

wiegend in den minderwichtigen Lös- und Ladestellen verladenem Kies und Sand ist der Anteil der B-Häfen am Gesamtumschlag der Binnenwasserstraßen des Landes, der 1954 nur 15,3 vH betragen hatte, auf 22 vH im Jahr 1958 gestiegen.

Zum Transport der knapp 22 Mill. t Güter auf den baden-württembergischen Wasserstraßen waren insgesamt 92 954 Schiffe eingesetzt, von denen 76,5 vH Selbstfahrer, das heißt Schiffe mit eigener Triebkraft, waren; sie beförderten 14,5 Mill. t, das sind 66,2 vH der gesamten Gütermenge. Der Rest wurde von Güterschiffen ohne eigene Triebkraft gefahren. Am gesamten Güterverkehr waren Schiffe unter deutscher Flagge mit 79,6 vH beteiligt, 14 vH der Schiffe hatten niederländische und 3,2 vH schweizerische Nationalität. Daneben waren u. a. noch belgische und französische und vereinzelt österreichische und luxemburgische Schiffe in den Häfen des Oberrheins und des Neckars anzutreffen.

Der Güterverkehr im 1. Halbjahr 1959

Im ersten Halbjahr 1959 sind in den Häfen, Lös- und Ladestellen Baden-Württembergs insgesamt 12 Mill. t Güter umgeschlagen worden, das sind knapp 20 vH mehr als im ersten Halbjahr 1958.

Der Güterverkehr am Oberrhein stieg in diesem Zeitraum um 12,5 vH auf 7,2 Mill. t; besonders stark erhöhten sich die Güterumschläge in Karlsruhe, Kehl, Breisach und Weil. In Mannheim und Rheinfelden dagegen gingen die Verladungen um 9 bzw. 42 vH zurück. Die minderwichtigen Lös- und Ladestellen am Oberrhein erhöhten ihre Umschläge um die Hälfte auf 1,6 Mill. t.

Die Ein- und Ausladungen am Neckar waren um 32,4 vH größer als in der ersten Hälfte 1958 und betrugen 4,8 Mill. t. Zu diesem günstigen Ergebnis hat hauptsächlich der Umschlag des Hafens Stuttgart mit 1,7 Mill. t geführt. Dieser Gütermenge steht ein Umschlag für die Zeit vom 31. März bis 30. Juni 1958 von 0,36 Mill. t gegenüber. Der Güterverkehr von Heilbronn war um 20 vH und der von Heidelberg um 10 vH rückläufig.

Steinkohleverladungen gingen weiterhin – und zwar um 11 vH auf 2,8 Mill. t – zurück, während der Braunkohleumschlag mit 0,7 Mill. t um knapp 22 vH zugenommen hat. Um über die Hälfte erhöht haben sich auch die Ein- und Ausladungen von Kies und Sand auf 3,2 Mill. t. Der Mineralölumschlag war um 31 vH höher als in den ersten sechs Monaten des Jahres 1958 und erreichte 1,4 Mill. t.

Rolf Baumann

Der Personenverkehr der Straßenverkehrsunternehmen im Jahr 1958

Die Straßenverkehrsunternehmen in Baden-Württemberg beförderten 1958 rund 693 Millionen Personen, das sind 1,6 vH weniger als im Vorjahr. Demgegenüber erhöhte sich die Zahl der geleisteten Wagenkilometer um 1,0 vH auf 239,5 Millionen. Die seit mehreren Jahren beobachtete Verlagerung vom schienen- und fahrdrahtgebundenen Verkehr zum Kraftomnibusverkehr setzte sich auch im Berichtsjahr fort. Doch war die Entwicklung bei den einzelnen Verkehrsträgern nicht einheitlich. Bei den Straßenbahnen verminderte sich die Länge der in Betrieb befindlichen Strecken nur unwesentlich, die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer nahm um 2,7 vH ab. Dieser Rückgang der Fahrleistung dürfte aber auch zum Teil mit der Inbetriebnahme größerer Wagentypen zusammenhängen. So hat zum Beispiel die Stuttgarter Straßenbah-

nen AG 1958 zwei sechssitzige Gelenkwagen mit 60 Sitz- und 160 Stehplätzen in Verkehr gestellt. Die Zahl der Fahrgäste verringerte sich um 2,6 vH.

Auch bei den Obusbetrieben wurde das Streckennetz eingeschränkt; es wurden aber mehr Fahrzeuge, sowohl Triebwagen als auch Anhänger, eingesetzt. In stärkerem Maße als bei den Straßenbahnen ging die Fahrleistung (– 5,2 vH) sowie die Zahl der Beförderten (– 6,2 vH) zurück.

Am Jahresende wiesen 761 Kraftomnibusbetriebe Verkehrsleistungen aus. Diese Betriebe unterhielten 1689 Linien und befuhren ein Liniennetz von 38 094 km mit 4059 Omnibussen und 444 Anhängern. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Streckenlänge im ganzen um 2 vH erweitert werden, wozu besonders die Deutsche Bundesbahn beigetragen hat, die ihre Linienstrecken um rund 4 vH verlängerte. Die Zahl der Fahrzeuge nahm um rund 2 vH zu. Doch dürfte sich die Platzkapazität noch stärker vergrößert haben, da immer mehr Großraumwagen in Dienst genommen werden. So wurden jetzt neben größeren Wagentypen auch Gelenkbusse für durchschnittlich 150 Personen und Doppeldecker mit rund 80 Sitz- und 13 Stehplätzen eingesetzt. Die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer stieg gegenüber dem Vorjahr um 3 vH auf 161,2 Millionen. Nahezu drei Viertel davon entfielen auf den Linien- und ein Viertel auf den Gelegenheitsverkehr. Die größte Ausweitung der Fahrleistung verzeichneten die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen mit 6 vH und die privaten Unternehmen mit 5 vH. Die Leistungen der

Verkehrsleistungen der Straßenbahnen und der Obusbetriebe in Baden-Württemberg

Jahr	Straßenbahn			Obus		
	Länge der Strecken ¹⁾	Gefahrene Wagen-km ²⁾	Beförderte Personen	Länge der Strecken ¹⁾	Gefahrene Wagen-km ²⁾	Beförderte Personen
	km	Mill. km	Millionen	km	Mill. km	Millionen
1956	335	78,5	395,5	53	5,7	38,0
1957	335	74,8	380,3	53	5,8	37,1
1958	334	72,8	370,6	50	5,5	34,8

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

¹⁾ Am Jahresende. — ²⁾ Wagenkilometer = Motorwagenkilometer + Anhängerkilometer.

Personenverkehrsbetriebe¹⁾ und Beförderungsmittel²⁾ der Straßenverkehrsunternehmen in Baden-Württemberg

Betriebsart Verkehrsträger	1956			1957			1958		
	Betriebe	Triebwagen	Anhänger	Betriebe	Triebwagen	Anhänger	Betriebe	Triebwagen	Anhänger
Straßenbahnen	11	774	939	11	764	942	11	764	933
Obusbetriebe	5	82	28	5	81	27	5	83	28
Kraftomnibusbetriebe	744	3 876	452	780	3 973	437	761	4 059	444
davon									
Kommunale und gemischt-wirtschaftliche Unternehmen	19	445	88	19	475	83	19	496	87
Private Unternehmen	717	2 054	127	753	2 142	128	734	2 239	123
Nichtbundes-eigene Eisenbahnen	6	168	32	6	179	32	6	184	36
Deutsche Bundespost	1	876	105	1	849	102	1	793	101
Deutsche Bundesbahn	1	333	100	1	328	92	1	347	97

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

¹⁾ Betriebe, die Verkehrsleistungen aufwiesen. — ²⁾ In Betrieb befindliche Beförderungsmittel, jeweils am Jahresende.

Verkehrsleistungen der Kraftomnibusbetriebe in Baden-Württemberg

Jahr	Länge der Linien ¹⁾ km	Gefahrene Wagenkilometer ²⁾			Beförderte Personen		
		insgesamt	Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr	insgesamt	Linienverkehr	Gelegenheitsverkehr
		Millionen km	Millionen km	Millionen km	Millionen	Millionen	Millionen
1956	37 293	150,9	115,7	35,2	275,2	268,2	7,0
1957	37 377	156,6	117,8	38,8	286,7	278,8	7,9
1958	38 094	161,2	119,9	41,3	287,5	279,2	8,3
davon							
Kommunale und gemischt-wirtschaftliche Unternehmen ..	1 221	23,5	22,4	1,1	76,5	76,2	0,3
Private Unternehmen	18 437	78,1	41,2	36,9	95,9	89,2	6,7
Nichtbundeseigene Eisenbahnen	1 733	7,8	6,7	1,1	16,8	16,4	0,4
Deutsche Bundespost	8 947	29,5	27,8	1,7	59,3	58,7	0,6
Deutsche Bundesbahn	7 756	22,3	21,8	0,5	39,0	38,7	0,3

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

¹⁾ Am Jahresende. — ²⁾ Wagenkilometer = Motorwagenkilometer + Anhängerkilometer.

nichtbundeseigenen Eisenbahnen und die der Deutschen Bundesbahn blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert. Lediglich bei der Deutschen Bundespost ergab sich ein Rückgang um 2 vH. Im Jahr 1958 wurden 287,5 Millionen Fahrgäste gezählt, das sind 0,3 vH mehr als im Vorjahr. Die Zahl der im Gelegenheitsverkehr beförderten Personen nahm zwar um 5 vH zu, doch fällt diese Zunahme bei dem geringen Anteil von

3 vH, den der Gelegenheitsverkehr ausmacht, kaum ins Gewicht. Die größte Steigerung der Fahrgästzahl verbuchte die Deutsche Bundesbahn mit über 4 vH, während die privaten, kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmen sowie die nichtbundeseigenen Eisenbahnen Zugänge von 1 bis 2 vH aufwiesen. Hingegen ging bei der Deutschen Bundespost die Zahl der beförderten Personen um mehr als 7 vH zurück.

Ruth Paulus

Die Wohnverhältnisse der Haushalte in Normalwohnungen

Allgemeines

Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die Ergebnisse der 10prozentigen Repräsentativhebung zur Wohnungsstatistik 1956/57, die am 25. September 1956 auf Grund des Bundesgesetzes vom 17. Mai 1956 (BGBl. Teil I Nr. 23 vom 23. Mai 1956; S. 427/428) über eine Statistik der Wohn- und Mietverhältnisse und des Wohnungsbedarfs durchgeführt wurde. In die Repräsentationsmasse sind 10 vH aller in der Totalerhebung zur Wohnungsstatistik 1956/57 erfaßten Wohnungen, nämlich 192 188 Normalwohnungen, einbezogen worden; ferner wurde bei der Auswahl der Maßstab zugrunde gelegt, daß die in diesen Wohnungen lebenden Haushalte (230 408 Wohnparteien) dem aus der Totalzählung bekannten Verhältnis von Wohnungsinhabern zu Untermieterwohnparteien entsprachen. Hierdurch konnte die Hochrechnung der Ergebnisse aus der Repräsentativ-erhebung zu ungefähren Totalzahlen wesentlich erleichtert werden. In den nachstehenden Tabellen sind die Grundzahlen bereits als hochgerechnete, also verzehnfachte Ergebnisse wiedergegeben. Bei der Beurteilung der Zahlenwerte ist zu berücksichtigen, daß die Ergebnisse infolge der repräsentativen Auswertung mit einem Zufallsfehler behaftet sein können, der je nach der Größe der in einem Tabellenfeld ausgewiesenen Grundzahl verschieden groß ist. Der Genauigkeitsgrad und damit die Aussagekraft für den gesamten Erhebungsbereich wächst daher mit der Besetzungsdichte der Tabellenfelder. Da es bei einer Stichprobenerhebung weniger auf die absoluten Nachweisungen als auf die Darlegung von Strukturverhältnissen ankommt, konnte auf eine bis ins einzelne gehende Abstimmung der Grundtabellen verzichtet werden.

Die Ergebnisse der 10prozentigen Erhebung bestätigen die auf Grund der Totalzählung vom 25. September 1956 bereits getroffenen Feststellungen über Wohnungen und Wohnparteien¹⁾ in mehrfacher Hinsicht und vermitteln darüber hinaus auch Aufschlüsse über die Belegungsverhältnisse der Wohnungen nach Gebäudeart und Baualter sowie über die Unterbringung der Wohnparteien nach Besitz- und Wohnverhältnissen.

Über die Hälfte aller Normalwohnungen sind Altbauwohnungen

Von dem am Stichtag ermittelten Bestand an 1 921 880 Normalwohnungen befinden sich 732 650 in Nordwürttemberg und 440 800 in Nordbaden, also über drei Fünftel aller gezählten Wohnungen in den nördlichen Regierungsbezirken. Auf Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern entfallen 396 780 (21 vH) und 351 650 Wohnungen (18 vH). Über die Hälfte aller Normalwohnungen stammten aus der Zeit vor dem 1. Juli 1918; das sind rund 1 Million Altbauwohnungen. Die Begrenzung der Altbau-epoche, die von der mietrechtlich erforderlichen Zäsur abweicht, war im Hinblick auf eine rei-

bungslose praktische Durchführung der Zählung gewählt worden. Hierbei wurde die Jahresmitte 1918 für die auskunftspflichtigen Haushalte als ein zweckmäßigeres Einstufungskriterium als der für die genaue Ermittlung der Mietwohnungen mit „Altbaumieter“ festgelegte 1. April 1924 angesehen. 477 230 Wohnungen oder 25 vH aller Normalwohnungen sind nach der Währungsreform vom 20. Juni 1948 erstellt worden. Der Anteil dieser sogenannten Neubauwohnungen an allen Wohnungen ist nahezu gleich groß wie der aus der Bauperiode vom 1. Juli 1918 bis 20. Juni 1948 verbliebene Bestand an 444 490 Neubauwohnungen (23 vH).

Bringt man die Zahl der Neu- und Neubauwohnungen ins Verhältnis zu den Mietwohnungen einerseits und zu den Eigentümerwohnungen andererseits, so verteilen sich die Neu- und Neubauwohnungen zu 63 vH auf Mietwohnungen und zu 37 vH auf Eigentümerwohnungen. Daß mehr als die Hälfte aller Mietwohnungen auf diese Baualtersgruppe entfallen, dürfte auf die sehr viel stärkeren Kriegszerstörungen in den Großstädten mit ihrer hohen Quote an Mietwohnungen zurückzuführen sein. In Großstädten liegt der Vmhundertsatz der nach 1948 errichteten Mietwohnungen nicht nur über dem für die kleineren Gemeinden errechneten Wert, sondern auch erheblich über dem Landesdurchschnitt. In den Gemeinden mit weniger als 5000 Einwohnern kommen über 60 vH des Wohnungsbestandes auf Altbauwohnungen; anteilmäßig am stärksten sind die Nachkriegswohnungen in den Gemeinden mit 50 000 bis unter 100 000 Einwohnern vertreten (37 vH).

62 vH aller Normalwohnungen liegen in Einfamilien- und Bauernhäusern

Eine Unterscheidung der Wohnungen nach der Art der Gebäude, in welchen sie liegen, ergibt, daß 861 230 Wohnungen, das sind 45 vH des Gesamtbestandes, als Wohnungen in Einfamilienhäusern gezählt worden sind. 703 440 Wohnungen oder 37 vH befinden sich in Mehrfamilienhäusern, das heißt in Wohngebäuden mit drei und mehr Wohnungen. Auf die Gruppe der Wohnungen in Bauernhäusern und Kleinsiedlerstellen kommen etwa 17 vH des Wohnungsbestandes. Rechnet man diese 322 370 Wohnungen zu den Wohnungen in Einfamilienhäusern hinzu, so zeigt sich, daß über drei Fünftel aller erfaßten Normalwohnungen in Gebäuden liegen, deren Bewohner mehr oder minder stark durch Erwerbs- und Besitzverhältnisse mit Grund und Boden verbunden sind. Sowohl

¹⁾ Vgl. „Statistische Monatshefte Baden-Württemberg“, 5. Jg. 1957, Heft 7, S. 186 ff.