Auch dies ist Position von Landes- und Bundesregierung. Bereits der Verordnungsentwurf der Kommission sieht in Art. 4 a ein breites Bündel von Kriterien vor, die bei der Bewertung der Angemessenheit öffentlicher Personenverkehrsdienste, der Festlegung von Auswahl- und Vergabekriterien und bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu berücksichtigen sind.

*II. 3. in der zukünftigen ÖPNV-Marktordnung trotz der politisch gewünschten größeren Planungsmöglichkeiten der öffentlichen Aufgabenträger ausreichend Spielraum für die Verkehrsunternehmen verbleibt, ihre Marktkenntnis einzubringen und Eigenverantwortung in Planung, Organisation und Umsetzung wahrzunehmen;*

Zu II. 3.:

Auch dies ist Position von Landes- und Bundesregierung (vgl. auch II. 3 der Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der SPD – Drucksache 13/1382 ).

*II. 4. die Losgröße zukünftiger Ausschreibungen so bemessen wird, dass die in Baden-Württemberg bestehenden Unternehmensstrukturen und Größenordnungen sinnvoll am Wettbewerb teilnehmen können, und der Marktanteil einzelner Anbieter oder Konzerne auch regional nicht so marktbeherrschend wird, dass der Wettbewerb dadurch beeinträchtigt wird;*

Zu II. 4.:

Zur Verhinderung von mono- und oligopolistischen Strukturen sieht der Verordnungsentwurf Schutzmaßnahmen vor (vgl. II. 4 der Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der SPD – Drucksache 13/1382). Sollte der Verordnungsentwurf verabschiedet werden, wird das Ministerium für Umwelt und Verkehr auf die Einhaltung dieser Schutzmaßnahmen ein besonderes Augenmerk richten.

*II. 5. bestimmte Verkehrsleistungen in einem vereinfachten Verfahren (Preis- und Qualitätsvergleich) vergeben werden können.*

Zu II. 5.:

Der Verordnungsentwurf sieht dieses vereinfachte Verfahren bisher nur in einem sehr begrenzten Umfang vor. Es ist Position der Landes- und Bundesregierung, den bisher sehr begrenzten Anwendungsbereich für das vereinfachte Verfahren auszuweiten (vgl. II. 5 der Stellungnahme zum Antrag der Fraktion der SPD – Drucksache 13/1382)

In Vertretung

Dr. Birn

Ministerialdirektor

Anlage 1

Länge der Kraftomnibuslinien nach Linienarten aller Unternehmen

Jahr	Länge der Kraftomnibuslinien										Linienlänge der privaten Unternehmen
	insgesamt	davon im Allgemeinen Linienverkehr			davon Sonderformen des Linienverkehrs				Markt- und Theaterfahrten		
		zusammen	Orts- u. Nachbar- ortslinienverkehr	Überland- linienverkehr	zusammen	Berufs- verkehr	Schüler- fahrten				
1993	52 619	34 855	7 742	27 113	17 764	10 515	5 321	1 928	22 397		
1994	54 187	35 555	8 249	27 306	18 632	10 749	5 662	2 221	24 126		
1995	51 579	35 011	8 452	26 559	16 568	8 640	5 788	2 140	23 014		
1996	51 153	36 113	8 663	27 450	15 040	7 582	5 495	1 963	23 984		
1997	51 618	36 694	9 065	27 629	14 924	7 525	5 305	2 094	23 246		
1998	51 079	36 969	9 410	27 559	14 110	6 797	5 305	2 008	22 848		
1999	51 482	37 681	10 123	27 558	13 801	6 844	4 748	2 209	23 289		
2000	51 981	38 811	10 167	28 644	13 170	6 471	4 790	1 909	23 613		
2001	53 155	40 004	10 068	29 936	13 151	6 821	4 341	1 989	24 188		
2002	50 382	37 583	10 209	27 374	12 799	6 418	4 298	2 083	22 323		

## Anlage 2

**Straßenpersonenverkehr in Baden-Württemberg seit 1993<sup>\*)</sup>**

Jahr	Beförderte Personen	Personen- Kilometer	Wagen- Kilometer	Wagen- Kilometer mit Kraftomnibussen
1993	827 944	9 267 348	415 079	381 054
1994	836 517	9 094 974	410 489	377 025
1995	860 194	8 952 172	411 872	379 367
1996	880 705	8 972 833	417 210	383 882
1997	885 734	8 882 582	417 011	383 031
1998	869 858	8 617 118	411 315	377 495
1999	888 052	8 637 822	409 060	375 198
2000	911 279	8 874 684	416 784	382 161
2001	936 862	8 981 205	416 292	378 209
2002	931 319	8 936 837	413 454	378 470

<sup>\*)</sup> Ohne den Verkehr der Kleinunternehmen mit weniger als 6 Kraftomnibussen

## Anlage 3

### Leistungsdaten der Unternehmen\*) im öffentlichen Strassenpersonenverkehr

Jahr	Öffentlicher Straßen- personenverkehr insgesamt	Davon		darunter von privaten Unternehmen
		Linien- verkehr	Gelegenheits- verkehr	
1000				
Beförderte Personen				
1993	827 944	817 218	10 726	162 223
1994	836 517	826 431	10 086	164 610
1995	860 194	850 275	9 919	167 565
1996	880 705	871 029	9 676	157 097
1997	885 734	876 707	9 028	152 159
1998	869 858	860 555	9 303	150 830
1999	888 052	878 533	9 520	151 729
2000	911 279	901 551	9 728	154 972
2001	936 862	927 290	9 572	156 728
2002	931 319	922 289	9 030	150 554

Jahr	Öffentlicher Straßen- personenverkehr insgesamt	Davon		darunter von privaten Unternehmen
		Linien- verkehr	Gelegenheits- verkehr	
1000				
Personen-Kilometer				
1993	9 267 348	5 705 144	3 562 205	4 742 101
1994	9 094 974	5 734 937	3 360 037	4 578 095
1995	8 952 172	5 736 256	3 215 917	4 496 670
1996	8 972 833	5 778 084	3 194 748	4 405 377
1997	8 882 582	5 792 080	3 090 502	4 252 061
1998	8 617 118	5 566 748	3 050 370	4 218 719
1999	8 637 822	5 646 401	2 991 421	4 175 619
2000	8 874 684	5 807 306	3 067 378	4 264 066
2001	8 981 205	5 912 376	3 068 828	4 337 578
2002	8 936 837	5 868 531	3 068 306	4 271 507

\*) Ohne den Verkehr der Kleinunternehmen mit weniger als 6 Kraftomnibussen

**Anlage 4****Personenverkehr – Verkehrsaufkommen – Beförderte Personen in Mio.**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Öffentl. Straßen- personenverkehr	7.919	7.928	7.882	7.835	7.848	7.762	7.794	7.859
Linienverkehr	7.835	7.846	7.795	7.753	7.769	7.684	7.714	7.777
Gelegenheitsverkehr	84	81	79	81	78	78	80	82
Verkehr insgesamt	57.912	58.247	59.533	59.680	60.055	60.422	61.134	59.805

**Personenverkehr – Verkehrsleistung – Personenkilometer in Mrd.**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Öffentl. Straßen- personenverkehr	79,6	77,5	77,0	76,7	76,2	75,7	76,2	77,8
Linienverkehr	53,0	52,3	52,0	51,9	52,2	51,3	51,3	52,0
Gelegenheitsverkehr	26,6	25,2	25,0	24,7	24,0	24,4	24,9	25,8
Verkehr insgesamt	906,9	906,2	927,3	930,6	935,7	939,8	951,2	935,7

## Anlage 5

**Finanzielle Leistungen des Landes für den Omnibuslinienverkehr  
in den Jahren 1993 bis 2002 in Mio. Euro**

Förderbereich	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Fahrzeugförderung	55,4	62,4	64,8	57,2	58,8	41,3	42,9	40,9	50,7	48,6
Infrastrukturförderung	27,8	42,3	34,9	59,3	29,1	19,2	22,1	25,3	26,3	31,4
Ausgleichsleistungen für den Ausbildungs- verkehr nach § 45a PBefG	125,9	177,7	153,7	167,0	165,9	161,2	162,2	234,8	202,1	210,7
Summe	209,1	282,4	253,4	283,5	253,8	221,7	227,2	301,0	279,1	290,7

## Anlage 6

**Finanzielle Leistungen des Landes für den schienengebundenen ÖPNV  
in den Jahren 1993 bis 2002 in Mio. Euro**

Förderbereich	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Fahrzeugförderung	68,4	62,6	86,1	43,6	49,0	73,6	56,4	55,7	68,1	101,4
Infrastrukturförderung	136,1	112,1	114,8	123,2	132,2	144,0	124,6	130,4	97,4	119,7
Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr nach § 6a AEG	10,0	12,2	13,5	18,2	16,6	16,2	15,7	18,3	30,7	25,6
Betriebskostenzuschüsse	0,0	0,0	0,0	398,0	418,0	441,0	450,0	456,0	463,0	470,0
Summe	214,5	186,9	214,3	582,9	615,8	674,8	646,7	660,4	659,2	716,7