

Tabelle 5

Variationsbreite der Übergangsquoten

Übergangsquote auf	Landesdurchschnittsquote %	Höchste Quote im		Niedrigste Quote im	
		Stadt-/Landkreis	%	Landkreis	%
Realschulen					
1964/65	13,6	Stadtkreis Stuttgart	26,6	Landkreis Saulgau	0,
1968/69	18,3	Landkreis Nürtingen	28,4	Landkreis Saulgau	1,2
Gymnasien					
1964/65	20,3	Stadtkreis Baden-Baden	39,7	Landkreis Crailsheim	10,0
1968/69	23,4	Stadtkreis Heidelberg	46,4	Landkreis Waldshut	12,3
Realschulen und Gymnasien zusammen					
1964/65	33,9	Stadtkreis Stuttgart	60,6	Landkreis Freiburg	16,2
1968/69	41,7	Stadtkreis Heidelberg	64,5	Landkreis Hochschwarzwald	24,5

Im Schulentwicklungsplan für das allgemeinbildende Schulwesen⁴ wurden als Zielwerte unterschiedliche regionale Übergangsquoten angegeben. Unter Berücksichtigung der Sozialstruktur⁵ der Kreise nach den Volkszählungsergebnissen 1961 wurden die Kreise in drei Gruppen eingeteilt.

Erste Gruppe: Stadtkreise (9).

Zweite Gruppe: Landkreise mit starkem städtischem Einschlag (36).

Dritte Gruppe: Übrige Landkreise (27).

Die Sozialstruktur wurde durch den relativen Anteil der Beamten, Angestellten und 'Selbständigen (ohne Landwirtschaft) an den Erwerbepersonen charakterisiert. Bei den Stadtkreisen ist dieser Anteil 45 % und höher, bei den Landkreisen mit starkem städtischem Einschlag 25 % und höher sowie bei den übrigen Landkreisen unter 25 %. In den beiden Kreisübersichten ist den Landkreisen der zweiten Gruppe ein Sternchen vorangestellt, damit sie von den übrigen Landkreisen unterschieden werden können.

Die Planziele für das Jahr 1980 und schon für 1975 sehen Übergangsquoten auf Realschulen von 25 % in allen Kreisen vor; die Planziele für die Übergänge auf die Gymnasien dagegen sind nach den drei Kreisgruppen differenziert. Für die Stadtkreise werden Übergangsquoten auf Gymnasien von 35 %, für die Landkreise der zweiten Gruppe Quoten von 25 % und für die Landkreise der dritten Gruppe Quoten von 22 % jeweils für das Jahr 1980 angestrebt. Als Durchschnittswerte für das ganze Land sind Übergangsquoten von 25 % auf Realschulen und von 25 % auf Gymnasien vorgesehen. Da diese Quoten nur schrittweise erreicht werden sollen und können, liegt es nahe, die zunächst für das Ende der ersten Planungsperiode 1966 bis 1970 aufgestellten Zielwerte mit den jetzigen Übergangsquoten zu vergleichen. Für das Jahr 1970 wurden im Landesdurchschnitt mit 20 % Übergänge auf Realschulen und mit 24 % auf Gymnasien gerechnet. Diesem Ziel sind die bisher erreichten Quoten nicht mehr weit entfernt. Die tatsächliche Entwicklung in den einzelnen Kreisen kann selbstverständlich, von diesen Zielen nach oben oder unten abweichen.

Bei einer Gliederung der Übergänge auf Gymnasien in die oben skizzierten drei Kreisgruppen und ebenso auch der Übergänge auf Realschulen ergibt sich folgendes Bild:

⁴ Kultur und Unterricht, 1965, S. 591.

⁵ Schulentwicklungsplan Baden-Württemberg in Schriftenreihe A Nr. 14 des Kultusministeriums Bildung in neuer Sicht, 1968, S. 1/102 ff.

Um eine Vorstellung zu gewinnen, wie stark die Schülerbestände im vierten Schuljahrgang, aus dem sich die Mehrzahl der Übergänge rekrutiert, sind und wie sie sich auf die drei Kreisgruppen verteilen, wird auf die Zahlenangaben für das Schuljahr 1968/69 hingewiesen. Danach haben die Stadtkreise einen Schülerbestand im vierten Schuljahrgang des Vorjahres von 20 003 (15,4 % des entsprechenden Bestandes in ganz Baden-Württemberg); für die Landkreise mit starkem städtischem Einschlag errechnen sich Schülerzahlen von 72 164 (55,6 %) und für die übrigen Landkreise von 37 559 (29,0 %).

Übergänge und Übergangsquoten betragen in den beiden zum Vergleich herangezogenen Schuljahren:

Kreisgruppe		Übergänge auf Realschulen			Übergänge auf Gymnasien		
		Anzahl	Quote (%)		Anzahl	Quote (%)	
			Ist	Soll ¹⁾		Ist	Soll ¹⁾
Erste Gruppe	1964/65 ..	3 722	20,7		5 685	31,7	
	1968/69 ..	3 851	19,3	25	6 950	34,7	35
Zweite Gruppe	1964/65 ..	8 412	14,4		11 393	19,4	
	1968/69 ..	13 940	19,3	25	16 162	22,4	25
Dritte Gruppe	1964/65 ..	2 480	8,0		4 778	15,4	
	1968/69 ..	6 003	16,0	25	7 302	19,4	22
Land	1964/65 ..	14 614	13,6		21 856	20,3	
	1968/69 ..	23 794	18,3	25	30 414	23,4	25

¹⁾ Zielwert für 1975.

Mißt man diese Zahlen an den Planwerten für das Jahr 1975, so erreichen die Quoten der ersten und zweiten Gruppe bei den Übergängen auf Realschulen in diesem Schuljahr etwa den Zielwert, der für das Jahr 1970 anzustreben war; im Schuljahr 1967/68 lagen sie mit 21,9 % und 21,4 % sogar darüber, wie übrigens schon vor acht Jahren. Die dritte Gruppe, der von allem Landkreise der beiden südlichen Regierungsbezirke und des Regierungsbezirks Nordbaden angehören, hat noch den größten Nachholbedarf; bei ihr hat sich seit 1964/65 die Quote immerhin verdoppelt. Bei den Übergängen auf Gymnasien kommen die Stadtkreise zusammen jetzt schon dem Zielwert 1975 nahe. In den Landkreisen mit starkem städtischem Einschlag der zweiten Gruppe und in den überwiegend landwirtschaftlich strukturierten Landkreisen der dritten Gruppe konnte sich das Reformwerk, wie es sich in der Konzeption der neuen Bildungsplanung darstellt, noch nicht so stark auswirken wie in der ersten Gruppe. Dr. Adolf Würth

Leistungen und Erlöse der Straßenverkehrsunternehmen im öffentlichen Personenverkehr 1950 bis 1968

Die Stellung und damit Bedeutung der Straßenverkehrsunternehmen mit Personenbeförderung innerhalb der gesamten Verkehrswirtschaft läßt sich am besten mit Zahlen aus dem Verkehrszensus 1962 für das Bundesgebiet veranschaulichen. Mit dieser Zählung wurden damals für den gesamten Bereich der sehr vielschichtigen Verkehrswirtschaft vergleich-

bare statistische Daten ermittelt, die einen geschlossenen Überblick über Aufbau und Ordnung des Verkehrswesens gaben. Erhebungseinheit für den Verkehrszensus waren selbstbilanzierende wirtschaftliche Unternehmen mit Unternehmenssitz im Bundesgebiet, die nach dem Prinzip des Nettowertes der Wirtschaftszweige schwerpunktmäßig zur Abteilung 5 der

Grundsystematik *Verkehr und Nachrichtenübermittlung* zugeordnet wurden. Demgegenüber umfassen die Ergebnisse aus der Personenbeförderungstatistik alle Straßenverkehrsunternehmen, aber auch Teile anderer Unternehmen, die öffentlichen Personenverkehr betreiben, der unter die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) fällt.

Rund 15,7 Mrd. DM Umsatz wurden im Bundesgebiet aus Beförderungsleistungen im Güterverkehr und nur 6,0 Mrd. DM aus solchen im Personenverkehr erzielt. Die Eisenbahnen sind nach den Ergebnissen des Verkehrszensus im Personenverkehr noch der bedeutendste Verkehrsträger. Auf sie entfielen 45 % des Gesamtumsatzes im Personenverkehr. Die Straßenverkehrsunternehmen stehen in der Personenbeförderung mit 41 % des insgesamt erzielten Umsatzes aus Beförderungsleistungen nur noch knapp hinter den Eisenbahnen an zweiter Stelle. Drittwichtigster Verkehrsträger ist die Luftfahrt mit einem Anteil von 8 % am Gesamtumsatz aus Beförderungsleistungen im Personenverkehr. Die Bundespost war im Jahr 1961 mit 3 %, die Seeschifffahrt mit 2 % und die Binnenschifffahrt mit 1 % am Personenverkehr beteiligt. Man wird kaum fehlen, wenn man davon ausgeht, daß die Rangfolge der Hauptverkehrsträger im Bereich des Personenverkehrs, wie sie sich für das Bundesgebiet darstellt, auch mit gewissen Einschränkungen für Baden-Württemberg gilt.

Die Statistik des Personenverkehrs mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftomnibussen erhebt die Verkehrsleistungen der Straßenverkehrsunternehmen soweit sie öffentlichen Personenverkehr betreiben. Der öffentliche Personenverkehr umfaßt den erwerbsmäßig gegen Entgelt betriebenen Straßenverkehr mit schienen- und fahrdrahtgebundenen Verkehrsmitteln, wie den Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen, den Straßenverkehr mit Kraftomnibussen sowie den Verkehr mit Personenkraftwagen, die über mehr als acht Fahrgastplätze verfügen. Weil für Unternehmen, die öffentliche Personenbeförderung im Straßenverkehr betreiben, sowie für Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge, Sicherheit und Ordnung oberster Grundsatz sein muß, ist dieser Verkehr schon sehr früh besonderen gesetzlichen Vorschriften (Personenbeförderungsgesetz - PBefG 1934) unterworfen worden und seitdem konzessionspflichtig. Es lag deshalb nahe, in den Rechtsgrundlagen für diese Statistik den öffentlichen Personenverkehr der Straßenverkehrsunternehmen als Beförderungen von Personen mit Straßenbahnen, mit Obussen und mit Kraftfahrzeugen, soweit sie dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) unterliegen, zu definieren.

Die Anfänge der Statistik über die Beförderung von Personen im Straßenverkehr reichen bis in das Jahr 1935 zurück. Durch Erlaß des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers Nr. S 11 v. 4681/35, vom 23. November 1935, wurde erstmals eine Statistik des Personen-Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen angeordnet und beginnend mit 1. Januar 1936 monatlich durchgeführt. Ab 1. April 1937 ist dann eine Reichsstatistik des Personenverkehrs mit Straßenbahnen eingerichtet worden. Beide Statistiken wurden im Statistischen Reichsamts bearbeitet und dann im zweiten Weltkrieg eingestellt. Erst im Jahre 1948 ist die Statistik des öffentlichen Personenverkehrs der Straßenverkehrsunternehmen wieder nach einem einheitlichen System aufgenommen worden, das dann 1951 und 1954 verbessert und damit den wechselnden Anforderungen an die Erhebung angepaßt wurde. Bis zum Jahr 1966 ist die Erhebung in Baden-Württemberg vom Innenministerium durchgeführt worden, das die Landratsämter und Regierungspräsidien beim Einzug der Erhebungsbogen, aber auch für die Aufstellung erster regionaler Zwischenergebnisse eingeschaltet hat. Ende 1965 wurde die Bearbeitung und Durchführung der Erhebung dem Statistischen Landesamt übertragen, das den Einzug der Erhebungsbogen und die Aufbereitung der Statistik ohne Einschaltung von Zwischeninstanzen, ab April 1966 übernommen hat. Dieser Übergang zur zentralen Aufbereitung hat zu einer intensiveren und einheitlicheren Bearbeitung des Erhebungsmaterials geführt.

Zweck dieser Erhebung ist es, Unterlagen zu schaffen, die es den zuständigen Verkehrsverwaltungen ermöglichen, die Interessen der verschiedenen Verkehrsträger auszugleichen und ihre Leistungen und Entgelte aufeinander abzustimmen. Voraussetzung ist, daß die ermittelten Leistungszahlen der einzelnen Verkehrsunternehmen, soweit sie öffentlichen Personenverkehr betreiben, nach Verkehrsarten untereinander, aber auch mit anderen konkurrierenden Verkehrsträgern vergleichbar sind. Es werden unter anderem Aufschlüsse über die Verlagerungen des Verkehrs von der Schiene auf die Straße oder innerhalb der einzelnen Straßenverkehrsmittel erwartet. Die Zahlen sollen aber auch Einblick in die Entwicklung des Verkehrs und die Beteiligung der verschiedenen Verkehrsträger an den einzelnen Verkehrsarten geben.

Es ist eine Eigentümlichkeit aller Verkehrsstatistiken, im besonderen Maße aber der Personenbeförderungstatistik, daß bei ihr in beachtlichem Umfang von Verhältniszahlen Gebrauch gemacht wird, die fester Bestandteil des Frageprogramms sind und daß andere Erhebungsmerkmale der Statistik auf indirektem Wege durch die Auskunftspflichtigen ermittelt werden müssen, bevor sie in die Meldungen zur Statistik übernommen werden können. Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich auf eine Darstellung der Zahlen der beförderten Personen, der Wagenkilometer und der Erlöse, die aus diesen Verkehrsleistungen erzielt wurden. Die Daten werden in der Gliederung nach Verkehrsmitteln (Straßenbahnen, Obusse, Kraftomnibusse), nach Arten bzw. Wirtschaftsformen der Verkehrsträger (Kommunale und gemischt-wirtschaftliche Unternehmen, Private Unternehmen, Nicht-bundeseigene Eisenbahnen, Deutsche Bundesbahn, Deutsche Bundespost) sowie nach verschiedenen Verkehrsformen des Linien- und Gelegenheitsverkehrs dargestellt.

Die Straßenverkehrsunternehmen

Im Jahr 1968 bestanden in Baden-Württemberg acht Straßenbahnunternehmen, und zwar in den Städten Stuttgart, Ulm, Esslingen, Heidelberg, Karlsruhe, Mannheim, Freiburg und Reutlingen. Obusverkehr unterhielten die Städte Esslingen, Pforzheim und Baden-Baden. Die Zahl der Kraftomnibusunternehmen, soweit sie zur Personenbeförderungstatistik meldepflichtig waren, belief sich nach dem Stand von Mitte 1968 auf insgesamt 830. Davon betrieben 78 Unternehmen ausschließlich Linienverkehr und 204 nur Gelegenheitsverkehr. Die Mehrzahl, nämlich 548 Unternehmen, hatten Konzessionen sowohl für den Linien- als auch für den Gelegenheitsverkehr.

Tabelle 1 Straßenverkehrsunternehmen mit Personenverkehr nach ihrer Wirtschaftsform Stand: 30. Juni 1968

Wirtschaftsform	Straßenbahnverkehr	Obusverkehr	Kraftomnibusverkehr	Davon		
				nur Linienverkehr	nur Gelegenheitsverkehr	Linien- und Gelegenheitsverkehr
Private Unternehmen	—	—	794	64	204	526
Kommunale und gemischt-wirtschaftliche Unternehmen	8	3	27	14	—	13
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	—	—	7	—	—	7
Bundespost	—	—	1	—	—	1
Bundesbahn	—	—	1	—	—	1
Verkehrsunternehmen insgesamt	8	3	830	78	204	548
davon						
mit 1 Kraftomnibus	—	—	226	51	111	64
mit 2 Kraftomnibussen	—	—	147	13	45	89
mit 3-4 Kraftomnibussen	—	—	196	7	38	151
mit 5-9 Kraftomnibussen	—	—	174	3	10	161
mit 10 und mehr Kraftomnibussen	—	—	87	4	—	83

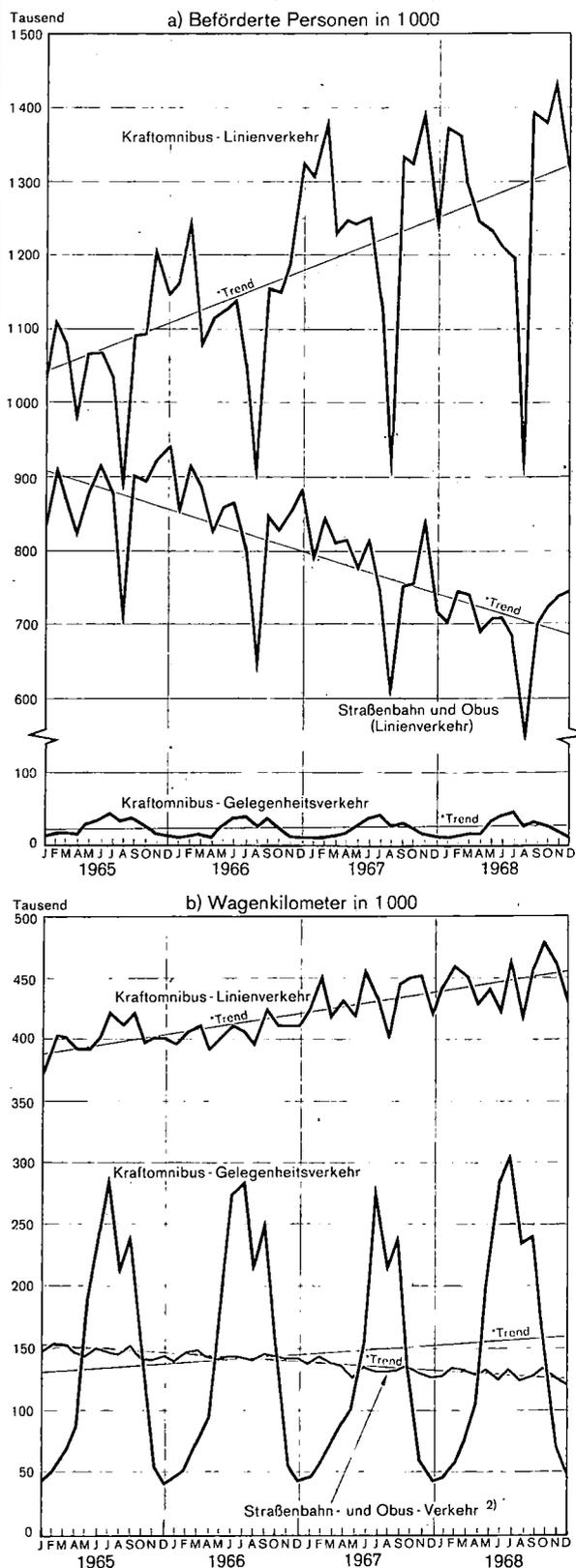
Als Privatunternehmen wurden 794 der insgesamt 830 Kraftomnibusunternehmen betrieben. Außerdem gab es neben Bundesbahn und Bundespost noch 27 kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen und 7 Nichtbundeseigene Eisenbahnen, die Kraftomnibusverkehr betreiben. Der Jahresbericht zur Statistik des Personenverkehrs mit Kraftomnibussen im Linien- und Gelegenheitsverkehr ermöglicht eine grobe Gliederung der Unternehmen bzw. Unternehmensteile, die Personenbeförderung mit Kraftomnibussen betreiben, nach Größenklassen, wenn man die Bestandszahlen der verfügbaren Kraftomnibusse – einschließlich der in Reparatur befindlichen Fahrzeuge – als Gliederungsmerkmal wählt. Dazu sind in *Tabelle 1* für die Größenklassengliederung nach der Zahl der verfügbaren Motorfahrzeuge fünf Stufen gebildet worden. Weil Klein- und Kleinstunternehmen im öffentlichen Personenverkehr mit Kraftomnibussen sehr zahlreich vertreten sind, wurden Unternehmen oder Unternehmensteile mit einem Kraftomnibus und solche mit zwei Fahrzeugen dieser Art besonders ausgewiesen. Bei größeren Kraftomnibusbetrieben wurde dann zu größeren Größenklassen übergegangen. Dabei zeigt sich, daß von den insgesamt 830 Kraftomnibusbetrieben 226 oder 27,2 % nur einen Omnibus und 147 oder 17,7 % zwei Fahrzeuge dieser Art unterhielten. Weitere 196 Unternehmen oder 23,6 % verfügten über drei oder vier Omnibusse. Rund ein Drittel der Kraftomnibusunternehmen oder 31,5 % war mit fünf und mehr Kraftomnibussen ausgestattet. Bei den Kraftomnibusunternehmen mit nur einem und zwei Fahrzeugen handelt es sich fast ausschließlich um private Unternehmen. Lediglich sieben kommunale Unternehmungen, meist kleinere Gemeinden, betreiben mit einem bzw. zwei Omnibussen, in der Regel mit Auftragsfahrern, Linienverkehr.

Die Verkehrsleistungen

Mit der amtlichen Statistik der Beförderung von Personen mit öffentlichen Straßenverkehrsmitteln werden als Indikatoren für die von den Straßenverkehrsunternehmen erbrachten Verkehrsleistungen monatlich die Zahlen der Wagenkilometer sowie Zahlen über die beförderten Personen, dagegen nicht die Personenkilometer, erhoben. Diese Daten lassen sich von den Auskunftspflichtigen noch verhältnismäßig leicht ermitteln. Obwohl die Zahlen der Wagenkilometer aber auch die der beförderten Personen, vor allem für betriebswirtschaftliche Bedürfnisse einzelner Unternehmen, kein befriedigender Ausdruck für den Betriebsleistungseinsatz und die erbrachten Verkehrsleistungen sein können, ermöglichen sie es in der Zusammenfassung zu Landesergebnissen größere Veränderungen in der Entwicklung von Monat zu Monat vor allem aber bei Vergleichen über mehrere Jahre noch gut zu erkennen. Um bei der Beurteilung dieser Daten in den nachfolgenden Übersichten Fehlschlüsse zu vermeiden, ist es notwendig genau zu beachten, wie die Begriffe *Wagenkilometer* und *Beförderte Personen* definiert sind und welchen Wandlungen sie im Laufe der Jahre unterworfen waren. Unter Wagenkilometern ist die Gesamtzahl der Kilometer, welche die von den Unternehmen eingesetzten Fahrzeuge im Berichtsmonat zurückgelegt haben, zu verstehen. Bei Straßenbahnen und Obussen setzt sich die Gesamtzahl der Wagenkilometer aus den Summen der Triebwagen- und Anhängerkilometer zusammen. Bei Kraftomnibussen wird in der Erhebung nach Motorwagenkilometern mit und ohne Fahrgastbesetzung unterschieden. In die beigegebenen Übersichten sind die insgesamt also mit und ohne Fahrgastbesetzung gefahrenen Wagenkilometer aufgenommen worden. Die Zahlen der beförderten Personen, richtiger ausgedrückt der Beförderungsfälle, werden in der Regel aus der Zahl der ausgegebenen Fahrkarten ermittelt. Bei der Vielzahl der verschiedenen Fahrausweise (Einzelfahrtscheine, Mehrfahrausweise usw.) ist die Feststellung dieser Daten nicht ganz einfach. Vermerkt sei, daß die Zahlen der beförderten Personen keine Rückschlüsse auf die insgesamt erbrachten Personenkilometer zulassen. Die Zahl der Wagenkilometer vermag bei einem Vergleich über mehrere Jahre, der tatsächlichen Entwicklung des Verkehrsangebotes nicht ganz gerecht zu werden.

Schaubild 1

Leistungen der Straßenverkehrsunternehmen¹⁾ im Personenverkehr in Baden-Württemberg 1965 bis 1968 nach Monaten im kalendertäglichen Durchschnitt



1) Einschließlich Kraftomnibusverkehr der Deutschen Bundesbahn und Bundespost-
2) Motorwagen-Anhängerkilometer.

* Berechnet nach der Methode der kleinsten Quadrate

Tabelle 2 Verkehrsleistungen und Erlöse der baden-württembergischen Straßenverkehrsunternehmen im Personenverkehr

Jahr	Straßenbahnverkehr			Obusverkehr			Kraftomnibusverkehr ¹⁾		
	Wagenkilometer	Beförderte Personen	Einnahmen	Wagenkilometer	Beförderte Personen	Einnahmen	Wagenkilometer	Beförderte Personen	Einnahmen
	Millionen	Mill. DM	Millionen	Mill. DM	Millionen	Mill. DM			
1950.	67,3	355,3	55,5	2,4	18,0	2,1	68,9	100,7	53,2
1951.	71,1	356,2	58,7	3,0	22,3	3,1	88,1	128,3	70,1
1952.	70,5	365,5	63,7	4,0	30,3	4,4	101,5	157,9	85,8
1953.	71,9	370,9	65,7	4,7	32,2	4,7	111,6	176,7	96,1
1954.	76,4	376,2	70,5	5,4	36,0	5,4	123,7	204,1	104,9
1955.	78,6	385,2	76,8	5,5	37,2	5,7	139,3	239,5	119,3
1956.	78,5	395,5	79,6	5,7	37,9	6,3	150,8	275,2	131,9
1957.	74,8	380,3	88,8	5,8	37,1	6,9	156,7	286,6	145,1
1958.	72,9	370,6	90,4	5,5	34,8	7,4	161,1	287,5	156,5
1959.	71,6	365,3	94,8	5,3	33,1	7,1	167,4	295,4	166,4
1960.	67,3	360,9	95,1	4,5	30,6	6,4	172,5	312,0	175,8
1961.	62,3	359,1	97,2	3,8	29,9	6,4	177,7	335,1	189,7
1962.	58,2	344,0	98,7	3,6	30,5	6,9	181,9	345,0	202,0
1963.	55,6	320,4	96,0	3,2	23,9	6,2	188,8	351,3	210,7
1964.	55,0	301,6	100,3	2,8	19,8	5,4	192,2	366,7	219,4
1965.	51,1	298,6	105,2	2,7	20,2	5,8	197,4	398,8	238,9
1966.	50,2	285,6	107,6	2,6	20,3	6,2	201,8	423,4	271,6
1967.	46,9	263,0	102,6	2,6	18,8	5,8	211,7	463,9	287,6
1968.	45,6	240,7	106,9	2,4	16,8	5,6	220,6	477,1	300,1

¹⁾ Einschließlich Bundesbahn und Bundespost.

So braucht eine rückläufige Entwicklung dieser Daten bei verstärktem Einsatz von größeren bzw. mehrteiligen Wageneinheiten zum Beispiel von Großraumwagen bei den Straßenbahnen, Gelenkfahrzeugen, Eineinhalbdeckern und Doppeldeckern bei Kraftomnibussen nicht eine Abnahme des Verkehrsangebotes bedeuten. Es wäre sogar denkbar, daß solche Veränderungen im Fahrzeugbestand bei abnehmender Zahl der Wagenkilometer einem verstärkten Verkehrsangebot gleichkäme. Vergleicht man aber in Tabelle 2 die Entwicklung der Zahlen der Wagenkilometer und unabhängig davon die der beförderten Personen, so zeigen beide Zahlenreihen für den Straßenbahn- und Obusverkehr zunächst von 1950 bis etwa 1956 eine steigende Tendenz, ab 1957 jedoch eine anhaltende rückläufige Entwicklung. Straßenbahnen und Obusse, beides Massenverkehrsmittel mit denen der Innerorts- und Vorortsverkehr in einer Reihe von Städten unseres Landes bewältigt wird, werden danach immer weniger in Anspruch genommen. Zum Teil ist diese Entwicklung darauf zurückzuführen, daß der Individualverkehr trotz zunehmender Parkraumnot in den Städten immer größeren Umfang annimmt. Die Entwicklung geht aber auch dahin, daß heute vielfach Straßenbahnlinien eingeschränkt oder aber stillgelegt und durch Kraftomnibuslinien ersetzt werden. Nimmt man einmal die Wagenkilometer des Straßenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehrs zusammen, so entfielen im Jahr 1950 in Baden-Württemberg von dieser Summe jeweils rund die Hälfte auf den Straßenbahneinschließlich Obusverkehr und auf den Kraftomnibusverkehr. Gemessen an den Zahlen der beförderten Personen bewältigten die Massenverkehrsmittel Straßenbahn und Obus damals rund vier Fünftel, der Kraftomnibusverkehr etwa ein Fünftel des öffentlichen Personenverkehrs. Im Jahr 1968 entfielen dagegen ein knappes Fünftel der Wagenkilometer auf den Straßenbahn- und Obusverkehr und mehr als vier Fünftel auf den Kraftomnibusverkehr. Greift man auf die Zahl der beförderten Personen als Maßstab zurück, so wird heute rund ein Drittel des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs durch Straßenbahnen und Obusse aber fast zwei Drittel durch Kraftomnibusse bewältigt.

Als Einnahmen aus der Personenbeförderung werden in den beigegebenen Übersichten in der Regel die von den Verkehrsunternehmen aus dem Verkauf von Einzelfahrausweisen des Grundtarifes und von Fahrausweisen des Ermäßigungs- und Vergünstigungstarifs erzielten Erlöse nachgewiesen. Bei einem

Vergleich dieser Daten mit den Zahlen über die Verkehrsleistungen darf nicht übersehen werden, daß ihre Entwicklung über größere Zeiträume auch von den Veränderungen im Tarifaufbau und in der Höhe der einzelnen Tarife bestimmt wird.

Wie sich die Höhe der Einnahmen aus der Personenbeförderung, bezogen auf die Wagenkilometer und auf die Zahlen der Beförderungsfälle, im Laufe der Jahre verändert hat, zeigt die folgende Übersicht:

Jahr	Straßenbahnverkehr	Obusverkehr	Kraftomnibusverkehr		
			insgesamt	Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr
Einnahmen je Wagenkilometer in DM					
1950..	0,82	0,88	0,77	0,73	0,93
1955..	0,98	1,04	0,86	0,82	0,98
1960..	1,41	1,42	1,02	1,02	1,03
1965..	2,06	2,15	1,21	1,24	1,11
1968..	2,34	2,33	1,36	1,44	1,14
Einnahmen je beförderte Person in DM					
1950..	0,16	0,12	0,53	0,40	3,69
1955..	0,20	0,15	0,50	0,37	4,93
1960..	0,26	0,21	0,56	0,43	5,42
1965..	0,35	0,29	0,60	0,48	6,16
1968..	0,44	0,33	0,63	0,50	6,88

In Tabelle 4 sind die Verkehrsleistungen und Erlöse des Kraftomnibusverkehrs gegliedert nach Hauptverkehrsträgern sowie nach Linien- und Gelegenheitsverkehr für die Jahre 1950 bis 1968 zusammengestellt. Setzt man die Gesamtzahl der Wagenkilometer aller Verkehrsträger 100, so wurden 1955 durch Privatunternehmen 49%, durch Kommunale und gemischtwirtschaftliche Betriebe 13%, durch Kraftomnibusse Nichtbundeseigener Eisenbahnen 5%, durch die Deutsche Bundesbahn 13% und durch die Bundespost 20% erbracht. Von der Gesamtzahl der Beförderungsfälle entfielen im gleichen Jahr 34% auf Private Unternehmen, 24% auf Kommunale und gemischtwirtschaftliche Unternehmen, 6% auf Nichtbundeseigene Eisenbahnen, 13% auf Bundesbahn und 23% auf die Bundespost. Bis 1968 hat diese Verteilung keine nennenswerten Veränderungen erfahren. Lediglich zwischen Bundesbahn und Bundespost haben sich die Anteile in der Weise verschoben, daß bei der Bundesbahn eine Zunahme, bei der Bundespost aber ein Rückgang eingetreten ist, und zwar sowohl bei den Wagenkilometern als auch bei den Beförderungsfällen. Bemerkenswert ist, daß die Zahlen der beförderten Personen durch Kommunale und gemischtwirtschaftliche Betriebe im Jahr 1968 zum ersten Male unter dem Vorjahresstand blieben. Es bleibt abzuwarten, ob damit eine rückläufige Entwicklung einsetzt, die im Straßenbahn- und Obusverkehr nun schon mehrere Jahre anhält.

Der größte Teil der Verkehrsleistungen der Kraftomnibusunternehmen wird im Linienverkehr erbracht. Dabei ist unter Linienverkehr nach § 42 PBefG eine regelmäßige Verkehrsverbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten zu verstehen, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Zu den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG zählt der Kraftomnibusverkehr, der unter Ausschuß anderer Fahrgäste zur regelmäßigen Beförderung von Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr), von Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten), von Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten) und zu Theaterbesuchen betrieben wird. Auf den Linienverkehr entfielen in allen Jahren, von unerheblichen Schwankungen abgesehen, rund 75% der Wagenkilometer aber etwa 98% der beförderten Personen. Der Gelegenheitsverkehr umfaßt die Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen zu Ausflugsfahrten und Ferienzele-Reisen sowie den Verkehr mit Mietomnibussen. Er wird, wie der Tabelle 4 entnommen werden kann, in der Hauptsache von privaten Kraftomnibusunternehmen ausgeführt.

Die Tabelle 5, in der die Verkehrsleistungen der Kraftomnibusunternehmen nach Verkehrsarten untergliedert sind,

Tabelle 4

Verkehrsleistungen und Erlöse im Kraftomnibusverkehr nach Verkehrsträgern sowie nach Linien- und Gelegenheitsverkehr
1950 bis 1968¹⁾

Jahr	Private Unternehmen			Kommunale Betriebe ²⁾			Nichtbundeseigene Eisenbahnen ³⁾			Bundespost			Bundesbahn			Alle Verkehrsträger		
	insgesamt	davon im		insgesamt	davon im		insgesamt	davon im		insgesamt	davon im		insgesamt	davon im		insgesamt	davon im	
		Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr		Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr		Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr		Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr		Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr		Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr
Wagenkilometer in Millionen																		
1950..	42,6	28,3	14,3	8,2	7,5	0,7				13,2	12,9	0,3	4,9	4,7	0,2	68,9	53,4	15,5
1951..	52,4	32,3	20,1	10,2	9,3	0,9				16,9	16,5	0,4	8,6	8,2	0,4	88,1	66,3	21,8
1952..	57,6	34,2	23,4	12,6	11,5	1,1				20,0	19,5	0,5	11,3	10,7	0,6	101,5	75,9	25,6
1953..	62,2	34,8	27,4	14,2	13,1	1,1				21,8	21,1	0,7	13,4	12,7	0,7	111,6	81,7	29,9
1954..	64,8	37,4	27,4	17,5	16,4	1,1				25,0	24,1	0,9	16,4	15,8	0,6	123,7	93,7	30,0
1955..	68,3	38,0	30,3	17,9	17,1	0,8	6,6	5,9	0,7	27,6	26,4	1,2	18,9	18,3	0,6	139,3	105,7	33,6
1956..	71,9	40,2	31,7	21,2	20,4	0,8	7,3	6,5	0,8	29,1	27,8	1,3	21,3	20,8	0,5	150,8	115,7	35,1
1957..	74,3	39,6	34,7	22,2	21,3	0,9	7,8	6,8	1,0	30,1	28,4	1,7	22,3	21,8	0,5	156,7	117,9	38,8
1958..	78,1	41,2	36,9	23,5	22,4	1,1	7,8	6,7	1,1	29,5	27,8	1,7	22,3	21,8	0,5	161,1	119,9	41,2
1959..	82,7	43,4	39,3	24,5	23,5	1,0	8,1	7,0	1,1	28,6	26,9	1,7	23,5	23,1	0,4	167,4	123,9	43,5
1960..	86,0	45,2	40,8	25,5	24,6	0,9	8,6	7,4	1,2	28,4	26,8	1,6	24,1	23,7	0,4	172,5	127,7	44,8
1961..	90,3	46,8	43,5	26,0	25,2	0,8	9,1	7,7	1,4	27,8	26,3	1,5	24,4	24,0	0,4	177,7	130,1	47,6
1962..	91,5	48,0	43,5	27,1	26,2	0,9	9,2	7,8	1,4	27,6	26,5	1,1	26,3	25,9	0,4	181,9	134,5	47,4
1963..	95,2	50,4	44,8	28,9	28,0	0,9	9,4	7,8	1,6	27,5	26,6	0,9	27,7	27,3	0,4	188,8	140,1	48,7
1964..	96,4	50,9	45,5	30,2	29,2	1,0	9,6	8,0	1,6	27,1	26,3	0,8	28,9	28,4	0,5	192,2	142,8	49,4
1965..	99,0	51,9	47,1	31,1	30,1	1,0	9,8	8,1	1,7	26,9	26,3	0,6	30,6	30,0	0,6	197,4	146,4	51,0
1966..	100,5	50,6	49,9	32,0	31,0	1,0	9,9	8,4	1,5	27,4	26,9	0,5	32,0	31,6	0,4	201,8	148,5	53,3
1967..	105,9	56,6	49,3	32,3	31,3	1,0	10,4	9,0	1,4	28,6	28,2	0,4	34,5	34,1	0,4	211,7	159,2	52,5
1968..	110,0	57,1	52,9	33,5	32,4	1,1	10,9	9,4	1,5	29,2	28,9	0,3	37,0	36,6	0,4	220,6	164,4	56,2
Beförderte Personen in Millionen																		
1950..	50,0	46,5	3,5	24,0	23,8	0,2				20,7	20,6	0,1	6,0	5,9	0,1	100,7	96,8	3,9
1951..	60,4	56,0	4,4	28,9	28,6	0,3				27,1	27,0	0,1	11,9	11,8	0,1	128,3	123,4	4,9
1952..	67,0	62,2	4,8	38,3	38,0	0,3				34,5	34,3	0,2	18,1	17,9	0,2	157,9	152,4	5,5
1953..	71,6	66,3	5,3	44,3	44,0	0,3				40,3	40,1	0,2	20,5	20,3	0,2	176,7	170,7	6,0
1954..	80,2	75,0	5,2	52,1	51,8	0,3				46,8	46,5	0,3	25,0	24,8	0,2	204,1	198,1	6,0
1955..	82,0	76,4	5,6	57,8	57,6	0,2	14,0	13,7	0,3	55,3	54,9	0,4	30,4	30,2	0,2	239,5	232,8	6,7
1956..	90,2	84,4	5,8	71,1	70,8	0,3	15,9	15,6	0,3	62,3	61,9	0,4	35,7	35,5	0,2	275,2	268,2	7,0
1957..	93,9	87,2	6,7	74,8	74,6	0,2	16,5	16,2	0,3	64,0	63,5	0,5	37,4	37,2	0,2	286,6	278,7	7,9
1958..	95,9	89,2	6,7	76,5	76,2	0,3	16,8	16,4	0,4	59,3	58,7	0,6	39,0	38,7	0,3	287,5	279,3	8,2
1959..	99,5	92,5	7,0	80,9	80,6	0,3	17,5	17,2	0,3	55,6	55,0	0,6	41,9	41,6	0,3	295,4	286,9	8,5
1960..	101,8	94,7	7,1	91,5	91,2	0,3	18,1	17,8	0,3	54,5	54,0	0,5	46,2	45,9	0,3	312,0	303,5	8,5
1961..	105,8	98,7	7,1	102,2	101,9	0,3	18,7	18,3	0,4	53,8	53,3	0,5	54,7	54,4	0,3	335,1	326,6	8,5
1962..	104,5	97,6	6,9	107,2	106,9	0,3	19,1	18,7	0,4	53,3	52,9	0,4	61,0	60,8	0,2	345,0	336,8	8,2
1963..	105,3	98,5	6,8	115,6	115,3	0,3	18,6	18,3	0,3	51,1	50,4	0,7	60,6	60,2	0,4	351,3	342,7	8,6
1964..	111,0	104,2	6,8	122,7	122,2	0,5	19,1	18,7	0,4	49,9	49,4	0,5	64,0	63,4	0,6	366,7	357,9	8,8
1965..	118,6	111,4	7,2	132,7	132,1	0,6	19,9	19,5	0,4	53,0	52,8	0,2	74,6	73,8	0,8	398,8	389,6	9,2
1966..	127,3	120,0	7,3	135,1	134,5	0,6	20,4	20,0	0,4	52,6	52,4	0,2	88,0	87,9	0,1	423,4	414,8	8,6
1967..	147,3	140,0	7,3	141,0	140,4	0,6	23,3	22,9	0,4	56,1	55,9	0,2	96,2	96,1	0,1	463,9	455,3	8,6
1968..	149,4	141,4	8,0	134,4	133,8	0,6	24,6	24,2	0,4	60,7	60,6	0,1	108,0	107,8	0,2	477,1	467,8	9,3
Einnahmen aus Beförderungsleistungen in Millionen DM																		
1950..	32,3	19,1	13,2	6,4	5,7	0,7				10,5	10,2	0,3	4,0	3,8	0,2	53,2	38,8	14,4
1951..	41,4	22,0	19,4	8,4	7,4	1,0				13,4	13,0	0,4	6,9	6,5	0,4	70,1	48,9	21,2
1952..	48,2	25,1	23,1	10,8	9,7	1,1				16,7	16,1	0,6	10,1	9,3	0,8	85,8	60,2	25,6
1953..	52,9	26,3	26,6	12,5	11,3	1,2				18,7	17,9	0,8	12,0	11,2	0,8	96,1	66,7	29,4
1954..	55,2	28,8	26,4	14,3	13,1	1,2				21,2	20,2	1,0	14,2	13,5	0,7	104,9	75,6	29,3
1955..	58,5	29,2	29,3	14,6	13,7	0,9	5,9	5,1	0,8	24,3	22,9	1,4	16,0	15,4	0,6	119,3	86,3	33,0
1956..	63,5	32,1	31,4	17,4	16,5	0,9	6,5	5,6	0,9	25,8	24,4	1,4	18,7	18,1	0,6	131,9	96,7	35,2
1957..	68,7	33,9	34,8	20,1	19,1	1,0	7,0	5,9	1,1	28,3	26,4	1,9	20,9	20,3	0,6	145,1	105,7	39,4
1958..	73,1	35,5	37,6	22,3	21,2	1,1	7,8	6,6	1,2	30,8	28,9	1,9	22,6	22,1	0,5	156,5	114,2	42,3
1959..	77,8	38,1	39,7	24,1	23,0	1,1	8,3	7,0	1,3	31,4	29,5	1,9	24,7	24,3	0,4	166,4	121,9	44,5
1960..	82,3	40,7	41,6	26,9	25,9	1,0	8,8	7,5	1,3	30,8	29,0	1,8	27,0	26,6	0,4	175,8	129,7	46,1
1961..	88,6	43,7	44,9	29,3	28,3	1,0	9,6	8,1	1,5	30,6	28,9	1,7	31,5	31,0	0,5	189,7	140,0	49,7
1962..	94,0	47,3	46,7	32,8	31,8	1,0	10,1	8,5	1,6	30,2	28,8	1,4	34,9	34,4	0,5	202,0	150,7	51,3
1963..	94,4	48,5	45,9	35,6	34,6	1,0	10,7	9,0	1,7	31,7	30,5	1,2	38,2	37,6	0,6	210,7	160,3	50,4
1964..	99,3	51,1	48,2	38,5	37,3	1,2	11,1	9,2	1,9	30,9	29,9	1,0	39,7	39,0	0,7	219,4	166,5	52,9
1965..	107,1	55,4	51,7	42,7	41,4	1,3	12,0	9,9	2,1	30,9	30,1	0,8	46,2	45,4	0,8	238,9	182,2	56,7
1966..	118,5	60,4	58,1	47,3	46,0	1,3	13,7	11,8	1,9	33,5	32,9	0,6	58,6	58,1	0,5	271,6	209,2	62,4
1967..	124,5	65,8	58,7	50,5	49,2	1,3	14,8	13,0	1,8	36,0	35,4	0,6	61,8	61,3	0,5	287,6	224,7	62,9
1968..	127,4	67,7	59,7	52,4	51,0	1,4	16,0	14,1	1,9	37,1	36,6	0,5	67,2	66,6	0,6	300,1	236,0	64,1

¹⁾ Abweichungen in den Summen durch Runden der Zahlen. — ²⁾ Auch gemischtwirtschaftliche Betriebe. — ³⁾ Bis 1955 unter Private Unternehmen oder unter Kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Betrieben erfaßt.

beschränkt sich auf die Jahre 1966 bis 1968, also auf Daten, die schon vom Statistischen Landesamt erhoben und ausgezählt wurden. Aus ihr läßt sich die unterschiedliche Bedeutung der verschiedenen Formen des Linienverkehrs nach § 42 PBefG und seiner Sonderformen nach § 43 PBefG gemessen an den Zahlen der Wagenkilometer und der beförderten Personen gut ablesen. So zeigt sich, daß die Anteile der beförderten Personen gut ablesen. So zeigt sich, daß die Anteile der beförderten Personen für den Orts- und Nachbarortslinienverkehr abnehmen, die für den Überlandlinienverkehr aber steigen. Zweifellos wird man diese Entwicklung mit dem Anwachsen des privaten Kraftfahrzeugverkehrs im Zusammenhang sehen

müssen; das heißt, daß immer größere Teile der Bevölkerung bei kürzeren Fahrten zur Arbeitsstätte, zum Einkauf und so weiter, dem eigenen Kraftwagen, gegenüber den öffentlichen Nahverkehrsmitteln, den Vorzug geben. Unter den Sonderformen des Linienverkehrs tritt die Position Schüler-, Markt- und Theaterfahrten mit beachtlichen Zunahmen der Wagenkilometer aber auch der Zahlen der Beförderungsfälle von 1966 auf 1967 besonders hervor. In dieser Entwicklung spiegeln sich die höheren Verkehrsleistungen im Schülerverkehr, bedingt durch die Errichtung von Nachbarschaftsschulen und die teilweise Übernahme der Schülerbeförderungskosten durch das Land, wider. Unter den verschiedenen Formen des Gelegen-

Tabelle 5

Verkehrsleistungen im Kraftomnibusverkehr nach Verkehrsarten 1966 bis 1968¹⁾

Verkehrsarten	Wagenkilometer						Beförderte Personen					
	1966		1967		1968		1966		1967		1968	
	1000 km	%	1000 km	%	1000 km	%	1000 Personen	%	1000 Personen	%	1000 Personen	%
Linienverkehr insgesamt	148 482,9	73,6	159 263,5	75,2	164 330,1	74,5	414 732,0	98,0	455 329,3	98,2	467 746,1	98,1
Linienverkehr ohne Sonderformen (§ 42 PBefG)	131 970,7	65,4	138 672,2	65,5	143 278,2	64,9	395 536,3	93,4	424 353,5	91,5	438 674,9	92,0
davon												
Ortslinienverkehr	32 421,7	16,1	33 551,3	15,8	35 335,3	16,0	162 554,5	38,4	171 875,0	37,1	167 762,8	35,2
Nachbarortslinienverkehr	16 704,6	8,3	17 540,2	8,3	16 817,0	7,6	55 562,6	13,1	56 214,7	12,1	54 336,5	11,4
Überlandlinienverkehr	82 844,4	41,0	87 580,7	41,4	91 125,9	41,3	177 419,2	41,9	196 263,8	42,3	216 575,6	45,4
Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43 PBef. G)	16 512,2	8,2	20 591,3	9,7	21 051,9	9,6	19 195,7	4,6	30 975,8	6,7	29 071,2	6,1
davon												
Berufsverkehr	13 259,5	6,6	12 237,8	5,8	12 539,6	5,7	15 143,0	3,6	16 955,2	3,7	15 676,7	3,3
Schüler-, Markt- und Theaterfahrten ..	3 252,7	1,6	8 353,5	3,9	8 512,3	3,9	4 052,7	1,0	14 020,6	3,0	13 394,5	2,8
Gelegenheitsverkehr insgesamt	53 319,6	26,4	52 473,8	24,8	56 238,0	25,5	8 612,3	2,0	8 580,0	1,8	9 313,6	1,9
davon												
Ausflugsfahrten	13 216,8	6,5	13 550,1	6,4	13 485,0	6,1	1 528,5	0,4	1 533,3	0,3	1 590,6	0,3
Ferienziel-Reisen	2 121,2	1,1	1 976,2	0,9	1 635,2	0,7	113,2	0,0	119,3	0,0	85,9	0,0
Verkehr mit Mietomnibussen und Mietwagen	37 981,6	18,8	36 947,5	17,5	41 117,8	18,7	6 970,6	1,6	6 927,4	1,5	7 637,1	1,6
Personenverkehr insgesamt	201 802,5	100	211 737,3	100	220 568,1	100	423 344,3	100	463 909,3	100	477 059,7	100

¹⁾ Einschließlich Bundesbahn und Bundespost.

heitsverkehrs nimmt der Verkehr mit Mietomnibussen den breitesten Raum ein. Das Personenbeförderungsgesetz definiert diesen Verkehr als Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen, die nur im ganzen zur Beförderung vermietet werden und mit denen der Verkehrsunternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Schließlich vermittelt *Tabelle 6* an Hand der Ergebnisse für 1968 einen Einblick darüber, wie sich die Verkehrsleistungen im Kraftomnibusverkehr in der Gliederung nach den verschiedenen Formen des Linien- und Gelegenheitsverkehrs auf die einzelnen Verkehrsträger verteilen.

Die jahreszeitlichen Einflüsse

Die Monatszahlen der Leistungen der Straßenverkehrsunternehmen im Personenverkehr sind im Ablauf eines Jahres vielfältigen Schwankungen unterworfen. Um den Einfluß der ungleichen Längen der einzelnen Monate auszugleichen, wurden in den beigegebenen Schaubildern zweckmäßigerweise kalendarische Durchschnittszahlen verwendet. Schon bei ober-

flächlicher Betrachtung lassen die 48 Monateergebnisse der Jahre 1965 bis 1968 die längerfristige allgemeine Entwicklungsrichtung erkennen. Um diese Grundbewegung frei von unregelmäßigen Schwankungen besser zu veranschaulichen, wurden für die in *Schaubild 1* dargestellten Zahlenreihen der Wagenkilometer und der beförderten Personen für den Straßenbahn- und Obusverkehr, den Kraftomnibuslinien- und -gelegenheitsverkehr, die Trendlinien nach der Methode der kleinsten Quadrate errechnet und eingezeichnet. Deutlich tritt hervor, daß die Verkehrsleistungen gemessen an den Wagenkilometern und an den beförderten Personen im Kraftomnibusverkehr steigen, während die der Straßenbahnen und Obusse eine eindeutig rückläufige Tendenz erkennen lassen. Im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen zeichnet sich zwar auch eine steigende Tendenz ab, die aber verglichen mit dem Linienverkehr, erheblich schwächer ist. Eindrucksvoll zeigen sich in diesem Schaubild die wesentlichen Unterschiede zwischen dem Kraftomnibuslinien- und -gelegenheitsverkehr, die durch die sehr unterschiedlich langen mittleren Reiseweiten

Tabelle 6

Verkehrsleistungen im Kraftomnibusverkehr nach Verkehrsträgern und Verkehrsarten 1968¹⁾

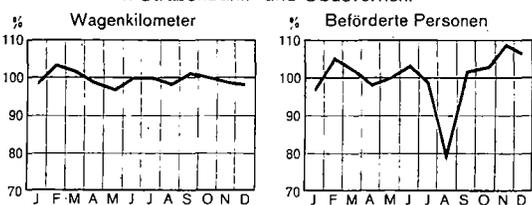
Verkehrsarten	Wagenkilometer in 1000						Beförderte Personen in 1000					
	insgesamt	davon durch					insgesamt	davon durch				
		Private Unternehmen	Kommunale und gemischt-wirtschaftliche Unternehmen	Nicht-bundes-eigene Eisenbahnen	Bundespost	Bundesbahn		Private Unternehmen	Kommunale und gemischt-wirtschaftliche Unternehmen	Nicht-bundes-eigene Eisenbahnen	Bundespost	Bundesbahn
Linienverkehr insgesamt	164330,1	57 074,2	32 369,5	9 403,8	28 903,4	36 579,2	467746,1	141427,5	133743,1	24 193,5	60 562,0	107820,0
Linienverkehr ohne Sonderformen (§ 42 PBefG)	143278,2	40 441,0	31 506,7	7 944,1	28 173,8	35 212,6	438674,9	120533,9	132570,7	21 846,7	59 265,4	104458,2
Ortslinienverkehr	35 335,3	10 727,0	23 613,4	994,9	—	—	167762,8	50 931,6	113621,9	3 209,3	—	—
Nachbarortslinienverkehr	16 817,0	7 638,8	4 782,6	1 336,1	—	3 059,5	54 336,5	25 430,8	12 175,7	4 534,2	—	12 195,8
Überlandlinienverkehr	91 125,9	22 075,2	3 110,7	5 613,1	28 173,8	32 153,1	216575,6	44 171,5	6 773,1	14 103,2	59 265,4	92 262,4
Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43 PBefG)	21 051,9	16 633,2	862,8	1 459,7	729,6	1 366,6	29 071,2	20 893,6	1 172,4	2 346,8	1 296,6	3 361,8
Berufsverkehr	12 539,6	9 747,9	469,4	826,7	414,3	1 081,3	15 676,7	11 175,1	736,3	792,1	764,5	2 208,7
Schüler-, Markt- und Theaterfahrten ..	8 512,3	6 885,3	393,4	633,0	315,3	285,3	13 394,5	9 718,5	436,1	1 554,7	532,1	1 153,1
Gelegenheitsverkehr insgesamt	56 238,0	52 892,9	1 068,8	1 508,9	322,5	444,9	9 313,6	8 001,7	613,3	418,3	131,5	148,8
Ausflugsfahrten	13 485,0	13 125,8	79,3	144,0	81,2	54,7	1 590,6	1 528,9	26,2	19,3	8,7	7,5
Ferienziel-Reisen	1 635,2	1 626,4	—	8,8	—	—	85,9	85,4	—	0,5	—	—
Verkehr mit Mietomnibussen und Mietwagen	41 117,8	38 140,7	989,5	1 356,1	241,3	390,2	7 637,1	6 387,4	587,1	398,5	122,8	141,3
Personenverkehr insgesamt	220568,1	109967,1	33 438,3	10 912,7	29 225,9	37 024,1	477059,7	149429,2	134356,4	24 611,8	60 693,5	107968,8

¹⁾ Einschließlich Bundesbahn und Bundespost.

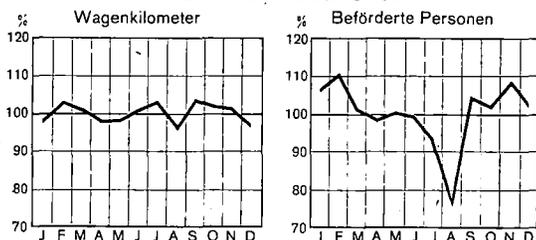
Saisonindex¹⁾ der Verkehrsleistungen der Straßenverkehrsunternehmen im Personenverkehr

Jahresmittel = 100%

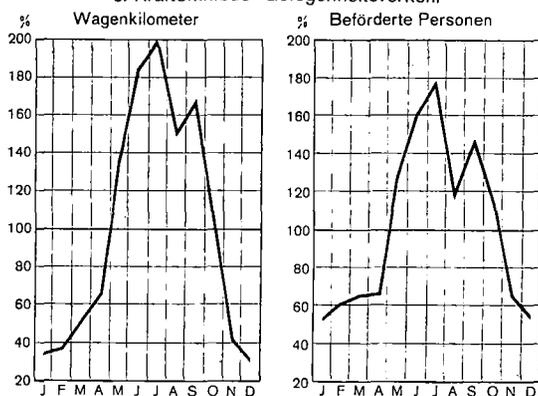
1. Straßenbahn- und Obusverkehr



2. Kraftomnibus-Linienvverkehr



3. Kraftomnibus-Gelegenheitsverkehr



1) Errechnet aus den kalendertäglichen Durchschnitts der Monate 1965 bis 1968

4689

Statistisches Landesamt Baden - Württemberg

der beförderten Personen bedingt sind. Die Feststellung, daß die Monatswerte der Wagenkilometer im Straßenbahn- und Obusverkehr sowie im Kraftomnibuslinienverkehr weniger stark um den eingezeichneten Trend schwanken als dies bei den Zahlen der beförderten Personen der Fall ist, läßt den Schluß zu, daß das Leistungsangebot der sich im Verlauf eines Jahres stark verändernden Nachfrage nur in verhältnismäßig engen Grenzen angepaßt werden kann.

Mit dem nebenstehenden *Saisonindex* wird versucht, die sich jährlich wiederholenden periodischen Schwankungen von der durch den Trend bestimmten Grundbewegung zu trennen, um die jahreszeitlichen Einflüsse besser übersehen und beurteilen zu können (vgl. *Schaubild*). Die Berechnung der Saisonindizes erfolgte mit Hilfe von Periodogrammen. Die saisonalen Schwankungen werden dabei in der Weise beschrieben, daß sie im Mittel den Wert 100% annehmen.

Beim Straßenbahn- und Obusverkehr verläuft danach die monatliche Entwicklung der Wagenkilometer ohne größere saisonbedingte Schwankungen. Auch im Kraftomnibuslinienverkehr halten sich die Abweichungen vom Jahresmittel noch in verhältnismäßig engen Grenzen. Demgegenüber liegen die Werte für die beförderten Personen, sowohl beim Straßenbahn- und Obusverkehr, als auch im Kraftomnibuslinienverkehr in den Wintermonaten durchwegs höher als in den Sommermonaten. Spitzenwerte werden im Februar und November erreicht. Den einschneidenden Rückgang der Zahlen der beförderten Personen man im August wird man mit dem Urlaubs- und Ferientraffic im Zusammenhang sehen müssen. Der Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen ist offensichtlich anderen Gesetzen unterworfen als der Linienverkehr. Der Saisonindex für diese Verkehrsform weicht deshalb von dem des Linienverkehrs erheblich ab. Zunächst fällt auf, daß sich hier die Kurven für die Wagenkilometer und die beförderten Personen in ihrem Verlauf weitgehend entsprechen. Das deutet darauf hin, daß sich die im Gelegenheitsverkehr während der Sommermonate durch Ausflugsfahrten und Ferientraffic erbrachten größeren Verkehrsleistungen gleichermaßen in den Reiselängen als auch in den Zahlen der beförderten Personen niederschlagen. Der errechnete Saisonindex ergibt hier einen Linienzug, der von seinem tiefsten Stand im Januar zunächst nur mäßig bis zum April, dann aber ziemlich steil zur Jahresmitte hin steigt. Seinen Höhepunkt erreicht er im Juli. Die Kurve fällt im August, dem Hauptferien- und Urlaubsmonat, deutlich ab, steigt aber im September nochmal etwas an. Im Oktober und November sinkt sie dann rasch und erreicht mit dem Dezember wieder den Stand vom Januar.

Dipl.-Ingenieur Norbert Mach

Die Milchwirtschaft

Es besteht kein Zweifel darüber, daß die westdeutsche Landwirtschaft – und sie nicht allein – durch den Eintritt in die EWG vor ernste Probleme gestellt wurde und auch weiterhin gestellt werden wird, und zwar so lange, bis die *Harmonie des Zielkatalog* des EWG-Vertrages erreicht sein wird. Das besagt jedoch nicht, daß die Landwirtschaft ohne EWG eines Tages nicht auch vor denselben oder ähnlichen Problemen gestanden hätte. Erschwerend wiegt die Tatsache, daß das EWG-Konzept wesentlich konsequenter auf dem Grundsatz einer wettbewerbsorientierten Wirtschaft abgestellt ist, als das der praktizierten Agrarpolitik. Der Selbstversorgungsgrad der Bundesrepublik mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen liegt zwar erst bei etwa 77%, in der EWG hat er aber bereits 90% und bei tierischen Erzeugnissen sogar 95% überschritten. Abgesehen von Fetten und Ölen, die in der EWG nicht in ausreichendem Umfang erzeugt werden können, besteht ein Zuschußbedarf nur noch bei Getreide und Rindfleisch, alle übrigen Erzeugnisse werden in ausreichendem Maße produziert; bei Zucker, Weichweizen und in alarmierender Weise bei Milch sieht sich heute die EWG mit dem Problem struktureller Überschüsse konfrontiert.

Bestimmend für das künftige Preisniveau der EWG wird innerhalb dieses europäischen Wirtschaftsraumes Angebot und Nachfrage sein; jede Ausfuhr von Überschüssen in Drittländer ist mit hohen Kosten belastet. Je mehr aber Erzeugung und Nachfrage in der EWG einander entsprechen werden, desto schwieriger wird eine Intervention in der Preispolitik und desto schärfer wird der Wettbewerb innerhalb der Landwirtschaft sein. Da aber auch in der Landwirtschaft eine Produktion auf die Dauer nur betrieben werden kann, wenn ein ausreichender Gewinn erzielt wird, werden die einzelnen Produktionszweige in zunehmendem Maße auf die günstigsten Standorte und Betriebsgrößen zurückweichen, wodurch die Existenzfähigkeit der *Grenzproduzenten*, die unter den ungünstigen Standortbedingungen wirtschaften, weiter absinken wird. Außerdem werden sich unter gleichartigen Standortverhältnissen die einzelnen Produktionszweige auf die Betriebe mit bestem technischen Fortschritt und mit modernsten *management* konzentrieren. Je weiter sich der technische Fortschritt in der Landwirtschaft durchsetzt, um so mehr kann bei geringeren Preisen noch mit Gewinn erzeugt werden, wobei die Unternehmensform in diesem Zusammenhang nur eine