

# STATISTISCHE BERICHTE

Herausgeber: Statistisches Amt des Vereinigten Wirtschaftsgebietes  
mit der Führung der Statistik für Bundeszwecke beauftragt.

Arb.-Nr. V/4/8

17. 1. 1950

Verkehrsindexziffern für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet  
im November 1949

## A. Güterverkehr

Der Güterversand der Bundesbahn lag im November 1949 mit insgesamt 17,145 Mill. t nahezu auf Vormonatshöhe, obwohl im Berichtsmonat nur 25,5 Arbeitstage gegenüber 26 im Oktober zur Verfügung standen. Demzufolge erhöhte sich die Meßziffer des arbeitstäglichen Güterversandes im Vergleich zum Vormonat um 2,7 auf 91,4 vH ihres Umfanges von 1936. Die Meßziffer der Güterwagengestellung stieg um 0,9 auf 70,8 vH und die der Nettotonnenkilometer um 1,2 auf 116,2 vH. Dagegen blieb die Meßziffer der Wagenachskilometer mit 102,8 vH von 1936 unverändert.

Der unterschiedliche Stand der Meßziffern über den Güterverkehr der Bundesbahn in Bezug auf das Basisjahr 1936 - bei gleichförmiger Entwicklung der Betriebs- und Verkehrsleistungen müßten die Meßziffern der Güterwagengestellung, der Nettotonnen- und Wagenachskilometer annähernd die gleiche Höhe aufweisen wie die Meßziffer des Güterversandes - beruht auf der strukturellen Veränderung des Güterverkehrs in der Nachkriegszeit. So liegt die Meßziffer der Güterwagengestellung um 20,6 Punkte unter der des Güterversandes, weil infolge erheblicher Schrumpfung des Stückgutverkehrs unter verhältnismäßiger Ausweitung des Massengüterverkehrs die durchschnittliche Auslastung der Güterwagen gegenwärtig wesentlich höher ist als 1936 (etwa 13,6 - 13,8 t gegenüber etwa 10,5 t damals). Demgegenüber weist die Meßziffer der Nettotonnenkilometer einen um 24,8 Punkte höheren Stand auf; die mittlere Transportweite hat nämlich seit 1936 erheblich zugenommen, da der Güternahverkehr der Bundesbahn sich infolge des erheblich gewachsenen Güternahverkehrs auf Kraftfahrzeugen stark vermindert hat. Wenn drittens die Meßziffer der Wagenachskilometer ebenfalls höher liegt als die des Güterversandes, dann liegt der Grund dafür in der Zunahme des Güterwagenleerlaufs (fehlende Rückfrachten). Um unrichtige Auslegungen zu vermeiden,

müssen diese Tatbestände bei Benutzung des Zahlenmaterials berücksichtigt werden.

Da auch im November die niedrigen Wasserstände auf den Flüssen anhielten und auf dem Rhein die mittlere Wasserführung noch unter der des Vormonats lag, nahmen der arbeitstägliche Güterumschlag in den wichtigeren Binnenhäfen weiter um 1,8 vH, die Einladungen allein um 3,0 vH ab. An der Grenzdurchgangsstelle Emmerich war der Güterverkehr ebenfalls rückläufig (- 5,6 vH).

Im seewärtigen Güterumschlag trat aufgrund erhöhter Verschiffungen nach dem Ausland und geringfügigen Anstieges des deutschen Küstenverkehrs eine Belebung ein (+ 4,9 vH). Gegenüber dem Vorjahr hat der Güterumschlag über See im Verkehr mit außerdeutschen Gebieten als Folge der günstigen Entwicklung unseres Außenhandels um 55,0 vH zugenommen. Ausgeweitet hat sich auch der Massengüterverkehr auf Schiffen fremder Flagge im Nord-Ostsee-Kanal (gegenüber dem Vormonat: + 17,1 vH; gegenüber dem Vorjahr + 41,7 vH); der Anteil der hier auf deutschen Schiffen beförderten Güter hat sich dagegen, insbesondere im Vergleich zum Vorjahr, verringert.

Die Gesamtindexziffer des arbeitstäglichen Güterversandes von Bahn und Schifffahrt (ohne den Güterkraftverkehr) stellte sich im Berichtsmonat auf 83,6 vH ihres Standes 1936; sie lag somit um 1,8 vH höher als im Vormonat und im Vorjahr.

## B. Personenverkehr

Die Bundesbahn beförderte im November 1949 kalendertäglich rund 60 000 Personen weniger als im Oktober. Der Ausfall betraf ausschließlich den Reiseverkehr (der Berufsverkehr nahm dagegen weiter zu) und hatte einen erheblichen Rückgang der Einnahmen und eine überdurchschnittliche Verminderung der mittleren Reiseweite zur Folge. So nahm die Meßziffer der beförderten Personen um 1,9 vH, die der geleisteten Personenkilometer aber um 7,5 vH ab. Demgegenüber trat im Straßen- und Omnibusverkehr aus jahreszeitlichen Gründen eine weitere Verkehrsbelebung ein (+ 4,5 bzw. 10,4 vH).

Im Vergleich zum Vorjahr sind bei Bundesbahn und Straßenbahnen trotz Verdichtung der Zugfolge erhebliche Beförderungsverluste eingetreten. Die Meßziffer der beförderten Personen sank bei der Bundesbahn um 12,7 und bei den Straßenbahnen um 6,9 vH. Andererseits hat sich die Personenbeförderung auf Omnibussen günstig entwickelt (+ 15,9 vH).

Verkehrsindexziffern für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet  
im November 1949

1936 = 100

A. Güterverkehr

I. Gesamtindexziffer des Güterversandes

Z e i t	Bundesbahn		Binnen- schifffahrt		See- schifffahrt		Insgesamt <sup>1)</sup>	
	monat- lich	arbeits- täglich	monat- lich	arbeits- täglich	monat- lich	arbeits- täglich	monat- lich	arbeits- täglich
Nov. 1948	87,4	89,1	56,7	57,8	43,0	43,9	80,5	82,1
Okt. 1949	90,7	89,0	60,6	59,4	33,4	32,8	83,7	82,1
Nov. 1949	90,7	91,4	57,2	57,6	33,0	33,3	83,0	83,6
Veränderung in vH								
gegenüb. d. Vormonat	±0	+2,7	- 5,6	- 3,0	- 1,2	+ 1,5	- 0,8	+ 1,8
gegenüb. d. Vorjahr	+3,8	+2,6	+ 0,9	- 0,3	-23,3	-24,1	+ 3,1	+ 1,8

1) Ohne den Güterkraftverkehr - als Summenvergleich errechnet aus dem Güterversand der Bundesbahn und den Einladungen in 75 wichtigeren Binnen- und 12 wichtigen Seehäfen (im Seeverkehr jedoch nur die im Inlandsverkehr abgegangenen Güter).

II. Weitere Meßziffern des Güterverkehrs  
(a = arbeitstäglich, k = kalendertäglich)

Vorkehrsträger	November 1948	Oktober 1949	November 1949	Veränderung Nov.49 in vH gegenüber dem Vormonat   Vorjahr	
1. Bundesbahn					
a) Güterwagengestellung (a)	56,6	70,2	70,8	+ 0,9	+ 25,1
b) Nettotonnenkilometer " "	103,3	114,8	116,2	+ 1,2	+ 12,5
c) Wagenachskilometer 2) "	88,0	102,8	102,8	± 0	+ 16,8
2. Binnenschifffahrt					
a) Güterumschlag der Binnenhäfen 3)	" 56,4	59,9	58,8	- 1,8	+ 4,3
b) Grenzverkehr bei Emmerich (k)	28,5	39,2	37,0	- 5,6	+ 29,8
3. Seeschifffahrt					
a) Güterumschlag der Seehäfen 4) (a)	43,7	57,3	60,1	+ 4,9	+ 37,5
dav. i. dt. Küstenverk. "	47,7	36,6	37,2	+ 1,6	- 22,0
" " Auslandsverk. "	42,7	62,8	66,2	+ 5,4	+ 55,0
b) Güterverkehr im Nord- Ostsee-Kanal (k)	101,1	122,4	143,3	+17,1	+ 41,7
darunt.: a. dtisch. Schiffen "	33,4	29,6	28,1	- 5,1	- 15,9

1) Beladene Güterwagen in allen Zügen. - 2) Beladene und leere Güter-  
wagen in allen Zügen. - 3) 75 wichtigere Häfen. - 4) 12 wichtige Häfen

**B. Meßziffern des Personenverkehrs**  
(kalendertäglich)

Verkehrsträger	Nov. 1948	Oktober 1949	Nov. 1949	Veränderung Nov. 1949 in vH gegenüber dem	
				Vormonat	Vorjahr
1. Bundesbahn					
a) Beförderte Personen 1)	211,2	188,0	184,4	- 1,9	- 12,7
b) Personenkilometer 1)	154,6	137,0	126,7	- 7,5	- 18,1
c) Wagenachskilometer 2)	95,6	104,9	103,6	- 1,2	+ 8,4
2. Straßenbahnen 3)					
a) Beförderte Personen	220,2	196,3	205,1	+ 4,5	+ 6,9
b) Wagenkilometer	100,1	112,4	113,1	+ 0,6	+ 13,0
3. Omnibusse 4)					
a) Beförderte Personen	355,9	373,6	412,6	+ 10,4	+ 15,9
darunter: durch die Deutsche Post	302,5	300,7	335,5	+ 11,6	+ 10,9
b) Wagenkilometer	206,1	255,5	367,0	+ 4,6	+ 29,6
darunter: durch die Deutsch. Post 5)	109,1	138,1	140,9	+ 2,0	+ 29,2

1) Nur Zivilreiseverkehr. - 2) Einschl. Besatzungsverkehr. - 3) Einschl. U- und Hochbahnverkehr in Hamburg sowie Obusverkehr. - 4) Kommunale, gemischtwirtschaftliche und private Unternehmen (einschl. Bundesbahn und Deutsche Post), jedoch ohne den nicht liniengebundenen Gelegenheitsverkehr, aber einschl. des nicht öffentlichen linienähnlichen Arbeiterverkehrs. - 5) Nur Triebwagenkilometer.