

STATISTISCHE BERICHTE

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

Arbeits-Nr. V/4/9

4. März 1950

Verkehrsindexziffern für das Vereinigte
Wirtschaftsgebiet im Dezember und im Jahre 1949.

A. Güterverkehr.

1. Die Entwicklung im Dezember 1949.

Die Indexziffer des Güterversandes von Bahn und Schifffahrt lag im Dezember 1949 mit 75,3 vH ihres Standes von 1936 um 9,9 vH niedriger als im Vormonat, jedoch um 1,2 vH höher als im gleichen Monat des Vorjahres. Der hohe Rückgang gegenüber dem Vormonat ist vorwiegend auf die weitgehende Arbeitsruhe zwischen Weihnachten und Neujahr und auf jahreszeitliche Einflüsse zurückzuführen. Von den für die Indexberechnung des Güterversandes erfassten Verkehrsträgern hat sich insbesondere der arbeitstägliche Versand der Bundesbahn stärker vermindert (-12,1 vH), während die Einladungen in den Binnenhäfen arbeitstäglich um 3,5 vH angestiegen sind. Der Güterumschlag in den Binnenhäfen hat allerdings um 2,6 vH abgenommen. Im seewärtigen innerdeutschen Küstenverkehr belief sich der Rückgang der versandten Gütermengen auf 6,6 vH; der seewärtige Güterumschlag insgesamt hat sich dagegen als Folge des verstärkten Auslandsverkehrs um 2,5 vH ausgeweitet (vergl. auch Übersicht 1).

2. Die Entwicklung im Jahre 1949.

Im Jahre 1949 ist die Indexziffer des arbeitstäglichen Güterversandes von Bahn und Schifffahrt im Vergleich zum Vorjahr um 9,6 vH angestiegen und erreichte 78,7 vH ihres Umfanges von 1936. Gegenüber 1947 nahm die Indexziffer um 37,3 vH zu. Bemerkenswert ist, dass der arbeitstägliche Güterversand der Bundesbahn innerhalb Jahresfrist nur um 9,0 vH, bei der Binnenschifffahrt jedoch um 15,6 vH angestiegen ist. Demgegenüber haben sich in der Seeschifffahrt die im Inlandsverkehr abgegangenen Gütermengen um 23,9 vH verringert.

Bezogen auf 1936 stellte sich 1949 der arbeitstägliche Versand der Bundesbahn auf 83,3 vH, die Einladungen in 75 wichtigeren Binnenhäfen auf 64,3 vH und in 12 wichtigen Seehäfen auf 38,6 vH. Danach hat sich der Güterverkehr der Bundesbahn im Vergleich zur Binnen- und Seeschifffahrt verhältnismässig am günstigsten entwickelt. In welchem Maße demgegenüber die Beförderungsleistungen im Lastkraftwagenverkehr seit 1936 zugenommen haben, lässt sich mangels statistischer Unterlagen nicht feststellen. Da sich aber die Lastkraftwagenbestände seitdem mehr als verdoppelt haben (die Lastkraftwagen mit einer Nutzlast über 2 t sogar verdreifacht) und auch der Bestand an Kraftfahrzeuganhängern erheblich angestiegen ist, dürfte im Jahre 1949 der Güterverkehr aus Lastkraftwagen etwa das Doppelte seines Umfanges von 1936 betragen haben. Würde man auf Grund dieser naturgemäß groben Schätzung den Güterkraftverkehr in die Indexziffer des Güterversandes von Bahn und Schifffahrt einbeziehen, so hätte diese im Jahresdurchschnitt 1949 erheblich über ihrem nur für Bahn und Schifffahrt erreichten Stand gelegen. Die Indexziffer des Güterversandes von Bahn, Binnen- und Seeschifffahrt gibt demnach nur die Entwicklung des Güterverkehrs dieser 3 Verkehrsträger wieder, für die Seeschifffahrt zudem nur die Entwicklung im Küstenverkehr. Sie vermag deshalb über den Stand des gesamten Güterverkehrs (also einschliesslich des Güterkraftverkehrs) nichts auszusagen und kann aus diesem Grunde mit anderen Wirtschaftszahlen, insbesondere auch mit dem Produktionsindex, nicht verglichen werden.

Bei den weiteren Meßziffern des Güterverkehrs hat sich die Meßziffer der Güterwagengestellung gegenüber dem Vorjahr um 17,7 vH erhöht, also annähernd doppelt so stark wie die des Güterversandes, obwohl die Zahl der im Jahre 1949 gestellten Güterwagen nur 64,4 vH der Gestellungsziffern von 1936 ausmachte (der Güterversand belief sich im Jahre 1949 dagegen auf 83,3 vH). Die Meßziffer der Nettotonnenkilometer lag bei 104,4 vH und die der Wagenachskilometer bei 91,8 vH von 1936¹⁾.

In der Binnenschifffahrt hat sich der Güterumschlag in 75 wichtigeren Binnenhäfen im Vergleich zum Vorjahr um 12,7 vH erhöht und somit 62,1 vH des Verkehrsumfanges von 1936 erreicht. Der Grenzdurchgangsverkehr auf dem Rhein bei Emmerich entwickelte sich demgegenüber im Jahre 1949 weitaus günstiger (+ 28,2 vH); er belief sich jedoch erst auf 45,4 vH seines Standes von 1936.

Im seewärtigen Güterverkehr verlief die Entwicklung des deutschen Küstenverkehrs und des Auslandsverkehrs im Jahre 1949 gegenläufig. So weitete sich der Verkehr mit ausserdeutschen europäischen und mit aussereuropäischen Häfen um 24,0 vH aus, während sich die im Küstenverkehr umgeschlagenen Gütermengen um 24,3 vH vermindert haben.

1) Die Gründe für diese unterschiedliche Entwicklung von Güterversand und Güterwagengestellung, Nettotonnen- und Wagenachskilometer sind im Bericht vom 17.1.1950 näher erläutert worden.

Die verhältnismässig günstige Entwicklung des überseeischen Güterverkehrs ist eine Folge des gestiegenen Aussenhandels. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass mehr als 90 vH der im Auslandsverkehr umgeschlagenen Gütermengen auf Schiffe fremder Flaggen entfallen und die deutsche Flagge nur zu einem Bruchteil ihres früheren Umfanges am Über-Seeverkehr beteiligt ist. Für die deutsche Zahlungsbilanz bedeutet dies eine erhebliche Vorbelastung, da die Frachten in Devisen bezahlt werden müssen.

Der Güterverkehr im Nord-Ostsee-Kanal hat auch im Jahre 1949 stark zugenommen (+ 53,5 vH); er erreichte einen Stand von 131,4 vH von 1936. Auch hier sind überwiegend Schiffe fremder Flaggen an der Verkehrsausweitung beteiligt gewesen, denn die auf deutschen Schiffen beförderten Gütermengen betrugen nur 34,1 vH ihres Umfanges von 1936. (vgl. Übersicht 2)

B. Personenverkehr.

1. Die Entwicklung im Dezember 1949.

Bei der Bundesbahn konnte der Reiseverkehr in den Weihnachtsfeiertagen den Ausfall des Berufsverkehrs nicht ausgleichen. Die Meßziffer der kalendertäglich beförderten Personen, die im Vormonat schon eine rückläufige Tendenz aufwies, sank aus diesem Grunde weiter um 2,9 vH (gegenüber dem Vorjahr um 9,1 vH). Auch die geleisteten Personenkilometer waren rückläufig, während die zurückgelegten Wagenachskilometer infolge des verstärkten Einsatzes von Sonderzügen um 3,1 vH zugenommen haben.

Im Straßenbahn- und Omnibusverkehr war - wie auch in den Vormonaten - ein weiterer Anstieg der Beförderungsleistungen zu verzeichnen.

2. Die Entwicklung im Jahre 1949.

Die Zahl der von der Bundesbahn kalendertäglich beförderten Personen stellte sich 1949 auf 187,1 vH ihres Umfanges von 1936 (1948: 226,2 vH, 1947: 230,6 vH). Im Berichtsjahr ist demnach die Zahl der beförderten Personen um 17,3 vH zurückgegangen. Der Personenverkehr der Bundesbahn war aber nicht nur seinem Umfange nach rückläufig, er hat sich auch in seiner Struktur verändert, was daraus hervorgeht, dass sich im Jahre 1949 die geleisteten Personen-kilometer um 36,7 vH verminderten, also verhältnismässig doppelt so stark wie die Zahl der beförderten Personen, eine Folge des überdurchschnittlich zurückgegangenen Reiseverkehrs bei im grossen und ganzen konstant gebliebenem Berufsverkehr. Im Gegensatz zu den rückläufigen Beförderungsleistungen haben die Betriebsleistungen im Personenverkehr (ausgedrückt in Wagenachskilometern) um 18,6 vH zugenommen. Die Bundesbahn hat also, trotz stark gesunkenen Personenverkehrs, die Reisemöglichkeiten weiterhin ausgebaut.

Ähnlich hat sich auch der Personenverkehr auf Straßenbahnen entwickelt: Rückgang der Beförderungsleistungen (- 16,2 vH), aber erhebliche Zunahme der in der Zahl der Wagenkilometer ausgedrückten Betriebsleistungen (+ 19,3 vH).

Demgegenüber sind im Omnibusverkehr sowohl die Beförderungsleistungen (+ 23,1 vH) als auch die Betriebsleistungen, diese aber in stärkerem Umfange (+ 42,5 vH), angestiegen.

Übersicht 1

Verkehrsindexziffern für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet
im Dezember 1949

1936 = 100

A. Güterverkehr

I. Gesamtindexziffer des Güterversandes

Z e i t	Bundesbahn		Binnen- schifffahrt		See - schifffahrt		Insgesamt 1)	
	monat- lich	arbeits- täglich	monat- lich	arbeits- täglich	monat- lich	arbeits- täglich	monat- lich	arbeits- täglich
Dez. 1948	83,5	81,9	48,1	47,2	46,2	45,3	75,8	74,4
Nov. 1949	90,7	91,4	57,2	57,6	33,0	33,3	83,0	83,6
Dez. 1949	81,9	80,3	60,8	59,6	31,7	31,1	76,8	75,3
Veränderung in vH								
gegenüber d. Vormonat	-9,7	-12,1	+6,3	+ 3,5	- 3,9	- 6,6	-7,5	-9,9
gegenüber d. Vorjahr	-1,9	- 2,0	+26,4	+26,3	-31,4	-31,3	+1,3	+1,2

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)

Verkehrsträger		Dezember 1948	November 1949	Dezember 1949	Veränderung Dez. 49.	
					in vH gegenüber dem Vormonat	Vorjahr
1. Bundesbahn						
a) Güterwagengestellung, (a)		60,8	70,8	63,8	- 9,9	+ 4,9
b) Nettotonnenkilometer 2) "		104,4	116,2	106,7	- 8,2	+ 2,2
c) Wagenachskilometer 2) "		88,6	102,8	93,8	- 8,8	+ 5,9
2. Binnenschifffahrt						
a) Güterumschlag der Binnenhäfen 3)	"	48,2	58,8	57,3	- 2,6	+18,9
b) Grenzverkehr bei Emmerich (k)	(k)	32,4	37,0	46,9	+26,8	+44,8
3. Seeschifffahrt						
a) Güterumschlag der Seehäfen 4) (a)	(a)	48,7	60,1	61,6	+ 2,5	+26,5
dav. i. dt. Küstenverkehr "	"	53,7	37,2	34,9	- 6,2	-35,0
" " Auslandsverkehr "	"	47,3	66,2	68,7	+ 3,8	+45,2
b) Güterverkehr im Nord- Ostsee-Kanal (k)	(k)	103,4	143,3	145,0	+ 1,8	+40,2
darunt.: auf deutsch. Schiffen "	"	32,7	28,1	35,0	+24,6	+ 7,0

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

B. Meßziffern des Personenverkehrs
(kalendertäglich)

Verkehrsträger		Dezember 1948	November 1949	Dezember 1949	Veränderung Dez.49. in vH gegenüber dem	
					Vormonat	Vorjahr
1. Bundesbahn						
a) Beförderte Personen	1)	197,1	184,4	179,1	- 2,9	- 9,1
b) Personenkilometer	1)	149,4	126,7	125,5	- 0,9	- 16,0
c) Wagenachskilometer	2)	99,3	103,6	106,8	+ 3,1	+ 7,6
2. Strassenbahnen	3)					
a) Beförderte Personen		223,2	205,1	209,0	+ 1,9	- 6,4
b) Wagenkilometer		104,1	113,1	113,7	+ 0,5	+ 9,2
3. Omnibusse	4)					
a) Beförderte Personen		376,4	412,6	437,5	+ 6,0	+ 16,2
darunter: durch die Deutsche Post		317,3	335,5	352,5	+ 5,1	+ 11,1
b) Wagenkilometer		215,4	267,0	275,5	+ 3,2	+ 27,9
darunter: durch die Deutsche Post						
	5)	115,3	140,9	145,0	+ 2,9	+ 25,8

- 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.

Übersicht 2

Verkehrsindexziffern für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet
im Jahr 1949
1936 = 100

A. Güterverkehr

I. Gesamtindexziffer des Güterversandes

Z e i t	Bundesbahn		Binnen- schifffahrt		See schifffahrt		Insgesamt ¹⁾	
	monat- lich	arbeits- täglich	monat- lich	arbeits- täglich	monat- lich	arbeits- täglich	monat- lich	arbeits- täglich
1947	63,9	64,3	32,4	32,6	25,2	25,3	57,0	57,3
1948	76,4	76,4	55,6	55,6	50,8	50,7	71,8	71,8
1949	83,2	83,3	64,3	64,3	38,4	38,6	78,6	78,7
Veränderung in vH								
gegenüber 1948	+ 8,9	+ 9,0	+15,6	+15,6	-24,4	-23,9	+ 9,5	+ 9,6
gegenüber 1947	+30,2	+29,5	+98,5	+97,2	+52,4	+52,6	+37,9	+37,3

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)

Verkehrsträger	1947	1948	1949	Veränderung 1949 in vH gegenüber 1948 1947	
1. Bundesbahn					
a) Güterwagengestellung ¹⁾ (a)		54,7	64,4	+17,7	
b) Nettotonnenkilometer ²⁾ "	73,4	92,1	104,4	+13,4	+42,2
c) Wagenachskilometer ²⁾ "	65,7	81,0	91,8	+13,3	+39,7
2. Binnenschifffahrt					
a) Güterumschlag der Binnenhäfen ³⁾ "	26,8	55,1	62,1	+12,7	+131,7
b) Grenzverkehr bei Emmerich (k)	18,4	35,4	45,4	+28,2	+146,7
3. Seeschifffahrt					
a) Güterumschlag der Seehäfen ⁴⁾ (a)	39,7	52,0	58,8	+12,9	+ 47,4
dav.i.d.t. Küstenverkehr "	30,3	56,7	42,9	-24,3	+ 41,6
" " Auslandsverkehr "	42,2	50,8	63,0	+24,0	+ 49,3
b) Güterverkehr im Nord- Ostseekanal (k)	58,1	85,6	131,4	+53,5	+126,2
dar.: auf deutsch. Schiffen "	15,3	26,4	34,1	+29,2	+122,9

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

B. Meßziffern des Personenverkehrs
(kalendertäglich)

Verkehrsträger	1947	1948	1949	Veränderung 1949 in vH gegenüber	
				1948	1947
1. Bundesbahn					
a) Beförderte Personen 1)	230,6	226,2	187,1	-17,3	-18,9
b) Personenkilometer 1)	236,8	217,7	137,9	-36,7	-41,8
c) Wagenachskilometer 2)	69,4	86,7	102,8	+18,6	+48,1
2. Straßenbahnen 3)					
a) Beförderte Personen	231,2	242,6	203,4	-16,2	-12,0
b) Wagenkilometer	81,4	92,3	110,1	+19,3	+35,3
3. Omnibusse 4)					
a) Beförderte Personen	272,4	311,1	383,1	+23,1	+40,6
darunter: durch die Deutsche Post	248,4	267,4	313,1	+17,1	+26,0
b) Wagenkilometer	121,3	170,3	242,6	+42,5	+100,0
darunter: durch die Deutsche Post 5)	69,3	88,6	132,8	+49,9	+91,6

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.