

Berechnet man die *Gehälter und Löhne je 1000 DM Umsatz*, so wird das bereits an anderer Stelle über die einzelnen Industriegruppen Gesagte nochmals deutlich. Zweifellos haben sich einige Industriegruppen im Jahr 1964 günstige Voraussetzungen für die Verbesserung ihrer Ertragslage geschaffen. Im Durchschnitt der gesamten Industrie erhöhten sich die Gehalts- und Lohnkosten, bezogen auf den Umsatz, seit Jahren zum ersten Mal nicht, sondern verminderten sich sogar geringfügig (— 0,5 %). An dieser Entwicklung sind die einzelnen Industriegruppen in sehr unterschiedlichem Maße beteiligt. Vermindert haben sich die *Gehälter und Löhne je 1000 DM Umsatz* in folgenden ausgewählten Industriegruppen:

Holzverarbeitende Industrie	— 4,7 %
Feinmechanik und Optik (einschließlich Uhrenindustrie)	— 3,8 %
Industrie der Steine und Erden	— 3,6 %
Sägewerke und Holzbearbeitungsindustrie	— 3,0 %
Textilindustrie	— 2,9 %

Chemische Industrie	— 1,8 %
Kunststoffverarbeitende Industrie	— 1,7 %
Ledererzeugung	— 1,6 %
Holzschliff, Zellstoff, Papier und Pappe	— 1,0 %
erzeugende Industrie	— 1,0 %

Nachdem seit dem Jahr 1960 in fast allen Industriegruppen und auch größtenteils in den oben genannten die Gehalts- und Lohnkosten je Umsatz gestiegen waren, muß die im ganzen geschehene positive Entwicklung für das Jahr 1964 besonders unterstrichen werden. Dabei kann als positive Entwicklung nicht nur der Rückgang des Wertes angesehen werden, sondern auch schon seine Stagnation, wie dies z. B. im Maschinenbau und der Eisen-, Blech- und Metallwarenindustrie der Fall war. Einen weiteren Anstieg der Gehalts- und Lohnkosten, bezogen auf den Umsatz, brachte das Jahr 1964 dem Fahrzeugbau (+ 3,7 %), der Bekleidungsindustrie (+ 2,5 %) der elektrotechnischen Industrie (+ 1,2 %) und der Schuhindustrie (+ 0,4 %).

Dr. Rolf Hirsch

Die Ladekapazitäten der Straßenfahrzeuge zum Gütertransport

Ergebnisse des Verkehrszensus 1962

Die Daten über die Straßenfahrzeuge zur Lastenbeförderung wurden mit dem Verkehrszensus¹ im allgemeinen für die einzelnen Arbeitsstätten (Betriebe, örtliche Einheiten) erhoben. Sie sollen in den folgenden Ausführungen zunächst auch in dieser Form dargestellt werden, die sich für tiefgehende regionale Gliederungen, etwa nach Kreisen, besser eignet als eine Auszählung nach Unternehmen, bei der alle Unternehmensteile der Hauptniederlassung zugezählt werden.

In der letzten Zeit haben die Gütertransporte mit Straßenfahrzeugen so stark zugenommen, daß eine statistische Erfassung des Straßenverkehrs und seiner Transportleistungen notwendig wurde. Die Ergebnisse solcher Zählungen gewinnen im Zusammenhang mit der Frage der Koordination zwischen den Hauptverkehrsträgern immer mehr an Bedeutung. Von besonderem Interesse ist hierbei, wieweit die Gütertransporte von Betrieben des Straßenverkehrsgewerbes ausgeführt und in welchem Umfang Transportleistungen mit Straßenfahrzeugen in den übrigen Bereichen der Wirtschaft in eigener Rechnung, also als sogenannter „Werkverkehr“, erbracht werden.

Vergleiche der Verkehrsleistungen der verschiedenen Verkehrsmittel zur Güterbeförderung oder aber des gewerblichen Verkehrs mit dem Werkverkehr setzen einen einheitlichen, für alle Wirtschaftsbereiche gleichermaßen gültigen Maßstab der Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel voraus. Bei der Vielzahl der Komponenten läßt sich eine statistische Maßzahl für die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsmittels, die sich als gemeinsame Basis eignen würde, wohl nicht finden. Beim Verkehrszensus hat man sich deshalb, sehr stark vereinfachend, bei Fahrzeugen für den Gütertransport auf die *Erfassung der Ladekapazität*, bei Fahrzeugen zur Personenbeförderung auf die *Ermittlung der Zahl der vorhandenen Sitz- und Stehplätze* (Platzkapazität) beschränkt. Weitere Schlüsse auf die Leistungsfähigkeit der Transportmittel lassen sich später im Bereich des gewerblichen Verkehrs aus den erzielten *Frachteinahmen*, die allerdings nur bei den Unternehmen, als kleinste selbstbilanzierende Einheiten, erhoben wurden, ziehen. Aber auch bei solchen Vergleichen muß berücksichtigt werden, daß die Preise für die Verkehrsleistungen in den einzelnen Verkehrszweigen recht unterschiedlich sind.

Bei den geringfügigen Unterschieden in den Summen für die Ladekapazitäten der Straßenfahrzeuge zum Gütertransport in den einzelnen Tabellen handelt es sich um technisch bedingte Rundungsdifferenzen.

Die Ladefähigkeiten der Güterverkehrsmittel

Einen Gesamtüberblick über die vorhandenen Ladekapazitäten der Verkehrsmittel am 28. September 1962, dem Stichtag

des Verkehrszensus, vermittelt Tabelle 1. In ihr ist die Ladekapazität der Schienen- und Straßenfahrzeuge sowie der Transportraum der Binnen- und Seeschiffe für das *Bundesgebiet*, in der Gliederung nach den Bereichen des gewerblichen Verkehrs und des Werkverkehrs, nachgewiesen. Die Zahlen, bei denen es sich durchweg um Angaben über die Nutzlast handelt, sind addierbar und damit untereinander voll vergleichbar. Sie lassen deutlich erkennen, welche Bedeutung den einzelnen Verkehrsträgern im Rahmen der Gesamtwirtschaft zukommt.

Danach entfällt im Bundesgebiet mehr als ein Drittel (34,5 %) der insgesamt vorhandenen Ladekapazität von 22,6 Mill. Tonnen auf *Schienenfahrzeuge zum Gütertransport*. Auf *Seeschiffe* kamen 31,4 %. Die *Binnenschiffe* sind mit rund 22 % an der insgesamt vorhandenen Ladekapazität beteiligt, *Straßenfahrzeuge* hingegen nur mit 12,1 %.

Der Laderaum der Schienenfahrzeuge und der Seeschiffe wird zum größten Teil von Arbeitsstätten verwaltet, die, nach ihrem wirtschaftlichen Schwerpunkt eingruppiert, zum Bereich des Verkehrsgewerbes (Abteilung 5 der Grundsystematik „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“) zählen. Auch Binnenschiffe für den Gütertransport werden noch zum größten Teil von Arbeitsstätten gehalten, die gewerblichen Verkehr betreiben. An der insgesamt vorhandenen Ladekapazität der Binnenschiffe haben die übrigen Fachbereiche der Wirtschaft, also die Betriebe mit Werkverkehr, aber immerhin schon einen Anteil von 14,5 %. Dagegen wird die Ladekapazität der Straßenfahrzeuge vorwiegend im Werkverkehr eingesetzt. Nur etwa 40 % der vorhandenen Ladefähigkeit kam hier auf die Betriebe des Verkehrsgewerbes, aber 60 % auf Arbeitsstätten mit Werkverkehr.

Tabelle 1

Die Ladekapazitäten der Verkehrsmittel für den Gütertransport
Stand: 28. September 1962

Verkehrsmittel	Ladekapazität insgesamt		Davon			
			Verkehrsgewerbe		Werkverkehr	
	1000 t	%	1000 t	%	1000 t	%
Bundesgebiet¹⁾						
Schienenfahrzeuge	7 801	34,5	7 091	36,8	710	21,3
Straßenfahrzeuge	2 733	12,1	1 108	5,7	1 625	48,9
Binnenschiffe	4 983	22,0	4 259	22,1	724	21,8
Seeschiffe	7 096	31,4	6 831	35,4	265	8,0
Zusammen in Tonnen	22 613	100	19 289	100	3 324	100
in %	100	—	85,3	—	14,7	—
darunter Baden-Württemberg						
Straßenfahrzeuge	408	.	158	.	250	.
Binnenschiffe	601	.	552	.	49	.

¹⁾ Einschließlich Berlin (West).

¹ Nähere methodische Erläuterungen siehe Statistische Monatshefte Baden-Württemberg, 13. Jg. 1965, Heft 2, Seiten 49—55.

Für Baden-Württemberg läßt sich ein solcher Gesamtüberblick nicht geben. Hier muß man sich auf entsprechende Daten für Binnenschiffe und Straßenfahrzeuge beschränken, weil die Zahlen der Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn beim Verkehrszensus aus methodischen Gründen am Sitz der Hauptverwaltung zentral erhoben worden sind und damit in regionaler Gliederung nicht vorliegen.

Für Schienenfahrzeuge, ohne die Deutsche Bundesbahn, wurde mit dem Verkehrszensus in Baden-Württemberg eine Ladekapazität von rund 14 100 Tonnen ermittelt. Auf das Verkehrsgewerbe, es sind ausnahmslos Betriebe der Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen, entfallen davon 2700 Tonnen. Bei den 11 400 Tonnen Ladekapazität an Schienenfahrzeugen zum Gütertransport im Werkverkehr handelt es sich um Privatgüterwagen, die für das Netz einer öffentlichen Eisenbahn zugelassen sind. Der mit diesen Fahrzeugen betriebene Verkehr, er wird fast ausschließlich auf dem Schienennetz öffentlicher Eisenbahnen abgewickelt, stellt zweifellos eine besondere Form des Werkverkehrs dar, die mit dem sonstigen Werkverkehr nicht verglichen werden kann.

Von der im Bundesgebiet vorhandenen Ladekapazität für Straßenfahrzeuge zum Gütertransport mit insgesamt 2,7 Mill. Tonnen entfielen am Stichtag der Erhebung 408 094 Tonnen oder rund 15 % auf Baden-Württemberg. In der Binnenschiffahrt kommen von der insgesamt vorhandenen Ladefähigkeit der Schiffe mit 5,0 Mill. Tonnen dagegen nur 600 500 Tonnen oder 12 % auf unser Land. Bemerkenswert ist, daß in Baden-Württemberg von der insgesamt vorhandenen Ladekapazität der Straßenfahrzeuge für den Gütertransport auf den Werkverkehr 61,2 % entfallen gegenüber 59,5 % im Bundesgebiet. Für die Binnenschiffahrt ergibt sich hingegen ein anderes Bild. Hier zeigt sich, daß in Baden-Württemberg nur 8,2 % auf den Werkverkehr kamen, im Bundesgebiet hingegen 14,5 %.

Die Nutzlasten der Straßenfahrzeuge

Straßenfahrzeuge zur Lastenbeförderung sind in den verschiedensten Bereichen der Wirtschaft sehr weit verbreitet. Sie sind im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln vielseitiger verwendbar. Dazu kommt, daß die Anschaffungs- und Unterhaltskosten bei ihnen verhältnismäßig niedrig liegen und Straßenfahrzeuge nach Größe und Bauart den wechselnden Erfordernissen in den verschiedenen Wirtschaftsbereichen besser angepaßt werden können. Allerdings haben einige Unterneh-

men des Verkehrsgewerbes, wenn der Einsatz der Fahrzeuge durch eine zentrale Stelle erfolgte, ihren gesamten Fahrzeugpark im Erhebungsbogen der Hauptniederlassung gemeldet, die in einigen Fällen außerhalb Baden-Württembergs, also in einem anderen Bundesland lag und deshalb hier nicht erfaßt wurden. Umgekehrt wurden aber auch Fahrzeuge in unserem Lande erhoben, die Arbeitsstätten außerhalb Baden-Württembergs hätten zugeordnet werden müssen. So wird man diesen störenden Faktoren keine allzu große Bedeutung beizumessen haben. Die Zahlen in der folgenden Tabelle 2 zeigen, über welche Ladekapazitäten die verschiedenen Bereiche des gewerblichen Verkehrs am Stichtag der Erhebung verfügten. Sie gehen vor allem aber für die verschiedenen *Fachbereiche des Werkverkehrs* Aufschluß darüber, bei welchen Wirtschaftstätigkeiten Verkehrsbedürfnisse entstehen, für die man Straßenfahrzeuge zur Lastenbeförderung bereithält.

Insgesamt wurden am 28. September 1962 in den nicht landwirtschaftlichen Arbeitsstätten Baden-Württembergs 104 543 *Straßenfahrzeuge zur Lastenbeförderung* mit einer Ladekapazität von zusammen 408 094 Tonnen gehalten. Fast zwei Drittel dieser Ladekapazität, nämlich 61,2 %, entfällt auf die verschiedenen Wirtschaftsbereiche des Werkverkehrs und nur 38,8 % auf den gewerblichen Verkehr. Hierin kommt die Bedeutung des Werkverkehrs deutlich zum Ausdruck. Allein das verarbeitende Gewerbe mit dem Baugewerbe zusammen genommen verfügt über eine Ladekapazität, die noch beachtlich über der des Straßenverkehrsgewerbes liegt.

Von den 100 721 Tonnen Ladekapazität der Straßenfahrzeuge zur Lastenbeförderung im Verarbeitenden Gewerbe entfielen im einzelnen 28,0 % auf Arbeitsstätten, die sich mit der Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden befassen. Ebensoviel hielten die Arbeitsstätten des Nahrungs- und Genußmittelgewerbes für ihre Zwecke bereit. Erwähnt seien noch die Arbeitsstätten des Holz-, Papier- und Druckgewerbes, die zusammen über eine Ladekapazität von 15,6 % des gesamten Verarbeitenden Gewerbes verfügten. Von den in der Tabelle ausgewiesenen 73 362 Tonnen, die den Handelsbetrieben an Ladekapazität für Straßenfahrzeuge zur Lastenbeförderung zur Verfügung standen, kamen 78,2 % auf Arbeitsstätten des Großhandels. Auf den Einzelhandel entfielen 20,0 % und auf Betriebe, die aufgrund ihres wirtschaftlichen Schwerpunkts der Handelsvermittlung zugeordnet wurden, 1,8 %.

Tabelle 2

Die Arbeitsstätten mit Straßenfahrzeugen zur Lastenbeförderung nach Wirtschaftsbereichen in Baden-Württemberg am 28. September 1962

Wirtschaftsbereich	Arbeitsstätten	Straßenfahrzeuge		Ladekapazität der Straßenfahrzeuge ¹⁾			
		Anzahl	%	Tonnen	%	t je Fahrzeug	t je Arbeitsst.
Verkehrsgewerbe							
Eisenbahn	88	444	0,4	2 223	0,6	5,0	25,3
Straßenverkehr	6 853	22 099	21,1	139 079	34,1	6,3	20,3
Binnenschiffahrt, -wasserstraßen u. -häfen	19	152	0,1	906	0,2	6,0	47,7
Luftfahrt, Flugplätze	3	11	0,0	19	0,0	1,7	6,3
Deutsche Bundespost	230	2 950	2,8	4 647	1,1	1,6	20,2
Spedition, Lagerei und Verkehrsvermittlung	204	2 270	2,2	11 266	2,8	5,0	55,2
Zusammen	7 397	27 836	26,6	158 140	38,8	5,7	21,4
Werkverkehr							
Land- u. Forstwirtschaft, Tierhaltung und Fischerei ..	802	1 416	1,1	2 030	0,5	1,4	2,5
Energiewirtschaft, Wasserversorgung und Bergbau ...	208	953	0,9	1 977	0,5	2,1	9,5
Verarbeitendes Gewerbe (ohne Baugewerbe)	10 728	30 363	29,1	100 721	24,7	3,3	9,4
Baugewerbe	6 127	14 145	13,5	58 711	14,4	4,2	9,6
Handel	10 407	24 607	23,5	73 362	17,9	3,0	7,0
Kreditinstitute und Versicherungsgewerbe	100	188	0,2	387	0,1	2,1	3,9
Dienstleistungen, soweit von Unternehmen und freien Berufen erbracht	763	1 887	1,8	4 202	1,0	2,2	5,5
Organisationen ohne Erwerbscharakter	85	222	0,2	387	0,1	1,7	4,6
Gebietskörperschaften und Sozialversicherung	621	2 926	2,8	8 177	2,0	2,8	13,2
Zusammen	29 841	76 707	73,4	249 954	61,2	3,3	8,4
Gesamte Wirtschaft	37 238	104 543	100	408 094	100	3,0	11,0

¹⁾ Geringfügige Unterschiede in den Summen für die Ladekapazitäten sind durch Auf- bzw. Abrunden entstanden. Vgl. auch Hinweis auf Seite 98.

Tabelle 3

Die Straßenfahrzeuge und ihre Nutzlasten nach Fahrzeugarten
Stand: 28. September 1962

Art der Straßenfahrzeuge	Verkehrsgewerbe		Werkverkehr		Verarbeitendes Gewerbe		Darunter Baugewerbe		Handel	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Straßenfahrzeuge¹⁾										
Lastwagen mit offenem Aufbau	18 119	65,9	52 199	68,1	20 445	67,5	12 104	85,6	15 322	62,3
ohne Kippvorrichtung	10 211	37,2	35 817	46,7	16 236	53,6	4 829	34,2	11 910	48,1
Motorfahrzeuge	5 768	21,0	27 672	36,1	12 074	39,9	3 754	26,6	10 059	40,9
Anhänger	4 443	16,2	8 145	10,6	4 162	13,7	1 075	7,6	1 851	7,5
mit Kippvorrichtung	7 908	28,7	16 382	21,4	4 209	13,9	7 275	51,1	3 412	13,9
Motorfahrzeuge	5 589	20,3	11 867	15,5	2 695	8,9	5 661	40,0	2 531	10,3
Anhänger	2 319	8,4	4 515	5,9	1 514	5,0	1 614	11,4	881	3,6
Lastwagen mit geschlossenem Kasten ..	4 644	16,9	14 096	18,4	5 790	19,1	724	5,1	6 086	24,7
Motorfahrzeuge	3 377	12,3	13 040	17,0	5 183	17,1	706	5,0	5 763	23,4
Anhänger	1 267	4,6	1 056	1,4	607	2,0	18	0,1	323	1,3
Möbel-, Isolier-, Kessel-, Silo- und Sonderfahrzeuge	2 725	9,9	6 394	8,4	2 484	8,2	746	5,3	2 484	10,1
Motorfahrzeuge	1 156	4,2	4 432	5,8	1 692	5,6	238	1,7	2 047	8,3
Anhänger	1 569	5,7	1 962	2,6	792	2,6	508	3,6	437	1,8
Zugmaschinen	2 012	7,3	3 931	5,1	1 582	5,2	568	4,0	708	2,9
Zusammen	27 500	100	76 620	100	30 301	100	14 142	100	21 600	100
Ladekapazität in Tonnen¹⁾										
Lastwagen mit offenem Aufbau	117 558,0	74,8	196 736,3	78,7	79 202,3	78,8	51 797,7	88,2	53 644,3	73,1
ohne Kippvorrichtung	64 633,4	41,1	104 785,8	41,9	52 262,0	52,0	10 488,1	17,9	35 760,6	48,7
Motorfahrzeuge	28 452,7	18,1	68 867,5	27,5	32 817,6	32,6	6 286,5	10,7	26 950,7	36,7
Anhänger	36 180,7	23,0	35 918,3	14,1	19 464,4	19,1	4 201,6	7,2	8 809,9	12,0
mit Kippvorrichtung	52 924,6	33,7	91 950,5	36,8	26 940,3	26,8	41 309,6	70,3	17 883,7	24,4
Motorfahrzeuge	34 206,6	21,8	62 027,5	24,8	15 832,8	15,7	30 369,2	51,7	11 975,7	16,3
Anhänger	18 718,0	11,9	29 923,0	12,0	11 107,5	11,1	10 940,4	18,6	5 908,0	8,1
Lastwagen mit geschlossenem Kasten ..	17 965,1	11,4	26 880,3	10,8	11 986,1	11,9	846,0	1,4	11 332,5	15,5
Motorfahrzeuge	9 402,3	6,0	22 179,5	8,9	9 256,2	9,2	787,6	1,3	9 809,7	13,4
Anhänger	8 562,8	5,4	4 700,8	1,9	2 729,9	2,7	58,4	0,1	1 522,8	2,1
Möbel-, Isolier-, Kessel-, Silo- und Sonderfahrzeuge	21 685,8	13,8	26 123,1	10,5	9 361,5	9,3	6 058,4	10,4	8 369,5	11,4
Motorfahrzeuge	6 077,8	3,9	12 655,3	5,1	4 754,4	4,7	1 159,9	2,0	5 229,5	7,1
Anhänger	15 608,0	9,9	13 467,8	5,4	4 607,1	4,6	4 898,5	8,4	3 140,0	4,3
Zusammen	157 208,9	100	249 739,7	100	100 519,9	100	58 702,1	100	73 346,3	100
Maschinenleistung in PS										
Zugmaschinen	210 654		202 476		82 973		22 892		59 533	

¹⁾ Motorfahrzeuge und Anhänger jedoch ohne Anhänger für Gespannfahrzeuge. (Vgl. Fußnote 1 in Tabelle 1)

Unter den Arbeitsstätten des gewerblichen Verkehrs steht das Straßenverkehrsgewerbe mit 139 079 Tonnen Ladekapazität an der Spitze. Es folgen im weiten Abstand die Arbeitsstätten des Speditionsgewerbes mit 11 266 Tonnen, die Ämter bzw. Arbeitsstellen der Deutschen Bundespost mit 4647 Tonnen und die Dienststellen der Eisenbahnen (Bundesbahn und Nichtbundeseigene Eisenbahnen) mit 2223 Tonnen.

Die durchschnittliche Ladekapazität je Straßenfahrzeug ist, wie aus der Tabelle hervorgeht, in den einzelnen Wirtschaftsbereichen recht unterschiedlich. Der gewerbliche Verkehr liegt mit 5,7 Tonnen Ladekapazität je Motorfahrzeug bzw. Anhänger über dem Gesamtdurchschnitt von 3,9 Tonnen, während der Werkverkehr mit 3,3 Tonnen je Fahrzeug darunter bleibt.

Innerhalb des Werkverkehrs tritt insbesondere das Baugewerbe mit schwereren Fahrzeugen hervor. Hier ergibt sich je Fahrzeug eine durchschnittliche Nutzlast von rund 4 Tonnen. Für das Verarbeitende Gewerbe und für die Handelsbetriebe beträgt sie je Motorfahrzeug bzw. Anhänger 3 Tonnen.

Beträchtlich hohe Durchschnittssätze für die Ladekapazitäten je Fahrzeug weist die Tabelle für die verschiedenen Bereiche des gewerblichen Verkehrs aus. Lediglich in den Betrieben der Luftfahrt, auf Flugplätzen sowie bei der Deutschen Bundespost stehen Lastfahrzeuge mit verhältnismäßig niedrigen Nutzlasten in Verwendung, die für den An- und Abtransport von Luftfrachten und Postgut ausreichen.

Die in der Tabelle angegebenen Durchschnittssätze für die Ladefähigkeit der Straßenfahrzeuge je Arbeitsstätte sind in der Weise errechnet, daß man die Summe der Ladekapazitäten innerhalb der verschiedenen Fachbereiche nur auf Arbeitsstätten mit Straßenfahrzeugen bezogen hat. Der durchschnitt-

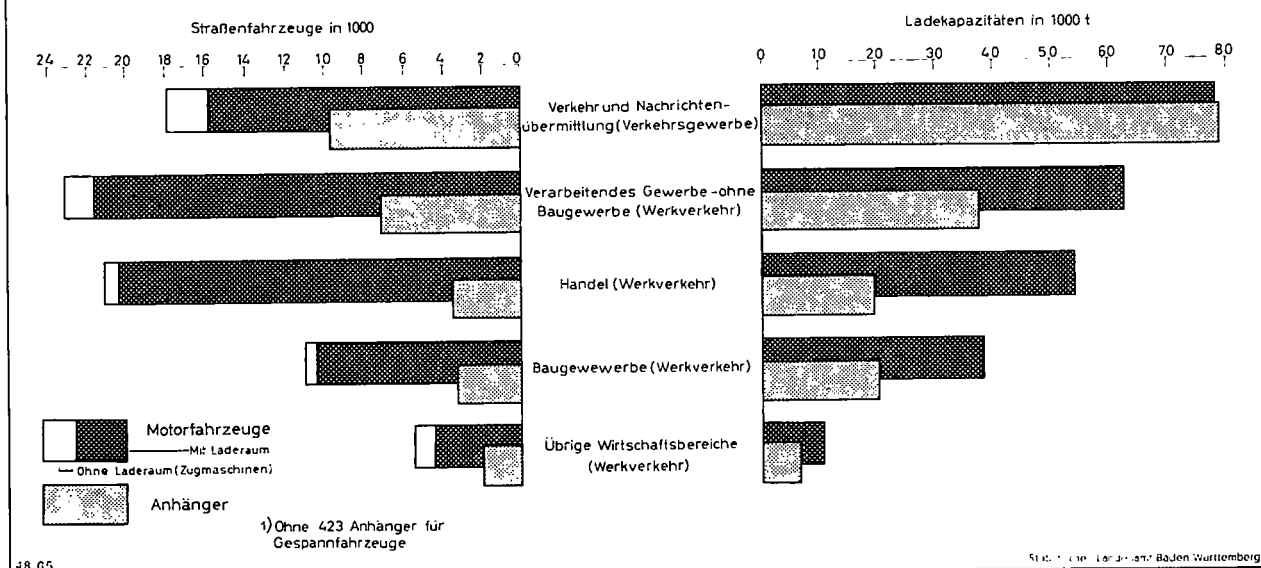
liche Laderaum, über den die mit Lastfahrzeugen ausgestatteten Betriebe verfügen, ist in den einzelnen Wirtschaftszweigen sehr verschieden. Er ist im Verkehrsbereich wesentlich größer als in der übrigen Wirtschaft. Bemerkenswert ist, daß nicht das Straßenverkehrsgewerbe, sondern die Speditionsbetriebe über die größeren Ladekapazitäten an Straßenfahrzeugen verfügen. Eine auffallend hohe Quote ergibt sich auch für die Binnenschifffahrt.

Unter den verschiedenen Bereichen des Werkverkehrs tritt in der Tabelle die Wirtschaftsabteilung „Gebietskörperschaften“ besonders hervor. Diese verhältnismäßig hohe Quote von 13,2 Tonnen Nutzlast je Arbeitsstätte ist auf die Vielzahl der Lastkraftwagen der Straßenbauverwaltungen zurückzuführen.

Nur für die verschiedenen Bereiche des Werkverkehrs wurde bei der Auszählung der Ladekapazitäten der Straßenfahrzeuge in der Darstellung nach Arbeitsstätten noch danach unterschieden, in welcher Weise die in einer Arbeitsstätte vorhandenen Nutzlasten überwiegend verwendet wurden. So hatten die Betriebe, wenn sie für ihre eigenen Zwecke Straßenfahrzeuge für den Gütertransport unterhielten, anzugeben, ob diese überwiegend im Nah- oder Fernverkehr bzw. für An- oder Abtransport eingesetzt worden sind.

Die Auszählung nach diesen Merkmalen ergab, daß die Ladekapazitäten der Straßenfahrzeuge in der gewerblichen Wirtschaft – ohne das Verkehrsgewerbe – zu rund 73 % im Werkverkehr und nur zu 4 % im Werkfernverkehr Verwendung fanden. In den restlichen 23 % sind die Ladekapazitäten der Betriebe enthalten, die sie zu etwa gleichen Teilen im Nah- und Fernverkehr eingesetzt, aber auch alle die Arbeitsstätten, die in ihrem Erhebungsbogen eine entsprechende Zuordnung nicht vorgenommen haben.

Die Straßenfahrzeuge zur Güterbeförderung¹⁾ und ihre Ladekapazitäten nach Wirtschaftsabteilungen der Grundsystematik am 28. September 1962



Die Aufgliederung der Ladekapazitäten nach Arbeitsstätten, die sie überwiegend für Antransporte verwandte, und Betrieben, in denen die Abtransporte vorherrschen, hat ergeben, daß im Werkverkehr 46 % der insgesamt vorhandenen Ladekapazitäten für Abtransporte, aber nur 26 % für Antransporte bereitgehalten wurden. Auf Betriebe ohne schwerpunktmäßigen Einsatz kamen 28 % der insgesamt vorhandenen Ladekapazitäten. Von diesen Durchschnittssätzen für die gewerbliche Wirtschaft (ohne das Verkehrsgewerbe) zeigen die einzelnen Fachbereiche z. T. recht erhebliche Abweichungen. So überwiegen im Verarbeitenden Gewerbe die Abtransporte mit 57 % und im Handel mit 60 %. Dagegen sind die Antransporte z. B. im Baugewerbe mit rund 51 % überdurchschnittlich stark vertreten.

Die Motorfahrzeuge und ihre Anhänger

Eine Aufgliederung der Ladekapazitäten der Straßenfahrzeuge zur Güterbeförderung für die wichtigsten Wirtschaftsabteilungen der Grundsystematik nach Motorfahrzeugen und Anhängern kann dem beigegebenen Schaubild entnommen werden. Danach entfallen von der Gesamtladekapazität von 406 900 Tonnen 60 % auf Motorfahrzeuge und 40 % auf Kraftfahrzeuganhänger. In dieser Darstellung sind die 423 Anhänger für Gespannfahrzeuge, die noch bei kleineren Fuhrbetrieben des Verkehrsgewerbes in Verwendung stehen, nicht mit enthalten. Die übrigen Motorfahrzeuge und Zugmaschinen sowie die Anhänger für Motorfahrzeuge umfassen alle Fahrzeuge, die in den Arbeitsstätten, auch wenn sie sich in Reparatur be-

fanden, am Stichtag der Erhebung gehalten wurden, und zwar eigene sowie gemietete, aber nicht vermietete.

Als durchschnittliche Ladekapazität für die insgesamt erfaßten 72 901 Motorfahrzeuge, ohne die 5943 in Verwendung stehenden Zugmaschinen, kommt man auf 3,3 Tonnen je Lastkraftwagen und auf 6,5 Tonnen je Kraftfahrzeuganhänger, so daß sich rechnerisch ein Verhältnis für die Nutzlast der Motorfahrzeuge zu Anhängern von etwa 1 zu 2 ergibt. Allerdings bedient man sich der Kraftfahrzeuganhänger in den verschiedenen Bereichen der gewerblichen Wirtschaft in recht unterschiedlichem Maße. Am weitesten verbreitet sind Kraftfahrzeuganhänger für den Gütertransport im Verkehrsgewerbe. Hier kommen auf jeweils 100 Lastkraftwagen einschließlich Zugmaschinen 54 Anhänger. Für das Verarbeitende Gewerbe und für das Baugewerbe ergibt sich eine Quote von rund 30 Anhängern auf 100 Motorfahrzeuge. Bei den Handelsbetrieben mit ihrer Verteilerfunktion stehen 100 Motorfahrzeugen jeweils nur 17 Anhänger gegenüber.

An den Ladekapazitäten gemessen, kommen diese Unterschiede noch viel deutlicher zum Ausdruck. So übertrifft die insgesamt vorhandene Nutzlast der Anhänger im Verkehrsgewerbe noch etwas die der Motorfahrzeuge, während sie in den übrigen Bereichen der Wirtschaft z. T. recht erheblich darunter bleibt. Es ist deshalb auch verständlich, daß die Zahl der Zugmaschinen beim Verkehrsgewerbe, wie aus dem Schaubild hervorgeht, gegenüber den übrigen Bereichen der Wirtschaft am höchsten ist. Zum Teil sind es Sattelzugmaschinen, meist wohl aber Ackerschlepper, die von kleineren Fuhr-

Tabelle 4

Die Ladekapazitäten der Straßenfahrzeuge im Verkehrsgewerbe und im Werkverkehr nach Regierungsbezirken am 28. September 1962

Regierungsbezirk Land	Einwohner nach dem Stand vom 31. 12. 1962		Ladekapazitäten der Straßenfahrzeuge zur Güterbeförderung ¹⁾		Davon			
	Anzahl	%	Tonnen	%	Verkehrsgewerbe		Werkverkehr	
					Tonnen	%	Tonnen	%
Nordwürttemberg	3 129 727	39,2	163 278	40,0	59 243	37,5	104 035	41,6
Nordbaden	1 743 187	21,8	89 013	21,8	35 308	22,3	53 705	21,5
Südbaden	1 673 229	20,9	78 604	19,3	31 208	19,7	47 396	18,9
Südwestfalen	1 444 495	18,1	77 316	18,9	32 401	20,5	44 915	18,0
Baden-Württemberg	7 990 638	100	408 211	100	158 160	100	250 051	100
davon Stadtkreise	1 790 595	22,4	113 155	27,7	43 110	27,3	70 045	28,0
Landkreise	6 200 043	77,6	295 056	72,3	115 050	72,7	180 006	72,0

¹⁾ Vgl. Fußnote 1 in Tabelle 1.

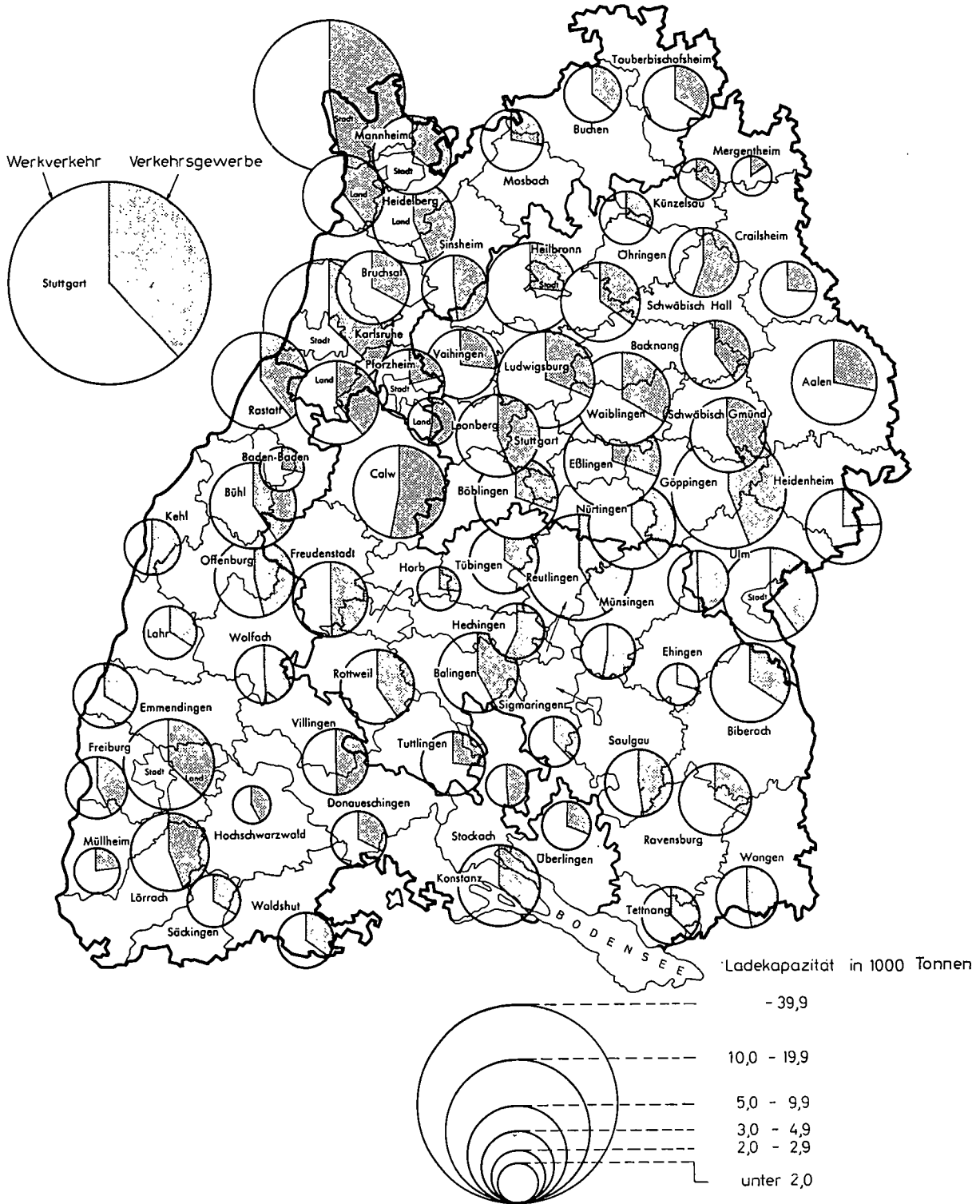
Tabelle 5

Die Ladekapazitäten der Straßenfahrzeuge zur Lastenbeförderung nach Kreisen in Tonnen Nutzlast
Stand: 28. September 1962

Kreis Regierungsbezirk Land	Ladekapazität der Straßenfahrzeuge insgesamt in Tonnen ¹⁾	Davon						
		Verkehrsgewerbe	darunter		Werkverkehr	darunter		
			Straßenverkehr			Verarbeitendes Gewerbe ²⁾	Baugewerbe	Handel
Stuttgart	Stadtkr.	39 196	14 919	9 922	24 277	8 010	4 448	9 270
Heilbronn	"	7 641	2 004	1 620	5 637	1 444	1 463	2 510
Ulm	"	8 737	3 526	2 951	5 211	2 513	1 029	1 384
Aalen	Landkr.	6 841	1 953	1 710	4 888	1 966	1 477	1 063
Backnang	"	4 541	1 820	1 794	2 721	1 548	649	399
Böblingen	"	6 220	1 960	1 866	4 260	1 483	1 117	1 303
Crailsheim	"	2 806	710	677	2 096	886	634	545
Esslingen	"	8 259	2 524	2 227	5 735	2 238	1 639	1 295
Cöppingen	"	12 075	5 306	5 040	6 769	2 822	1 803	1 824
Heidenheim	"	5 224	1 290	1 169	3 934	1 858	1 057	829
Heilbronn	"	6 278	2 241	2 194	4 037	1 957	714	929
Künzelsau	"	1 655	574	564	1 081	537	221	258
Leonberg	"	6 624	2 944	2 919	3 680	968	1 031	1 428
Ludwigsburg	"	9 292	2 928	2 377	6 364	2 652	1 089	2 020
Mergentheim	"	1 563	243	233	1 320	405	323	393
Nürtingen	"	6 942	2 743	2 448	4 199	1 980	1 130	806
Öhringen	"	2 627	831	821	1 796	843	320	372
Schwäbisch Gmünd	"	5 019	2 075	2 000	2 944	996	816	907
Schwäbisch Hall	"	4 919	2 726	2 657	2 193	970	707	380
Ulm	"	3 656	1 796	1 793	1 860	884	452	460
Vaihingen	"	4 535	1 253	1 234	3 282	1 601	759	838
Waiblingen	"	8 628	2 877	2 784	5 751	2 607	1 006	1 641
Nordwürttemberg		163 278	59 243	51 000	104 035	41 168	23 884	30 854
Karlsruhe	Stadtkr.	16 203	6 075	4 200	10 128	3 342	2 041	4 025
Heidelberg	"	5 610	1 977	1 798	3 633	977	671	1 559
Mannheim	"	21 695	10 226	7 435	11 469	3 908	1 911	4 992
Pforzheim	"	4 410	944	795	3 466	838	1 046	1 433
Bruchsal	Landkr.	5 296	1 737	1 695	3 559	1 752	836	869
Buchen	"	2 829	1 037	992	1 792	341	697	700
Heidelberg	"	5 997	2 618	2 603	3 379	1 945	612	574
Karlsruhe	"	7 146	2 795	2 758	4 351	2 423	659	1 028
Mannheim	"	6 213	2 518	2 476	3 695	1 802	648	1 059
Mosbach	"	3 549	1 004	922	2 545	1 135	863	445
Pforzheim	"	2 318	1 199	1 199	1 119	493	174	429
Sinsheim	"	3 796	1 813	1 781	1 983	945	353	616
Tauberbischofsheim	"	3 951	1 365	1 341	2 586	1 068	470	952
Nordbaden		89 013	35 308	29 995	53 705	20 969	10 981	18 681
Freiburg	Stadtkr.	8 036	2 973	2 080	5 063	1 420	1 004	2 340
Baden-Baden	"	1 627	466	437	1 161	314	240	420
Bühl	Landkr.	6 463	2 596	2 583	3 867	1 393	1 466	871
Donaueschingen	"	3 155	1 010	985	2 145	1 144	583	309
Emmendingen	"	3 792	1 278	1 268	2 514	1 323	487	562
Freiburg	"	3 322	1 412	1 412	1 910	1 071	434	318
Hochschwarzwald	"	1 598	665	647	933	346	327	140
Kehl	"	3 186	1 681	1 583	1 505	675	361	417
Konstanz	"	6 126	2 237	1 713	3 889	1 440	909	1 131
Lahr	"	2 863	991	960	1 872	578	622	569
Lörrach	"	5 785	2 540	1 511	3 245	1 194	888	947
Müllheim	"	1 997	465	434	1 532	722	396	314
Offenburg	"	5 676	2 636	2 317	3 040	1 246	610	940
Rastatt	"	8 363	3 268	3 195	5 095	2 090	1 850	1 004
Säckingen	"	2 801	942	900	1 859	659	595	476
Stockach	"	1 760	856	849	904	412	135	223
Überlingen	"	2 139	664	645	1 475	585	346	380
Villingen	"	4 048	2 014	1 695	2 034	540	938	441
Waldshut	"	2 830	1 014	942	1 816	823	410	503
Wolfach	"	3 037	1 500	1 495	1 537	951	260	240
Südbaden		78 604	31 208	27 651	47 396	18 926	12 861	12 545
Balingen	Landkr.	5 787	2 436	2 283	3 351	1 250	961	982
Biberach	"	5 696	1 940	1 893	3 756	1 807	1 051	625
Calw	"	8 009	4 271	4 234	3 738	1 199	818	1 462
Ehingen	"	1 944	574	569	1 370	791	260	197
Freudenstadt	"	5 658	2 818	2 730	2 840	1 420	578	634
Heddingen	"	2 985	1 696	1 609	1 289	785	177	273
Horb	"	1 698	460	448	1 238	700	217	262
Münsingen	"	3 185	1 671	1 654	1 514	536	403	490
Ravensburg	"	4 659	1 531	1 398	3 128	1 278	612	1 016
Reutlingen	"	10 012	4 158	3 667	5 854	2 576	1 553	1 348
Rottweil	"	5 095	2 073	1 749	3 022	1 104	867	880
Saulgau	"	4 294	2 056	2 029	2 238	1 360	241	444
Sigmaringen	"	2 874	1 105	1 099	1 769	939	290	306
Tetttnang	"	3 160	1 159	990	2 001	590	729	551
Tübingen	"	4 431	1 583	1 464	2 848	1 307	735	629
Tuttlingen	"	4 073	1 099	1 053	2 974	1 117	1 157	584
Wangen	"	3 756	1 771	1 568	1 985	941	341	612
Südwestfalen- Hochsauerland		77 316	32 401	30 437	44 915	19 700	10 990	11 295
Baden-Württemberg		408 211	158 160	139 083	250 051	100 763	58 716	73 375

¹⁾ Vgl. Fußnote in Tabelle 1. — ²⁾ Ohne Baugewerbe.

Die Ladekapazitäten der Straßenfahrzeuge zur Güterbeförderung
im Verkehrsgewerbe und im Werkverkehr
am 28. September 1962



betrieben auch noch in der eigenen Landwirtschaft verwendet werden. An der Gesamtzahl der Motorfahrzeuge macht der Anteil der Zugmaschinen 11,2 % aus. Übertroffen wird dieser Anteilssatz nur noch von den im Schaubild unter „Übrige Wirtschaftsbereiche“ zusammengefaßten Zweigen der gewerblichen Wirtschaft. Hier entfallen 18,9 % der Motorfahrzeuge auf Zugmaschinen gegenüber 6,8 % beim Verarbeitenden Gewerbe, 5,2 % beim Baugewerbe und 3,4 % beim Handel.

Die Aufbauten der Straßenfahrzeuge

Einen Überblick über die Kraftfahrzeuge für den Gütertransport in der Gliederung nach ihren Aufbauten vermittelt die beigegebene Tabelle 3 für die Bereiche des gewerblichen Verkehrs und des Werkverkehrs. Beim Werkverkehr sind noch entsprechende Daten für die Fachbereiche Verarbeitendes Gewerbe, Baugewerbe und Handel besonders ausgewiesen. Allgemein überwiegen *Lastwagen mit offenem Aufbau*, also Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, deren Ladefläche aus einer Plattform mit oder ohne Seitenwänden besteht. Dazu zählen aber auch alle Fahrzeuge, deren Ladeflächen nur mit Plane und Spriegel abgedeckt sind. Beim gewerblichen Verkehr entfallen auf diese Gruppe rund 66 % aller Motorfahrzeuge, Anhänger und Zugmaschinen, im Werkverkehr 68 %. Ein auffallend hoher Anteil ergibt sich mit etwa 86 % für das Baugewerbe. Ähnliche Verteilungen zeigen die entsprechenden Ladekapazitäten. Unter den Lastwagen mit offenem Aufbau überwiegen sowohl im Verkehrsgewerbe als auch im Werkverkehr Fahrzeuge ohne Kippvorrichtungen. In bestimmten Bereichen wie etwa im Baugewerbe herrschen hingegen *Lastwagen mit Kippvorrichtung* vor. Ihnen wird immer dann der Vorzug gegeben, wenn die Transportaufgaben vorwiegend im Abtransport von Aushub auf Baustellen oder in der Beförderung von Sand, Kies u. ä. Gütern bestehen, weil beim Entladevorgang durch Kippen der Ladepritsche viel Zeit gespart werden kann. Auf *Lastwagen und deren Anhänger mit geschlossenem Kasten* kamen am Stichtag der Erhebung rund 17 % des gesamten Bestandes an Lastwagen und 11 % der Ladekapazitäten, die für gewerbliche Transportaufgaben bereitgehalten wurden. Die entsprechenden Anteile für den Werkverkehr weichen hiervon, wie der Tabelle entnommen werden kann, nur geringfügig ab. Verhältnismäßig zahlreich werden diese Fahrzeuge von Handelsbetrieben gehalten. Bei den unter *Möbel-, Isolier-, Kessel-, Silo- und Sonderfahrzeugen* zusammengefaßten Lastwagen stehen verhältnismäßig niedrigen Anteilssätzen für die Fahrzeuge hohe Anteile an Ladekapazitäten gegenüber. Das hat seinen Grund darin, daß in dieser Position der Tabelle auch alle sogenannten Sonstigen Lastfahrzeuge aufgenommen worden sind. Sie dienen nach ihrer Bauart nur zum Transport besonderer, meist schwererer Lasten, wie z. B. Langmaterialfahrzeuge, Kabeltransportfahrzeuge, Tieflader u. ä.

Die regionale Verteilung der Ladekapazitäten

Die weite Streuung der Ladekapazitäten und damit der Straßenfahrzeuge zum Gütertransport nach ihren Standorten zeigt, daß Baden-Württemberg in allen seinen Teilen, auch in den gebirgigeren Gebieten des Schwarzwaldes und der Schwäbischen Alb, durch den Straßenverkehr verhältnismäßig gut erschlossen ist. Der beträchtliche Umfang an Ladekapazitäten,

die im Werkverkehr bereitgehalten werden, läßt die Bedeutung der gewerblichen Wirtschaft, vor allem die der Industrie und des Handels, erkennen, die diesen Stand der verkehrsmäßigen Erschließung zweifellos erst ermöglicht hat. Wenn sich in dem beigegebenen Kartogramm zwischen den einzelnen Kreisen auch recht beachtliche Unterschiede ergeben, so zeigt doch die Verteilung der insgesamt vorhandenen Ladekapazitäten in der Gliederung nach Regierungsbezirken eine bemerkenswerte Ausgewogenheit (vgl. Tabelle 4).

Das Schaubild vermittelt einen Überblick über die *Ladekapazitäten* der Straßenfahrzeuge zum Gütertransport in der *Verteilung nach Stadt- und Landkreisen* nach dem Stand vom 28. September 1962, dem Stichtag der Erhebung. Bei den in den einzelnen Kreisen insgesamt vorhandenen Ladekapazitäten wurde noch danach unterschieden, zu welchen Anteilen sie von Arbeitsstätten des gewerblichen Verkehrs oder aber von Betrieben der übrigen gewerblichen Wirtschaft, also für Zwecke des Werkverkehrs, bereitgehalten werden. Große Ladekapazitäten mit verhältnismäßig hohen Anteilen von Werkverkehr lassen zweifellos auf Transportbedürfnisse der Betriebe der gewerblichen Wirtschaft in den jeweiligen Kreisen schließen. Dagegen lassen hohe Anteile des Verkehrsgewerbes an den Ladekapazitäten nicht immer Rückschlüsse auf eine entsprechend große Nachfrage nach Transportraum in den betreffenden Kreisen zu. Das hat seine Gründe in den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG). Mit ihnen wird die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen für andere im Güternahverkehr auf einen Umkreis von 50 km, gerechnet in der Luftlinie vom Mittelpunkt des Standortes des Kraftfahrzeuges (Ortsmittelpunkt) aus, beschränkt. Wohl als Auswirkung dieser Regelung sind Nahverkehrsbetriebe in Gebieten entstanden, in denen man ein so verhältnismäßig großes Angebot an Ladekapazitäten zunächst nicht erwarten würde. Diese Ladekapazitäten werden für Transportaufgaben eingesetzt, bei denen Be- und Entladestellen bis zu 100 km voneinander entfernt, vom Standort der Kraftfahrzeuge aus aber noch im Nahverkehr zu erreichen sind. So sind zweifellos die relativ hohen Anteile des gewerblichen Güterverkehrs, gemessen an den insgesamt vorhandenen Ladekapazitäten der Straßenfahrzeuge, in den Landkreisen Schwäbisch Hall, Pforzheim und Calw zu verstehen. In den mehr landwirtschaftlich orientierten Kreisen Münsingen und Hechingen kommt dazu, daß zahlreiche landwirtschaftliche Betriebe im Nebengewerbe einen Fuhrbetrieb unterhalten. Diese Betriebsteile wurden aber beim Verkehrszensus als selbständige gewerbliche Verkehrsbetriebe erfaßt und dem Verkehrsgewerbe zugezählt. Das gilt freilich in recht unterschiedlichem Maße für alle Landkreise. In den übrigen Bereichen der gewerblichen Wirtschaft wurde dagegen bei Mischformen der Betriebe so verfahren, daß sie nur dann dem Verkehrsgewerbe zugeordnet worden sind, wenn ihr wirtschaftlicher Schwerpunkt auch beim gewerblichen Verkehr lag. In diesen besonders genannten Landkreisen entfielen am Stichtag der Erhebung mehr als die Hälfte der insgesamt vorhandenen Ladekapazität der Straßenfahrzeuge zum Gütertransport auf den gewerblichen Verkehr. Dazu zählt auch noch der Landkreis Kehl. Seine Grenznähe mit dem Grenzübergang nach Straßburg hat dazu geführt, daß hier eine Reihe von Speditionsbetrieben Niederlassungen mit einem beachtlichen Lastkraftwagenbestand unterhalten, der vorwiegend in der Grenzspedition und Internationalen Spedition eingesetzt wird.

Dipl.-Ing. Norbert Mach

Die Versorgung mit Baumschulware

Ergebnisse der Erhebung über die Pflanzenbestände in Baumschulen im Jahr 1964

Die Pflanzenbestände in Baumschulen werden im Frühjahr jeden Jahres im Rahmen einer Totalerhebung festgestellt. Die Erhebung erstreckt sich auf sämtliche Baumschulbetriebe, die sich mit der Anzucht von Obst- und Ziergehölzen einschließlich Forstpflanzen zum Zwecke des Verkaufs befassen; sie soll einen Überblick über den Umfang der in den

Baumschulen vorhandenen Pflanzenbestände vermitteln, damit die Erzeugung laufend auf die Bedürfnisse des Obst- und Gartenbaus abgestellt werden kann.

Nach den Ergebnissen der Baumschulerhebungen von 1960 bis 1964 stellt sich die Entwicklung der *Gesamtbestände an Baumschulware* in Baden-Württemberg wie folgt dar: