GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften
Daten historischer Studien

Grunddaten zur Entwicklung des deutschen Verkehrssystems: Bestände, Leistungen, Unfälle nach Verkehrszweigen, Ausgaben und Investitionen sowie ausgewählte Kennziffern im EU-Vergleich, 1950 - 2000.

(Gabriele Franzmann)

GESIS-Datenkompilation
ZA-Studiennummer: 8292

Studientitel:

Grunddaten zur Entwicklung des deutschen Verkehrssystems: Bestände, Leistungen, Unfälle nach Verkehrszweigen, Ausgaben und Investitionen sowie ausgewählte Kennziffern im EU-Vergleich, 1950 - 2000.

Autor:

Franzmann, G.

Beschreibung:

Die Entwicklung der regionalen Wirtschaft, des Handels und damit des Wohlstands hängen eng mit der zur Verfügung stehenden Verkehrsinfrastruktur zusammen. Der Verkehrssektor sorgt für die Mobilität von Personen sowie für den effizienten Austausch von Gütern und Nachrichten und lässt die Bedeutung räumlicher Distanzen in den Hintergrund treten. Hierbei sind sämtliche Bereiche des Verkehrs- und Informationswesens von Bedeutung. Die vorliegende Datenkompilation informiert über unterschiedliche Aspekte des Verkehrs durch die Zusammenstellung ausgewählter Zeitreihen aus der Verkehrsstatistik für die Bundesrepublik Deutschland. Sie enthält insgesamt **1034 Zeitreihen**, die sich größtenteils auf den Zeitraum der früheren und der heutigen Bundesrepublik Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990 erstrecken.
Für die Bestände an Kraftfahrzeugen und der Eisenbahnen konnten auch Werte erhoben werden, die in die Zeit des Deutschen Reiches 1870 und 1907 zurückreichen. Durch unterschiedliche Erhebungssystematiken kann die Vergleichbarkeit der Werte einer Zeitreihe eingeschränkt werden. In solchen Fällen wird in den zellen- und spaltenspezifischen Anmerkungen darauf hingewiesen.

Im Mittelpunkt der Kompilation steht der funktionale Aspekt des Verkehrs. Es werden Angaben zu den Fahrzeugbeständen, Verkehrswegen und Transportleistungen der Verkehrszweige – mit Ausnahme des Luftverkehrs – dargestellt. Hinzu kommen Tabellen zum Verkehrshaushalt des Bundes, zu den Verkehrs-Ausgaben des Bundes, zu den Investitionen in das Verkehrssystem und zu dem Bundes-Vermögen der Verkehrsanlagen.

Die Bestände und Neuzulassungen der Kraftfahrzeuge werden nach Kraftfahrzeugtyp, nach Hubraumklasse, Antriebsart sowie bei Neuzulassungen zusätzlich nach Berufsgruppe des Halters differenziert. Für die Bahnen werden Wagenbestände, Anzahl der Bahnhöfe, der Anschlüsse und der Bahnübergänge wiedergegeben. Für den Bereich der Binnenschifffahrt werden die Schiffsbestände nach Schiffstypen, Tragfähigkeit und durchschnittliches Alter berichtet.

Angaben zu Transport- und Beförderungsleistungen nach Verkehrszweigen für den Personen- und Güterverkehr werden nach den Verkehrsleistungen dargestellt, wobei auf einzelne Verkehrszweige in gesonderten Tabellen noch einmal vertiefend und mit weiterer Ausdifferenzierung eingegangen wird. Bei dem Gütertransport wird für den Straßenverkehr und die Binnenschifffahrt die Transportmenge und -leistung zusätzlich nach Gütergruppen aufgegliedert.

Moderne Verkehrsinfrastruktur bildet die Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit einer Volkswirtschaft. Investitionen erhalten und entwickeln die Verkehrsinfrastruktur. Daher wurden für die Bundesrepublik Deutschland Reihen zu den Ausgaben für und Investitionen in die Infrastruktur der einzelnen Verkehrszweige zusammengestellt.

In vergleichbarer Weise werden die Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen und nach Art der Verkehrsbeteiligung tabellarisch wiedergegeben, wobei auf Unfälle im Luftverkehr, im Eisenbahnverkehr und im Strassenverkehr anschließend gesondert und vertiefend eingegangen wird. Aufgrund der verfügbaren Datenlage bilden die Angaben zu den Strassenverkehrsunfällen einen deutlichen Schwerpunkt.

Die Datenkompilation wird abgeschlossen mit ausgewählten Kennziffern im EU-Vergleich.

Unter den Anmerkungen zur Studie finden sich weitere Erläuterungen zur sachlichen Gliederung der Studie (Anmerkungen, I. Anmerkungen zur sachlichen Gliederung der Studie).

Datentabellen in histat (Thema: Verkehr und Kommunikation)

Die Zeitreihen zum Bereich ‚Verkehr und Information' decken folgende Bereiche ab:

- A. Bestände des Straßen-, Schienen- und Binnenschifffahrtsverkehrs
  - A.1.1 Bestand Kraftfahrzeuge
    - A.1.1.1 Bestand an Kraftfahrzeugen, Reichsgebiet (1907-1938)
    - A.1.1.2 Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhänger nach Fahrzeugarten (1936-2000)
    - A.1.1.3 Bestand an Kraftfahrzeugen nach Antriebsart (1963-2000)
    - A.1.1.4 Bestand an Personen-Kraftfahrzeugen nach Hubraumklasse (1950-2000)
  - A.1.2 Neu-Zulassungen Kraftfahrzeuge
    - A.1.2.1 KFZ-Neu-Zulassungen nach Berufsgruppen (1950-1997)
    - A.1.2.2 KFZ-Neu-Zulassungen der Personen-Kraftfahrzeuge nach Hubraum (1950-1997)
    - A.1.2.3 KFZ-Neu-Zulassungen nach Antriebsart (1963-1999)
  - A.1.3 Straßennetz
    - A.1.3.1 Länge der öffentlichen Straßen nach Straßenart (1951-2000)
  - A.1.4. Bevölkerung nach Alter und Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner (1960-2000)
  - A.2 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen
    - A.2.1 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen, Reichsgebiet (1870-1937)
    - A.2.1.2 Eisenbahnen: Regionale Entwicklung des Eisenbahnnetzes - Streckenlängen, Reichsgebiet (1839-1914)
    - A.2.2 Eisenbahnen: Streckenlängen, Bahnhöfe, Anschlüsse und Fahrzeugbestände, Bundesgebiet (1950-2000)
  - A.3 Binnenschifffahrt: Schiffsbestände und Wasserstrassen
    - A.3.1 Binnenschifffahrt: Länge schiffbarer Wasserstrassen (1872-2010)
    - A.3.2 Binnenschiffe: Bestand, Tragfähigkeit und Altersstruktur nach Schiffstypen (1872, 1969-2010).

- B. Transport- und Beförderungsleistungen nach Verkehrszweigen
  - B.1 Güterverkehr nach Verkehrswegen und Gütergruppen (1954-2000)
    - B.1 Güterverkehr nach Verkehrswegen und Gütergruppen (1954-2000)
    - B.1.1 Güterverkehr nach Verkehrszweigen, früheres Bundesgebiet, Deutschland (1954-2000)
    - B.1.2 Güterverkehr (Nah und Fern) im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1954-1997)

        - B.1.2.1 Güterverkehr nach Gütergruppen im Straßenverkehr
        - B.1.3 Güterfernverkehr im Eisenbahnverkehr (1950-1997)
        - B.1.3.1 Güterverkehr nach Gütergruppen im Eisenbahnverkehr
        - B.1.4 Güterverkehr in der Binnenschifffahrt: Geleistete Tonnenkilometer auf Wasserstrassen (1875-2010)
        - B.1.4.1 Güterverkehr nach Gütergruppen in der Binnenschifffahrt
    - B.2 Personenverkehr (1952-2000)
        - B.2.1 Personenbeförderung nach Verkehrszweigen nach der amtlichen Statistik (1952-2000)
        - B.2.2 Personenbeförderung der Eisenbahnen nach Berechnungen des DIW
        - B.2.3 Personenbeförderung durch Straßenverkehrsunternehmen (1950-2000)

- C. Ausgaben, Investitionen und Vermögen
    - C.1.1 Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. € (1950-2000)
    - C.1.2 Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. DM. (1950-2000)
    - C.2.1.1 Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt zu den jeweiligen Preisen (1950-2000)
    - C.2.1.2 Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt zu den Preisen von 1995, in Mio.DM (1950-2000)
    - C.2.2.1 Brutto-Anlagevermögen in Preisen von 1995 (DM und EURO), 1950-2000
    - C.2.2.2 Netto-Anlagevermögen in Preisen von 1995 (DM und EURO), 1950-2000
    - C.3 Erwerbstätige in 1000 nach Verkehrszweigen (1950-2000)

- D. Verkehrsunfälle
    - D.1.1 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen (1960-2000)
    - D.1.2 Verkehrsunfälle und Verunglückte in der Luftfahrt (1960-2006)
    - D.1.3 Bahnbetriebsunfälle auf Vollspurbahnen der Deutschen Bundesbahn nach Unfallarten, früheres Bundesgebiet und Deutschland (1946-1962; 1985-2011)
    - D.2.1.1 Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten, Reichsgebiet (1906-1938)
    - D.2.1.2 Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten (1946-2000)
    - D.2.2 Straßenverkehrsunfälle nach Verunglückten und nach Straßenkategorien (1973-2000)
    - D.2.3 Unfälle mit Personenschaden je 10000 Kfz sowie je 1 Mill. Einwohner
    - D.2.5 Unfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung (1957-2000)
    - D.2.6 Unfälle mit Personenschaden nach Unfallursachen, von Hundert (1960-2000)
    - D.2.4 Unfälle mit Personenschaden je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer

- E. Kennziffern in EU-Vergleich
    - E.1 Länge der Verkehrswege für Schienenverkehr und Straßennetz (1930-2000 und 1985-2000)
    - E.2 Bestand an Kraftfahrzeugen, insgesamt und pro 1000 Einwohner (1985-2000)
    - E.3. Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (1985-2000)
    - E.4.1 Beförderte Personen durch die Eisenbahn (1985-2000)

- E.4.2 Beförderte Güter durch die Eisenbahn (1985-2000)

Veröffentlichung:

Franzmann, Gabriele (2014): Grunddaten zur Entwicklung des deutschen Verkehrssystems: Bestände, Leistungen, Unfälle nach Verkehrszweigen, Ausgaben und Investitionen sowie ausgewählte Kennziffern im EU-Vergleich, 1950 - 2000. GESIS-Datenkompilation. Koeln.

Untersuchungsgebiet(e):

Ehemalige Bundesrepublik Deutschland in den Grenzen von 1945, 1960 (inkl. Saarland und Berlin-West);
Deutschland in den Grenzen seit 1990.

Quellen (-typen):

1. Amtliche Statistik:
   - Statistisches Bundesamt für die Bundesrepublik Deutschland: Jahrbücher für die Bundesrepublik Deutschland.
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972. Stuttgart: Kohlhammer, 1972.
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung; W. Kohlhammer, Stuttgart und Mainz, verschiedene Jahrgänge.
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehr. Eisenbahnverkehr, Fachserie 8/ Reihe 2, verschiedene Jahrgänge.
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehr im Überblick, Fachserie 8/ Reihe 1.2, verschiedene Jahrgänge.
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2006. Download als Excel-Datei: 1. Strassenverkehrsunfälle – Zeitreihen. Datenblätter: Zeitreihe 1.1_D; Z_ 1.1_Früheres_B.gebiet; Z_1.1_Neue_Länder; Zeitreihe 1.2.; Z_1.2_Innerhalb; Zeitreihe_1.3 u. 1.4
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2007, S. 303-204.
   - Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Verschiedene Jahrgänge. Bearbeitet vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)

2. Verbandsstatistiken:
   - Verband der Automobilindustrie (Hrsg.): Tatsachen in Zahlen, verschiedene Jg.

3. Wissenschaftliche Publikationen:
   - Klatt, Siegurt: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen. Berlin: Duncker&Humblot
   - Mitchell, B.R. (2007): International Historical Statistics. Europe 1750-2005. Palgrave Macmillan.

ZA-Studiennummer:

8292

Bearbeiter:
Desislava Pavlova / Franzmann, Gabriele

Bemerkungen:
Version 1.0.0

Zugangsklasse:
A

Exportierbar:
ja

Fundort (=Quellenverzeichnis):
Ausführliches Quellenverzeichnis, Nennung einzelner Quellen je Tabelle

A. Bestände des Straßen- und Schienenverkehrs

A.1.1 Bestand Kraftfahrzeuge

Tabelle A.1.1.1
Bestand an Kraftfahrzeugen, Reichsgebiet (1907-1938)

- Von 1907 bis 1938: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972, S.205. W. Kohlhammer Verlag: Stuttgart und Mainz, 1972.

Tabelle A.1.1.2
Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhänger nach Fahrzeugarten (1936-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jahrgänge:
  für die Angaben der Jahre 1938-1956: Statistisches Jahrbuch, 1961, S. 358;
  für die Angaben der Jahre 1957-1963: Statistisches Jahrbuch, 1964, S. 356;
  für die Angaben der Jahre 1964-1966: Statistisches Jahrbuch, 1967, S. 341;
  für die Angaben der Jahre 1967-1969: Statistisches Jahrbuch, 1970, S. 299;
  für die Angaben der Jahre 1970-1973: Statistisches Jahrbuch, 1974, S. 326;
  für die Angaben der Jahre 1974-1975: Statistisches Jahrbuch, 1976, S. 33;
  für die Angaben der Jahre 1977-1979: Statistisches Jahrbuch, 1980, S. 266;
  für die Angaben der Jahre 1980-1982: Statistisches Jahrbuch, 1983, S. 281;
  für die Angaben der Jahre 1983-1986: Statistisches Jahrbuch, 1987, S. 291;
  für die Angaben der Jahre 1987-1988: Statistisches Jahrbuch, 1989, S. 275;
  für die Angaben der Jahre 1989-1993: Statistisches Jahrbuch, 1996; S. 313;
  für die Angaben der Jahre 1994-2000: Statistisches Jahrbuch, 2000; S. 300,.

Tabelle A.1.1.3
Bestand an Kraftfahrzeugen nach Antriebsart (1963-2000)

- Verband der Automobilindustrie (Hrsg.): Tatsachen in Zahlen, verschiedene Jg., zitiert nach den Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes. Tatsache in Zahlen:
  für die Angaben der Jahre 1962-1965 aus: 54. Folge, 1990, S. 324-325.
  für die Angaben der Jahre 1966-1992 aus: 57. Folge, 1993, S. 308-309.
  für die Angaben der Jahre 1993-1997 aus: 62. Folge, 1998, S. 230-231.
  für die Angaben der Jahre 1998-1999 aus: 64. Folge, 2000, S. 254 f.

Tabelle A.1.1.4
Bestand an Kraftfahrzeugen nach Hubraumklasse, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1950-2000)

- Verband der Automobilindustrie (Hrsg.): Tatsachen in Zahlen, verschiedene Jg., zitiert nach den Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes. Tatsache in Zahlen:
  für die Angaben der Jahre 1950-1970 aus: 39. Folge, 1975, S. 229.
  für die Angaben der Jahre 1971-1974 aus: 54. Folge, 1990, S. 295.
  für die Angaben der Jahre 1975-1992 aus: 57. Folge, 1993, S. 279.
  für die Angaben der Jahre 1994-1997 aus: 62. Folge, 1998, S. 180.

A.1.2 Neuzulassungen Kraftfahrzeuge

Tabelle A.1.2.1 KFZ-Neu-Zulassungen nach Berufsgruppen (1950-1997)

- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (Hrsg.): Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung; Kohlhammer, Stuttgart und Mainz; Verschiedene Jahrgänge:
  für die Jahre 1950 – 1958 aus: Jg. 1974, S. 102.
  für die Jahre 1960, 1965, 1970, 1972, 1974, 1976, 1978-1989 aus: Jg. 1990, S. 164-165.
  für die Jahre 1962-1964, 1966-1969, 1971, 1973, 1975, 1977 aus: Jg. 1980, S. 126-127.

Tabelle A.1.2.2
KFZ-Neu-Zulassungen der Personen-Kraftfahrzeuge nach Hubraum (1950-1997)

- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (Hrsg.): Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung; Kohlhammer, Stuttgart und Mainz; Verschiedene Jahrgänge:

  von 1950 bis 1959: Jg. 1974, S. 102
  von 1960 bis 1977: Jg. 1980, S. 126.
  von 1978 bis 1989: Jg. 1990, S. 165.
  von 1990 bis 1997: Jg. 1998, S. 107.

- von 1998 bis 2000: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVI) (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, 32. Jahrgang, 2003/2004, S. 146-147.

Tabelle A.1.2.3
Neu-Zulassungen von PKWs, Kraftomnibussen und Lastkraftwagen nach Antriebsart, früheres Bundesgebiet/ Deutschland (1963-1999)

- Verband der Automobilindustrie (VBA): Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft. Verschiedene Ausgaben.
  1963-1969: 54. Folge, 1990, S. 172.
  1970-1999: 64. Folge, 2000. S. 144.

A.1.3 Straßennetz

Tabelle A.1.3
Länge der öffentlichen Straßen, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1951-2000

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.):Verkehr in Zahlen, 2003/2004. Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg, 2003., S.108;
- Bundesverkehrsministerium Bonn (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, 1995. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), 1995., S.113;
- Der Bundesminister für Verkehr, Bonn (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, 1973. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), 1973., S.C87.

A.1.4 Kraftfahrzeugdichte

Tabelle A.1.4.
Bevölkerung nach Alter und Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner (1960-2000)

1950-1960:
- GENESIS Online, Abfrage: Bevölkerung: Deutschland, Stichtag, Altersjahre. (C)opyright Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2014. Stand: 11.07.2014.

1961-2000:
- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. Kapitel I. Gebiet und Bevölkerung. Tabelle: Wohnbevölkerung des Jahres x nach dem Alter. Verschiedene Jahrgänge.

A.2 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen

Tabelle A.2.1
Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen, Reichsgebiet (1870-1937)
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972, S.203. W. Kohlheimer Verlag: Stuttgart und Mainz, 1972.

- Mitchell, Brain R.: International Historical Statistics - Europe 1750-1988, 3rd ed. 1992, pp. 656.

Tabelle A.2.1.2
Eisenbahnen: Regionale Entwicklung des Eisenbahnnetzes - Streckenlängen, Reichsgebiet (1839-1914)

- Kiesewetter, Hubert (2004): Industrielle Revolution in Deutschland - Regionen als Wachstumsmotoren. Stuttgart: Franz Steiner, S. 241.

Tabelle A.2.2
Eisenbahnen: Streckenlängen, Bahnhöfe, Anschlüsse und Fahrzeugbestände, Bundesgebiet (1950-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972. Stuttgart: Kohlhammer 1972, S. 203. (für die Jahre 1953-1954).
- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, (versch. Jahrgänge 1956-2000):
  - Jg. 1956, S. 304, Tab. B.1 für 1952-1954;
  - Jg. 1958, S. 289, Tab. B.1 für 1955;
  - Jg. 1959, S. 289, Tab. B.1 für 1956-1957;
  - Jg. 1962, S. 352, Tab. B.1 für 1958-1960;
  - Jg. 1965, S. 361, Tab. B.1 für 1961-1963;
  - Jg. 1968, S. 311, Tab. B.1 für 1964-1966;
  - Jg. 1970, S. 295, Tab. B.1 für 1967-1968;
  - Jg. 1972, S. 320, Tab. B.1 für 1969-1970;
  - Jg. 1974, S. 322, Tab. B.1 für 1971-1972;
  - Jg. 1976, S. 333; Tab. B.1 für 1973-1974;
  - Jg. 1978, S. 268, Tab. 13.3 für die Jahre 1975-1976;
  - Jg. 1980, S. 262, Tab. 13.3 für 1977-1978;
  - Jg. 1984, S. 289, Tab. 13.3 für 1981-1982;
  - Jg. 1986, S. 279, Tab. 13.3 für 1983-1984;
  - Jg. 1988, S. 281, Tab. 13.3 für 1985-1986;
  - Jg. 1990, S. 287, Tab. 13.3 für 1987-1988;
  - Jg. 1991, S. 313, Tab. 13.3 für 1989, Gebiet Alte Länder;
  - Jg. 1993, S. 342, Tab. 13.3 für 1990 und 1991;
  - Jg. 1995, S. 315, Tab. 31.3 für 1992-1993;
  - Jg. 1997, S. 316, Tab. 13.3 für 1994-1995;
  - Jg. 2003, S. 308, Tab. 13.3 für 1996-2000.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) Verkehr. Eisenbahnverkehr, Fachserie 8/ Reihe 2; DeStatis, wissen.nutzen, 1990 und 2001.

A.3 Binnenschifffahrt: Schiffsbestände und Wasserstrassen

Tabelle A.3.1
Bestand an Binnenschiffen: Anzahl der Schiffe, Tragfähigkeit und Altersstruktur (1872, 1969-2011)

1872-1989:

- Kunz, Andreas (1999): Statistik der Binnenschiffahrt in Deutschland 1835-1989. Quellen und Forschungen zur Historischen Statistik von Deutschland, hrsg. von W. Fischer, F. Irsigler, K.H. Kaufhold und H. Ott,

Band 18/1 und Band 18/2. St. Katharinen: Scripta Mercaturae Verlag. GESIS-Datenfile ZA8157.

Ab 1990:

- wsv.de. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Veränderung des Schiffsbestandes der deutschen Binnenflotte im Jahr 2011.

Tabelle A.3.2
Binnenschifffahrt: Länge schiffbarer Wasserstrassen (1872-2010)

1877-1937 aus:

- Kunz, Andreas (Hrsg.), 1999: Statistik der Binnenschiffahrt in Deutschland 1835-1989. Quellen u. Forschungen zur Hist. Statistik von Deutschland, hrsg. von W. Fischer, F. Irsigler, K.H. Kaufhold und H. Ott, Band 18/1 und Band 18/2. St. Katharinen: Scripta Mercaturae Verlag. GESIS Köln, ZA8157 Datenfile Version 1.0.0; Datentabelle A.1.1: Länge und Ausbau von Wasserstrassen - nach Tiefgang.

Länge der Wasserstr. für die alten Bundesländer:

- Statistisches Bundesamt, Hrsg.: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden: Metzler und Poeschel. verschiedene Jahrgänge: Angaben für 1950 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1952, S. 286;
  1951 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1953, S. 369;
  1952 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1954, S. 340;
  1953 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1955, S. 326;
  1954 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1956, S. 316;
  1955 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1957, S. 342;
  1956 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1958, S. 301;
  1957 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1959, S. 299;
  1958 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1960, S. 343;
  1959 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1961, S. 350;
  1960 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1962, S. 371;
  1961 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1963, S. 361;
  1962: keine Werte im Stat.Jb.-BRD, da Jg. 1964 für das Jahr 1961 berichtet.
  1963 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1965, S. 373;
  1964 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1966, S. 371;
  1965 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1967, S. 349;
  1966 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1968, S. 323;
  1967 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1969, S. 323;
  1968 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1970, S. 306;
  1969 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1971, S. 327;
  1970 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1972, S. 333;
  1971 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1973, S. 346;
  1972 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1974, S. 333;
  1973 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1975, S. 337;
  1974 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1976, S. 345;
  1975 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1977, S. 271;
  1976 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1978, S. 283;
  1977 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1979, S. 282;

1978 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1980, S. 274;
1979 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1981, S. 286;
1980 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1982, S. 289;
1981 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1983, S. 289;
1982 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1984, S. 301;
1983 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1985, S. 296;
1984 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1986, S. 291;
1985 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1987, S. 299;
1986 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1988, S. 293;
1987 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1989, S. 282;
1988 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1990, S. 297;
1989 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1991, S. 323;
1990 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1992, S. 348;
1992 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1994, S. 339;
1993 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1995, S. 327;
1994 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1996, S. 321;
1996 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1997, S. 327;
1997 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1998, S. 313;
1998 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1999, S. 312;
1999 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2000, S. 308;
2000 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2000, S. 322;

Länge der Wasserstrassen für die Neuen Länder:

- Statistisches Bundesamt, Hrsg.: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden: Metzler und Poeschel. verschiedene Jahrgänge:

  Wert für 1990 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1992, S. 348;
  1991 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1993, S. 352;
  1992 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1994, S. 339;
  1993 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1995, S. 327;
  1994 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1996, S. 321;
  1996 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1997, S. 327;
  1997 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1998, S. 313;
  1998 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1999, S. 312;
  1999 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2000, S. 308;
  2000 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2000, S. 322;
  2001 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2002, S. 306;

Länge der Wasserstrassen für Deutschland:

- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jg., Kapitel 'Verkehr', Tabelle: Bestand an Binnenschiffen. Gewerblich genutzte, befahrene Strecken.

  Wert für 1990 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1992, S. 348;
  1991 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1993, S. 352;
  1992 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1994, S. 339;
  1993 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1995, S. 327;
  1994 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1996, S. 321;
  1996 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1997, S. 327;
  1997 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1998, S. 313;
  1998 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1999, S. 312;
  1999 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2000, S. 308;

2000 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2001, S. 322;
2001 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2002, S. 306;
2002 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2003, S. 306;
2003 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2004, S. 306;
2004 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2005, S. 427;
2005 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2006, S. 424;
2006 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2007, S. 424;
2007 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2008, S. 432;
2008 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2009, S. 432;
2009 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2010, S. 432.
Für 2010:aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2011, S. 426.

B. Transport- und Beförderungsleistungen nach Verkehrszweigen

Tabelle B.1.1
Güterverkehr nach Verkehrszweigen, früheres Bundesgebiet, Deutschland (1954-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, (versch. Jahrgänge 1957-1989).

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1957. Stuttgart: Kohlhammer. S. 326, Tabelle 4. Anteil der Hauptverkehrsträger am Güterverkehr 1954 bis 1956.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1960. Stuttgart: Kohlhammer. S. 330, A. Gesamtüberblick; Tabelle 2.Güterverkehr 1956 bis 1959 nach Hauptverkehrsarten.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1966. Stuttgart: Kohlhammer. S. 353, A. Gesamtüberblick; Tabelle 2.Güterverkehr nach Verkehrszweigen.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1970. Stuttgart: Kohlhammer. S. 292, A. Gesamtüberblick; Tabelle 2.Güterverkehr nach Verkehrszweigen.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1972. Stuttgart: Kohlhammer. S. 318, A. Gesamtüberblick; Tabelle 2.Güterverkehr nach Verkehrszweigen.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1976. Stuttgart: Kohlhammer. S. 332, Tabelle 18.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 18.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1981. Stuttgart: Kohlhammer. S. 273, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1983. Stuttgart: Kohlhammer. S. 276, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1986. Stuttgart: Kohlhammer. S. 278,

Tabelle 13.2.Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1989. Stuttgart: Metzler-Poeschel. S. 271, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1990. Stuttgart: Metzler-Poeschel. S. 286, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1992. Stuttgart: Metzler-Poeschel. S. 335, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1997. Stuttgart: Metzler-Poeschel. S. 315, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
- Für 1992, 1993, 1994: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, S. 315., 1997.
- Für 1991 und 1995-2000: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8/ Reihe 1.2, Verkehr im Überblick, S. 8., 2002.

Hinweis zu zusätzlichen Quellen für das Gebiet Deutschland:
Anmerkungen für das Gebiet Deutschland:

Zu Straßenverkehr (für das Jahr 1991 und den Zeitraum 1995-2000):
Anmerkung zur Quelle des DIW, Berlin - Verkehr in Zahlen, Prognos.
Die Angaben in dieser Übersicht weichen von den übrigen Angaben in diesem Heft ab, da hier zum einen die von inländischen Lkw im Ausland erbrachten Beförderungsmengen und Beförderungsleistungen nicht einbezogen worden sind, zum anderen sind Beförderungsmengen und Beförderungsleistungen von ausländischen Lkw in Deutschland enthalten. 1999 wegen Ausweitung des Berichtskreises nur eingeschränkt mit den Vorjahren vergleichbar. Hier wurde statt auf die Reihe ‚Verkehr in Zahlen' auf die Fachserie 8, Reihe 1.2, Verkehr im Überblick, zurückgegriffen.

Tabelle B.1.2
Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr (Nah und Fern) im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1954-1997)

- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (Hrsg.): Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung. W. Kohlhammer, Stuttgart und Mainz. Verschiedene Jahrgänge:
  Von 1954 bis 1977: Jg.1980, S.122f.
  Von 1978 bis 1989: Jg.1990, 160f.
  Von 1990 bis 1997: 1998, S.101f.

Für den Güterfernverkehr der ausländischen Lastkraftwagen:

- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Verschiedene Jahrgänge. Bearbeitet vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Tabellen: Güterverkehr – Verkehrsaufkommen – in Mio t; Güterverkehr - Verkehrsleistung - in Mrd tkm. Folgende Jahrgänge wurden herangezogen:
  für 1954 - 1958: Jg. 1972, S. 130f.;
  für 1960 - 1966: Jg. 1980, S. 170-171;
  für 1967 - 1988: Jg. 1989, S. 198-199;
  für 1989 - 1993: Jg. 1997, S. 228f.

Tabelle B.1.2.1
Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr nach ausgewählten Gütergruppen im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1960-2008)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), bearbeitet vom DIW Berlin: Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge.
  1960 bis 1992 / 1985-1993: 25. Jahrgang (1996), S. 258 f.
  1986 bis 1994: 26. Jahrgang (1997), S. 234 f.
  1995 bis 1998: 29. Jahrgang (2000), S. 240 f.
  1999 bis 2008: 38. Jahrgang (2009). S. 258 f.

Für den Güterfernverkehr der ausländischen Lastkraftwagen:
- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Verschiedene Jahrgänge. Bearbeitet vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Tabellen: Güterverkehr – Verkehrsaufkommen – in Mio t; Güterverkehr - Verkehrsleistung - in Mrd. tkm. Folgende Jahrgänge wurden herangezogen:
  für 1954 - 1958: Jg. 1972, S. 130f.;
  für 1960 - 1966: Jg. 1980, S. 170-171;
  für 1967 - 1988: Jg. 1989, S. 198-199;
  für 1989 - 1993: Jg. 1997, S. 228f.

Tabelle B.1.3
Güterfernverkehr im Eisenbahnverkehr (1950-1997)
- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (Hrsg.): Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung; W. Kohlhammer, Stuttgart und Mainz. Verschiedene Jahrgänge:
  Von 1950 bis 1959: Jg. 1974, S.100.
  Von 1954 bis 1977: Jg. 1980, S.122.
  Von 1978 bis 1989: Jg. 1990, S.161.
  Von 1990 bis 1997: Jg. 1998, S.101.

Tabelle
B.1.3.1 Güterverkehr nach Gütergruppen im Eisenbahnverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1960-2008)
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), bearbeitet vom DIW Berlin: Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge:
  Verkehr in Zahlen, 1980, 9. Jahrgang. S. 180f.
  Verkehr in Zahlen, 1990, 19. Jahrgang. S. 208 ff., S. 230

Verkehr in Zahlen, 1992, 21. Jahrgang. S. 236 ff.;
Verkehr in Zahlen, 1996, 25. Jahrgang. S. 242 f.
Verkehr in Zahlen, 1997, 26. Jahrgang. S. 236 f.
Verkehr in Zahlen, 2009/2010, 38. Jahrgang. S. 250 f.

Tabelle B.1.4
Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr in der Binnenschifffahrt: Geleistete Tonnenkilometer auf Wasserstrassen (1875-2010)

1875-1940 für das Deutsche Reich aus:

- Kunz, Andreas (Hrsg.), 1999: Statistik der Binnenschiffahrt in Deutschland 1835-1989. Quellen u. Forschungen zur Hist. Statistik von Deutschland, hrsg. von W. Fischer, F. Irsigler, K.H. Kaufhold und H. Ott, Band 18/1 und Band 18/2. St. Katharinen: Scripta Mercaturae Verlag. GESIS Köln, ZA8157 Datenfile Version 1.0.0;

1949-1989 für die frühere Bundesrepublik aus:

- Kunz, Andreas (Hrsg.), 1999: Statistik der Binnenschiffahrt in Deutschland 1835-1989. Quellen u. Forschungen zur Hist. Statistik von Deutschland, hrsg. von W. Fischer, F. Irsigler, K.H. Kaufhold und H. Ott, Band 18/1 und Band 18/2. St. Katharinen: Scripta Mercaturae Verlag. GESIS Köln, ZA8157 Datenfile Version 1.0.0;

1990 aus:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland.

Für die ehemalige DDR und für die neuen Länder aus:

- Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Deutsche Demokratische Republik, Berlin-Ost: VEB Deutscher Zentralverlag; später Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik. Verschiedene Jahrgänge:
  1949-1969: Jg. 1970, S. 240;
  1970-1979: Jg. 1980, S. 197;
  1981-1984, 1986: Jg. 1990, S. 248;

1980, 1985 und ab 1987 aus dem

- Statistischen Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland:
  1980, 1985, 1987-1988: Jg. 1991, S. 312;
  1989+1990: Jg. 1992, S. 354;

Für Deutschland in den Grenzen ab 3. Oktober 1990:
1990 bis 2010 aus:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jg., Kapitel 'Verkehr'.
  1991-1993: Jg. 1995, S. 314;
  1994-1998: Jg. 1999, S. 300;
  1999-2003: Jg. 2004, S. 459;
  2004: Jg. 2006, S. 412;
  2005-2008: Jg. 2009, S. 420;
  2009-2010: Jg. 2011, S. 415.

Tabelle B.1.4.1
Güterverkehr nach Gütergruppen in der Binnenschifffahrt, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1960-2008)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), bearbeitet vom DIW Berlin: Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge.
  1960 bis 1968: 9. Jahrgang (1980), S. 180f.
  1968-1976: 19. Jahrgang (1990), S. 208ff.
  1976-1985 und 1985-1993: 25. Jahrgang (1996), S. 258 f.
  1986 bis 1994: 26. Jahrgang (1997), S. 234 f., S. 238f
  1995 bis 1998: 29. Jahrgang (2000), S. 240 f.
  1999 bis 2008: 38. Jahrgang (2009). S. 256, S. 258 f.

Hinweis:
Die Angaben zur Leistung in Tonnen-Kilometern (TKM) und zur mittleren Transportweite für ausgewählte Gütergruppen in der Binnenschifffahrt weichen für die Zeit von 1991 bis 1995 zwischen den beiden Quellen:
- Verkehr in Zahlen, 1997, 26. Jahrgang. S. 238 f. und
- Verkehr in Zahlen, 2009/2010, 38. Jahrgang. S. 256 f.
etwas voneinander ab, ohne dass der Grund hierfür ermittelt werden konnte. In die Datentabelle wurden die Werte der jüngsten Publikation – hier aus ViZ 2009/2010, 38. Jg. – übernommen.

Tabelle B.2.1
Personenverkehr nach Verkehrszweigen, nach der amtlichen Statistik (1952-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, (versch. Jahrgänge 1957-1989).
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8/ Reihe 3. Verkehr - Straßenpersonenverkehr. 2001. S. 33, Tab. 2.1.

Für die Reihe „motorisierter Individualverkehr“:

- Verkehr in Zahlen, verschiedene Ausgaben:
  1960-1976: Verkehr in Zahlen 1989, 18. Jg., S. 176-179.
  1977-1990: Verkehr in Zahlen 1997, 26. Jg., S. 214-215.
  1991-2000: Verkehr in Zahlen 2003/2004, 32. Jg., S. 210f.

Tabelle B.2.2
Personenbeförderung der Eisenbahnen nach Berechnungen des DIW (Verkehr in Zahlen)

- Bundesverkehrsministerium (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitung: DIW Berlin.
  1967-1974: Verkehr in Zahlen 1990, 19. Jg., S. 176f.
  1975-1990: Verkehr in Zahlen 1992, 21. Jg., S. 192f.
  1991-2001: Verkehr in Zahlen 2003/2004, 32. Jg., S. 210f.

Reihe: Eisenbahnen – Beförderte Personen insgesamt
Hinweis: Summe der beförderten Personen durch die Eisenbahnen weicht für folgende Jahre von den Angaben für die beförderten Personen der Eisenbahnen

aus Tabelle B.2.1. (amtliche Statistik) ab: 1960-1964, 1971-1977 und 1991-2000 (siehe zellenspezifische Anmerkungen).

Reihe: Schienennahverkehr insgesamt, beförderte Personen:
Hinweis: Summe der beförderten Personen aus Schienennahverkehr insgesamt und Schienenfernverkehr insgesamt für beförderte Personen der Eisenbahnen insgesamt weicht für folgende Jahre von den Angaben für die beförderten Personen der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. ab: 1971-1977 und 1991-2000 (siehe dazu zellenspezifische Anmerkungen).

Reihe: Eisenbahnen – Personenkilometer insgesamt
Hinweis: Summe der geleisteten Personenkilometer der Eisenbahnen insgesamt weicht für folgende Jahre von den Angaben für die geleisteten Personenkilometer der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. (amtliche Statistik) ab: 1960-1964, 1967-1983 und 1993-1994 (siehe zellenspezifische Anmerkungen).

Tabelle B.2.3
Personenbeförderung durch Straßenverkehrsunternehmen (1950-2000)

Zur Reihe ‚Unternehmen insgesamt‘:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jahrgänge.
  1950-1951: Jg. 1953, S. 383.
  1952-1954: Jg. 1955, S. 343.
  1955-1956: Jg. 1957, S. 357.
  1957-1959: Jg. 1960, S. 357.
  1960-1961: Jg. 1962, S. 363.
  1962-1964: Jg. 1965, S. 369;
  1965-1968: Jg. 1969, S. 319;
  1969 aus Jg. 1970, S. 302, Tab. 5.b;
  1970 aus Jg. 1971, S. 323, Tab. 5.b;
  1971 aus Jg. 1972, S. 328, Tab. 5.b;
  1972 aus Jg. 1973, S. 341, Tab. 5.b;
  1973 aus Jg. 1974, S. 329, Tab. 5.b;
  1974 aus Jg. 1975, S. 333, Tab. 5.b;
  1975 aus Jg. 1976, S. 341, Tab. 5.b; usw. ... ;
  1992 aus Jg. 1994, S. 336, Tab. 13.10.1;
  1993 aus Jg. 1995, S. 322, Tab. 13.10.1, usw. ... .

Zu den Reihen:
Eisenbahnunternehmen, Dt. Bundespost, Kommunale u. gemischtwirtschaftliche Unternehmen, Private Unternehmen, Regionalverkehrsgesellschaften, Regionalverkehrsgesellschaften, Regionalverkehrsgesellschaften - dar.: GBB-Gesellschaften:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jahrgänge.
  1950 aus Jg. 1952, S. 303;
  1951 aus Jg. 1953; S. 383,
  1954 aus Jg. 1955, S. 343;

1955 aus Jg. 1956, S. 330;
1956 aus Jg. 1957, S. 357;
1959 aus Jg. 1960, S. 357;
1961 aus Jg. 1962, S. 363;
1964 aus Jg. 1965, S. 369;
1967 aus Jg. 1968, S. 318;
1968 aus Jg. 1969, S. 319;
1969 aus Jg. 1970, S. 302, Tab. 5.b;
1970 aus Jg. 1971, S. 323, Tab. 5.b;
1971 aus Jg. 1972, S. 328, Tab. 5.b;
1972 aus Jg. 1973, S. 341, Tab. 5.b;
1973 aus Jg. 1974, S. 329, Tab. 5.b;
1974 aus Jg. 1975, S. 333, Tab. 5.b;
1975 aus Jg. 1976, S. 341, Tab. 5.b; usw. .

Zu den Reihen „Straßenverkehr insgesamt“, Beförderte Personen insgesamt, im Linienverkehr, im Gelegenheitsverkehr:
Für 1949:

- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Jg. 1952, S. 403-305, Tab. 5.b.

1950-2001:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8 - Verkehr, Reihe 3 - Straßenpersonenverkehr, 2001; S. 33, Tabelle 2.1: Verkehrs- und Betriebsleistungen des öffentlichen Straßenpersonenverkehr - Beförderte Personen für 1950-2001.
- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wert für 2002 aus Jg. 2004, S. 466; Wert für 2003 aus Jg. 2005, s. 424.

Zu den Reihen der Beförderungsleistungen (beförderte Personen, Personenkilometer, Wagenkilometer) der einzelnen Unternehmen: Eisenbahnunternehmen, Dt. Bundespost, Kommunale u. gemischtwirtschaftliche Unternehmen, Private Unternehmen, Regionalverkehrsgesellschaften, Regionalverkehrsgesellschaften, Regionalverkehrsgesellschaften - dar.: GBB-Gesellschaften:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jahrgänge:
  1950 aus Jg.1952, S. 305;
  1951 aus Jg.1953, S. 385;
  1952 aus Jg.1954, S. 357;
  1954 aus Jg.1955, S. 343;
  1955 aus Jg.1956, S.330;
  1956 aus Jg.1957, S. 357;
  1957 aus Jg.1958, S. 315;
  1958 aus Jg.1959, S. 311;
  1959 aus Jg.1960, S. 357;
  1960 aus Jg.1961, S.364;
  1961 aus Jg.1962, S. 363;
  1962 aus Jg.1963, S.353;
  1963 aus Jg.1964, S. 357;
  1964 aus Jg. 1965, S. 369;
  1965 aus Jg. 1966, S. 367;

1966 aus Jg. 1967, S. 344;
1967 aus Jg.1968, S. 318;
1968 aus Jg.1969, S. 319;
1970 aus Jg.1971, S. 323;
1971 aus Jg.1972, S. 328;
1972 aus Jg.1973, S. 341;
1973 aus Jg.1974, S. 329;
1974 aus Jg. 1975, S. 333;
1975 aus Jg. 1976, S. 341;
1976 aus Jg. 1977, S. 267;
1977 aus Jg. 1978, S. 279;
1978 aus Jg. 1979, S. 278;
1979 aus Jg. 1980, S. 270;
1980 aus Jg. 1981, S. 282;
1981 aus Jg.1982, S. 285;
1982 aus Jg. 1983, S. 285;
1983 aus Jg. 1985, S. 292;
1985 aus Jg. 1986, S. 287;
1986 aus Jg. 1987, S. 295;
1987 aus Jg. 1988, S. 289;
1988 aus Jg. 1989, S. 279;

1992-2001:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8 - Verkehr, Reihe 3 - Straßenpersonenverkehr, 2001; S. 34, Tabelle 2.2: Verkehrs- und Betriebsleistungen des öffentlicher Straßenverkehrsunternehmen - Beförderte Personen nach Unternehmensform.

2002 aus:

- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Jg. 2004, S. 466;

2003 aus:

- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Jg. 2005, S. 424.

C. Ausgaben, Investitionen und Vermögen

Tabelle C.1.1
Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. € (1950-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), verschiedene Jahrgänge:
  1982., S. 114.
  1990., S. 107.;
  1995., S. 125.;
  2009/10, S. 114;
  2003/2004, S. 122;

Tabelle C.1.2
Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. DM. (1950-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), verschiedene Jahrgänge:
  1982., S. 114.
  1990., S. 107.;
  1995., S. 125.;
  2009/10, S. 114;
  2003/2004, S. 122;

Tabelle C.2.1.1
Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt zu den jeweiligen Preisen (1950-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), verschiedene Jahrgänge:

  Für 1950 und 1955, sowie für 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985 und von 1990 bis 1999:
  Ausgabe 2000. S. 22 und S. 23.
  Für 1961-1968 (bis auf 1965):
  Ausgabe1982, S. 32.
  Für 1969-1883 (bis auf die Jahre 1970, 1975, 1980):
  Ausgabe 1990, S. 19.
  Für 1984-1990:
  Ausgabe 1995, S. 22.
  Für 2000:
  Ausgabe 2003/2004 (2003), S. 22 und S. 23

Tabelle C.2.1.2
Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt, zu den Preisen von 1995, in Mio.DM (1950-2000)

Quellen wie für Tabelle C.2.1.1.

Tabelle C.2.2.1
Brutto-Anlagevermögen insgesamt in Preisen von 1995 (DM und EURO), 1950-2000

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.):Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), verschiedene Jahresausgaben von 1982 bis 2003/2004.

Tabelle C.2.2.2
Brutto-Anlagevermögen insgesamt in Preisen von 1995 (DM und EURO), 1950-2000

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.):Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), verschiedene Jahresausgaben von 1982 bis 2003/2004.

Tabelle C.3
Erwerbstätige in 1000 nach Verkehrszweigen (1950-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge:
  für 1996-2000 Jg. 2010/2011, CD-Rom;
  für 1990-1995 Jg 1996, S. 44f.;
  für 1968-1989 Jg. 1990, S. 40f.;
  für 1960-1967 Jg. 1980, S. 54f.;
  für 1950-1959 Jg. 1972, S. 46f.

D.Verkehrsunfälle

Tabelle D.1.1
Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen (1960-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, (versch. Jahrgänge 1966-2002).
  1960-1963:
  Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1966. Stuttgart: Kohlhammer. S. 388, J. Verkehrsunfälle; Tabelle 1.Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.
  1964-1966:
  Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1970. Stuttgart: Kohlhammer. S. 323, J. Verkehrsunfälle; Tabelle 1.Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.
  1967-1970:
  Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1973. Stuttgart: Kohlhammer. S. 363, J. Verkehrsunfälle; Tabelle 1.Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.
  1971-1972:
  Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1974. Stuttgart: Kohlhammer. S. 349, J. Verkehrsunfälle; Tabelle 1.Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.
  1973-1977:
  Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1979. Stuttgart: Kohlhammer. S. 297, 13. Verkehrsunfälle; Tabelle 13. 28 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.
  1978-1981:
  Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1983. Stuttgart: Kohlhammer. S. 304, 13. Verkehrsunfälle; Tabelle 13. 28 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.
  1982-1989:
  Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1990. Stuttgart: Kohlhammer. S.

311, 13. Verkehrsunfälle; Tabelle 13. 29 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

1990-1996:

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1998. Stuttgart: Kohlhammer. S. 325, 13. Verkehrsunfälle; Tabelle 13. 25 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

1997-2000:

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 2002. Stuttgart: Kohlhammer. S. 316, 13. Verkehrsunfälle; Tabelle 13. 25 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

Tabelle D.1.2
Verkehrsunfälle und Verunglueckte in der Luftfahrt (1960-2006)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2007, S. 302. Angaben von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Braunschweig.

Tabelle D.1.3
Bahnbetriebsunfälle auf Vollspurbahnen der Deutschen Bundesbahn nach Unfallarten, früheres Bundesgebiet und Deutschland(1946-1962; 1985-2011)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Kapitel: Verkehr. Versch. Jahrgänge bis Jg. 1964, S. 350.
- Klatt, Siegurt: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen. Berlin: Duncker&Humblot, S. 228 f.
- Ab 1985: Stat. Bundesamt (Hrsg.): FS8, R.2.1: Eisenbahnverkehr, Betriebsdaten des Schienenverkehrs, Jg. 1997 u. 1991/92, Tab. 6.2 und Jg. 2007 und 2011, Tabelle 4: Schienenverkehrsunfälle.

Tabelle D.2.1.1
Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten, Reichsgebiet (1906-1938)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2007, S. 45.

Tabelle D.2.1.2
Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten (1946-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2006. Download als Excel-Datei. Datenblatt: Z_ 1.1_Früheres_B.gebiet.

Tabelle D.2.2
Straßenverkehrsunfälle nach Verunglückten und nach Straßenkategorien (1973-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2006. Download als Excel-Datei: 1. Strassenverkehrsunfälle – Zeitreihen. Datenblätter: Z_1.2_Innerhalb.

Tabelle D.2.3
Unfälle mit Personenschaden je 10000 Kfz sowie je 1 Mill. Einwohner (1960-2006)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2006. Download als Excel-Datei: 1. Strassenverkehrsunfälle – Zeitreihen. Datenblätter: Zeitreihe_1.3 u. 1.4.

Tabelle D.2.5
Unfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004. S. 170;
  Jg. 1995, S. 172.;
  Jg. 1990, S. 147.;
  Jg. 1975, S. 118.

Tabelle D.2.6
Unfälle mit Personenschaden nach Unfallursachen, von Hundert (1960-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004. , S. 172;
  Jg. 1995, S. 174.;
  Jg. 1990, S. 148.;
  Jg. 1980, S. 138.

Tabelle D.2.4
Unfälle mit Personenschaden je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2006. Download als Excel-Datei: 1. Strassenverkehrsunfälle – Zeitreihen. Datenblätter: Zeitreihe_1.3 u. 1.4

E. Kennziffern im EU-Vergleich

Tabelle E.1.1
Länge der Verkehrswege für Schienenverkehr und Straßennetz: europäischer Vergleich (1930-2000; 1985-2000)

- Mitchell, Brain R.: International Historical Statistics - Europe 1750-1988, 3rd ed. 1992, pp. 660.

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, versch. Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004, S. 289;
  Jg. 2000, S. 292;
  Jg. 1995, S. 344;
  Jg. 1990, S. 291.

- Zur Reihe „Betriebslängen der Eisenbahnen in Luxemburg“:
  Zusätzlich zur Quelle „Verkehr in Zahlen“ im Internet

Wikipedia: Schienenverkehr in Luxemburg.
(http://de.wikipedia.org/wiki/Schienenverkehr_in_Luxemburg)

Tabelle E.1.2
Länge der Straßen: europäischer Vergleich, berechnet nach dem DIW (1985-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, versch. Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004, S. 289;
  Jg. 2000, S. 292;
  Jg. 1995, S. 344;
  Jg. 1990, S. 291.

Tabelle E.2
Bestand an Kraftfahrzeugen, insgesamt (1930-2000)

- Mitchell, B.R.: International Historical Statistics. Europe 1750-1988. Stockton Press, 1992, pp.714.

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge:
  Jg. 2010, S. 320+322,
  Jg. 2003/2004, S. 292;
  Jg. 2000, S. 294;
  Jg. 1995, S. 345;
  Jg. 1990, S. 292.

Tabelle E.3.
Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (1985-2008)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, versch. Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004, S. 289;
  Jg. 2000, S. 292;
  Jg. 1995, S. 344;
  Jg. 1990, S. 291.

Tabelle E.4.1
Beförderte Personen der Eisenbahnen, berechnet nach dem DIW (1930-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg, verschiedene Jahrgänge:
  Jg. 2003/2003, S. 297,
  Jg. 2000, S. 299,
  Jg. 1995, S. 347,
  Jg. 1990, S. 294

Tabelle E.4.2
Beförderte Güter der Eisenbahnen (1930-2000)

- Mitchell, B.R.: International Historical Statistics. Europe 1750-1988, pp. 665.

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Verschiedene Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004., S. 298;
  Jg. 2000, S. 300;
  Jg.1995, S. 347;
  Jg. 1990, S. 294.

Anmerkungen:

I. Anmerkungen zur sachlichen Untergliederung der Studie

Bestände des Straßen- und Schienenverkehrs
Das Verkehrsnetz sowie die Fahrzeugbestände sind eine bedeutende Grundlage für die Mobilität einer Volkswirtschaft. Insbesondere der Kraftfahrzeugverkehr ermöglicht eine hohe individuelle Mobilität. Das Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetz sowie Bahnanschlüsse und Bahnhöfe als Teile des Verkehrssystems sind in die Datensammlung aufgenommen worden. (Flugplätzen, Einrichtungen für den kombinierten Verkehr, die Verkehrstelematik und das Rohrleitungsnetz sind Bereiche, die im Rahmen dieser Studie nicht berücksichtigt worden sind).

Die Eisenbahn
In Deutschland waren und sind sowohl staatseigene als auch private Bahnen tätig. Vor allem in den wichtigen Handels- und Industriestädten wurden in den ersten Jahren der Eisenbahngeschichte in Deutschland private Aktiengesellschaften gegründet, um den Bau von Eisenbahnstrecken zu finanzieren. (vergl.: http://www.deutschebahn.com/ : Reichsbahn1918 bis 1945. Im Dienst von Demokratie und Diktatur) Für die Zeit des Deutschen Reiches, für die ehemalige Bundesrepublik (alte Länder) sowie für Deutschland nach dem 1. Oktober 1990 werden die Angaben zu den Beständen jeweils für alle Bahnen zusammen aufgeführt.

Zeitreihen zur Länge der Schienenstrecken, Bahnhöfe, Gleisanschlüsse, Bahnübergänge sowie den Fahrzeugbeständen, die sich aufgliedern in Lokomotiven, Triebwagen, Personenwagen, Gepäckwagen und Güterwagen, sind für diese Kompilation zusammengestellt worden. Angaben für alle Bahnen zusammen zur Zeit des Deutschen Reiches sowie für die deutschen Bahnen zur Zeit der Bundesrepublik („Dt. Bundesbahn“ und „nicht staatseigene Bahnen“, d.h. Privatbahnen) stammen aus den Publikationen des Statistischen Bundesamtes: Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972, Kohlhammer Verlag: Stuttgart und Mainz, 1972. sowie den Statistischen Jahrbüchern für die Bundesrepublik Deutschland.
Die Schienenstrecken werden als Eigentumslänge mit Stand am Ende des jeweiligen Kalenderjahres wiedergegeben. Der Fahrzeugbestand bezieht sich immer auf den Stand am Ende des Rechnungs- bzw. Betriebsjahres. Bis 1937 werden Eigentumsbestände der Bahnen ausgewiesen. Anschließend beziehen sich die Werte auf den Einsatzbestand, d.h., in den angegebenen Werten können auch von anderen Bahngesellschaften für den eigenen Bahnbetrieb geliehene Bestände mit enthalten sein.
Die Bahn durchlief grundlegende technische Veränderungen.

In den alten Ländern, dem Tätigkeitsgebiet der Deutschen Bundesbahn, wurden sukzessiv bis 1977 alle Dampflokomotiven durch Elektro- und Diesellokomotiven ersetzt. Die Schienenstreckentypen wurden vereinheitlicht (vollständiger Abbau von Schienenstrecken für Schmalspurbahnen). Neue Wagentypen und Zugtypen (InterCity, TransEuroExpress) wurden eingeführt. Dies alles kann im Rahmen der vorliegenden Studie nicht detailliert in Form von statistischen Zeitreihen nachgezeichnet werden, da dies den zeitlichen Rahmen des Projektes sprengen würde. Um die Darstellung der Reihen möglichst konstant zu gestalten, wurden neu hinzugekommene Triebwagentypen bzw. weiter ausdifferenzierte Wagentypen, die in der Statistik gesondert aufgeführt wurden, soweit es möglich war, zu Oberbegriffen zusammengefasst. So werden ab 1990 im Statistischen Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland unter dem Oberbegriff ‚Triebwagen' die Kategorien ‚Elektrische Lokomotiven', Diesellokomotiven', ‚Elektrische Triebwagen' und ‚Dieseltriebwagen' gesondert aufgeführt. Diese Kategorien werden zusammengefasst in einer Reihe dargestellt.

Personenkraftwagen
In den Anfangsjahren hatte das Automobil wenig Bedeutung für den Gütertransport. In den dicht besiedelten Ballungsräumen Deutschlands, welche durch die Eisenbahn und die Straßenbahn (sog. Pferdeomnibusse und Pferdebahnen, später um 1880 sukzessive ersetzt durch die Elektrische Stadt- bzw. Straßenbahn) gut erschlossenen waren, spielte zunächst das Automobil für die Wirtschaft und den Transport der Güter eine untergeordnete Rolle. Darüber hinaus waren hohe Investitionskosten für den Ausbau von Straßen notwendig, während die Schienenstrecken für die Eisenbahn in den deutschen Großstädten schon vorhanden waren. Erst in den 1920er Jahren hat das Kraftfahrzeug in den Ballungsräumen sich als Transportfahrzeug durchsetzen können, während der Personenkraftwagen noch als teures Luxusgut nur wenigen wohlhabenden Personen zugänglich war. Das Automobil ist heute meistens ein notwendiges Fortbewegungsmittel, um am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können – z.B. die tägliche Fahrt zum Arbeitsplatz oder den flexiblen und schnellen Transport von Gütern. Heute verfügt Deutschland über eines der längsten Straßenverkehrsnetze.
Für die Datenkompilation wurden Zeitreihen zum Bestand der Kraftfahrzeuge insgesamt und Kraftfahrzeuge untergliedert nach Typen aus den Ausgaben des Statistischen Jahrbuches für die Bundesrepublik Deutschland erhoben. Weiterhin werden die Neuzulassungen nach Berufsgruppe und die Neuzulassungen der PKW nach Hubraum und Antriebsart aufgeführt. Hier dienste als Quelle die vom Verband der Automobilindustrie (Hrsg.) herausgegebene Publikation „Tatsachen in Zahlen", verschiedene Jahrgänge.

Transport- und Beförderungsleistungen
Neben dem Fahrzeugbestand stellt die Leistung in den Bereichen der Personenbeförderung und der Güterbeförderung eine bedeutende betriebswirtschaftliche sowie verkehrsstatistische Größe dar. Zum einen kann die Verkehrsleistung in den absoluten Werten ausgedrückt werden, d.h. die Anzahl der transportierten Personen bzw. das Gewicht der transportierten Güter. Statistisch wird die Verkehrsleistung mit Hilfe einer Kennzahl zum Ausdruck gebracht, die für den Personentransport die Dimension »Pkm (Personenkilometer)« (= Personen X Kilometer) und für den Gütertransport die Dimension »tkm (Tonnenkilometer)« (= Tonnen X Kilometer) hat. Das Produkt aus der zurückgelegten Strecke und der Menge der transportierten Güter bzw. der beförderten Personen wird als ‚Aufwandsgröße' im Transportwesen verstanden.

Diese vier Größen werden jeweils für den Schienenverkehr, den Straßenverkehr und die Binnenschifffahrt dargestellt.

Ausgaben und Investitionen
Moderne Verkehrsinfrastruktur bildet die Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit einer Volkswirtschaft. Investitionen erhalten und entwickeln die Verkehrsinfrastruktur. Daher wurden für die Bundesrepublik Deutschland Reihen zu den Ausgaben für und Investitionen in die Infrastruktur der einzelnen Verkehrszweige zusammengestellt. Hierbei werden die im abgelaufenen Haushaltsjahr tatsächlich geleisteten Ausgaben aufgeführt. Es handelt sich bei den Verkehrsausgaben um Aufwendungen des Bundes, der Länder und der Gemeinden/Gemeindeverbände sowie aus ERP-Sondervermögen und dem Lastenaus-gleichsfonds, die für Verkehrsinvestitionen, Verkehrspolizei und Verkehrsverwaltung ge¬leistet werden.
Brutto-Anlageinvestitionen und Anlagevermögen sind monetäre Wertgrößen, die das technische Angebotspotential beschreiben. Zu den Anlage-Investitionen gehören sowohl Erweiterungs- und Rationalisierungsinvestitionen als auch Ersatz- bzw. Erhaltungsinvestitionen. Nach der Abgrenzung der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung sind die Käufe neuer und gebrauchter Anlagen (Abzüglich der Verkäufe) sowie die selbst erstellten Anlagen in den Brutto-Anlageinvestitionen enthalten. Als Anlage gelten dauerhafte Güter, Bauten und Fahrzeuge sowie Ausrüstungen, die zur Erhaltung, Erweiterung und Verbesserung des Produktionsapparates eingesetzt werden. Auch die Anzahl der Erwerbstätigen in den einzelnen Verkehrszweigen wird unter dem Aspekt ‚Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur' dargestellt. Brutto-Anlageinvestitionen und die Zahl der Erwerbstätigen vermitteln einen Eindruck über die Kostenintensität der einzelnen Verkehrsbereiche.
Das Brutto-Anlagevermögen gibt den Wiederbeschaffungswert der Verkehrsanlagen an, während das Netto-Anlagevermögen den Zeitwert der zu unterschiedlichen Zeitpunkten gebauten und installierten Anlagen auf einer einheitlichen Preisbasis bemisst.
Die Werte zu den Anlagevermögen und den Anlageinvestitionen stammen aus der Anlagevermögensrechnung des DIW (Publikation: Verkehr in Zahlen).

Verkehrsunfälle
Der Fortschritt der verschiedenen Verkehrszweige verleiht der Wirtschaft und dem Individualverkehr einen enormen Mobilitätszuwachs. Die Kehrseite der Mobilität einer ganzen Gesellschaft sind die Unfälle mit Sachschaden sowie mit Verletzten und Getöteten.
Über Straße, Schiene, Wasser oder per Luftfracht werden Güter transportiert. Die Zuverlässigkeit, mit der Güter schnell und sicher transportiert werden können und unbeschadet am Zielort ankommen, hat Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung einer Region oder eines Landes.
Aufgrund der Bedeutung der Unfallhäufigkeit für die Wirtschaft und die Gesellschaft werden in der Kompilation Unfälle nach den verschiedenen Verkehrszweigen Schiene, Straße, Wasser und Luft zusammengestellt, untergliedert nach Art der Personenschäden (Verletzte und Getötete).
Den Straßenverkehrsunfällen wird jedoch aufgrund der besonderen Häufigkeit im Vergleich zu den anderen Verkehrszweigen in dieser Kompilation eine besondere Stellung eingeräumt. Daher werden hier zusätzlich die Verkehrsunfälle aufgelistet nach folgenden Gliederungspunkten:

Auflistung nach den Straßenkategorien, auf denen sie stattgefunden haben (Autobahn oder Landstraße, innerhalb oder außerhalb von Ortschaften), nach Art der Verkehrsbeteiligung der Unfallbeteiligten (Fahrer oder Fußgänger) und nach Unfallursache (durch Verhalten des Fahrers, durch Straßenzustand, etc.).
Es wird regelmäßig vom Statistischen Bundesamt ein Heft der Fachserie 8, Reihe 7 mit langen Reihen zu Verkehrsunfällen herausgegeben. Auf der Basis dieser Publikation wurden die Reihen zu der Anzahl der Unfälle, der bei Unfällen Getöteten und der Verletzten zusammengestellt. Außerdem wurde das Statistische Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Kapitel ‚Verkehr' als Quelle herangezogen. Speziell für die Betriebsunfälle der Bahn diente noch ergänzend die Publikation von Siegurt Klatt: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen. Berlin: Duncker&Humblot, S. 228 f. als Quelle.

Kennziffern im EU-Vergleich
Ausgewählte Größen wie die Länge des Schienen- und Straßennetzes, Bestand der Kraftfahrzeuge, Straßenverkehrsunfälle sowie die Transportleistung der Eisenbahn werden als Reihen im Vergleich der Länder der Europäischen Union dargestellt. Hierbei werden folgende Länder gegenübergestellt: Österreich, Belgien, Bundesrepublik Deutschland, Dänemark, Spanien, Frankreich, Finnland, Griechenland, Italien, Irland, Luxemburg, Niederlande, Portugal, Schweden und Großbritannien.
Als Quellengrundlage dient für die Zeit bis 1985 die Publikation von Mitchell: International Historical Statistics - Europe 1750-1988, 3rd ed. 1992. Anschließend wird auf die Reihe „Verkehr in Zahlen" vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und bearbeitet durch das DIW, zurückgegriffen. Durch unterschiedliche Berechnungsmethoden kann es zwischen den Datenreihen des DIW und den Datenreihen der amtlichen Statistik, publiziert im Statistischen Jahrbuch, zu Abweichungen kommen.

II. Erläuterungen zu Begriffen und Maßeinheiten

Betriebslänge (Eisenbahnen, Gleisbestände):
Die Gleisstrecke, die von einer Bahngesellschaft befahren wird, worunter auch gepachtete Strecken anderer Bahnen gefasst werden. Bei Angaben zum Produktionsergebnis wird immer diese Länge zugrunde gelegt. (Fremdling, Kunz, 1995, S. 18)

Eigentumslänge (Eisenbahnen, Gleisbestände):
Alle Strecken, die sich im Besitz einer Bahngesellschaft befinden. Das können auch nicht befahrene oder verpachtete Streckenabschnitte sein. Diese Längenangabe ist die Bezugsgröße für den Vergleich der Anlagekosten. (Fremdling, Kunz, 1995, S. 18)

Eigentumsbestand (Eisenbahn: Fahrzeuge und Wagongs, Schienenstrecken):
Bestände, die sich im Eigentum der Bahn befinden.

Einsatzbestand (Eisenbahn: Fahrzeuge und Wagongs, Schienenstrecken):
Bestände, die sich im Einsatz für den Bahnbetrieb befinden. Es kann sich hierbei auch um geliehene oder angemietete Schienenfahrzeuge und Wagongs bzw. Strecken von anderen Bahnen handeln.

Personenkilometer (Pkm):

Eine rechnerische Größe, mit der die Leistungsabgabe im Bereich des Personentransports auf der Grundlage der Beförderung einer Person auf einen Kilometer gemessen wird. Die einfache Angabe der Zahl der beförderten Personen gibt kein richtiges Bild der Transortleistung, da diese wesentlich auch von den Transportlängen abhängt. Für den Vergleich mit anderen Bahnen, PKWs, Schiffen oder Fluggesellschaften und für Berechnungen zu Einnahmen und Ausgaben sind die Angaben zu den Pkm eine wichtige Größe. (Anzahl der Personen * Km der gefahrenen oder geflogene Strecke) (Fremdling, Kunz, 1995, S. 18)

Tonnenkilometer (Tkm):
Ähnlich wie die Pkm bieten die Tkm die Grundlage für den Vergleich der Leistungsabgabe im Güterverkehr. Es wird unterschieden nach Bruttotkm und Nettotkm. Tonnenkilometer sind die Masseinheit der Transportleistung, die der Beförderung einer Tonne über eine Strecke gemessen in Kilometer entspricht (Gewicht der Güter * Km der gefahrenen oder geflogenen Strecke). Bruttotonnenkilometer ist die in den Zügen, LKWs, Schiffen oder Flugzeugen beförderte Gesamtlast einschließlich des Gewichtes der Transportfahrzeuge, multipliziert mit der Kilometerzahl der gefahrenen oder geflogenen Bahn-, Strassen-, See- oder Flugstrecke. Nettotonnenkilometer beziehen sich auf das Produkt des Gewichts der beförderten Güter ohne Gewicht der Sachentransportfahrzeuge (inkl. Anhänger) mit der gefahrenen oder geflogenen Strecke in km. (Fremdling, Kunz, 1995, S. 18)

Verkehrsausgaben
Aufwendungen des Bundes, der Länder und der Gemeinden/Gemeindeverbände sowie aus ERP-Sondervermögen und dem Lastenausgleichsfonds, die für Verkehrsinvestitionen, Verkehrspolizei und Verkehrsverwaltung geleistet werden. Ziel ist die Erhaltung, Verbesserung und der Ausbau von Verkehrswegen und Infrastruktureinrichtungen der verschiedenen Verkehrszweige (Binnenschifffahrt, Bahn, Strasse, Luftverkehr, Lärmschutzmaßnahmen, etc.). Die Verkehrsausgaben allein des Bundes erreichten 1990 einen Anteil von 8,3% an den Gesamtausgaben des Bundes. Während jedoch nur 12% der Gesamtausgaben des Bundes für Investitionen verwendet wurden, betrug der Anteil der Investitionsausgaben am Verkehrshaushalt 50%.

III. Anmerkungen zu den Datentabellen

A.1.1 Bestand Kraftfahrzeuge

Tabelle A.1.1.1
Bestand an Kraftfahrzeugen, Reichsgebiet (1907-1938)

Gebietsstand:
1907 bis 1937: Dt. Reich in seinen jeweiligen Grenzen; für 1938 Stand vom 31.12.1937 (mit Saarland, ohne Österreich und Sudetenland sowie ohne sämtliche durch den 2. WK annektierten Gebiete).

Zu den einzelnen Fahrzeugkategorien:

1907 bis 1933 ohne vorübergehend abgemeldete Kraftfahrzeuge. Stichtag 1907 bis 1914: 01.Januar; ab 1921: Stand der Fahrzeuge zum 01.Juli.

Personenkraftwagen (PKW):
Einschl. Kombinationskraftwagen und Krankenkraftwagen, bis 1914 einschl. Kraftomnibusse. Ein Kombinationskraftwagen, oder kurz Kombi, ist eine Karosseriebauform für PKW mit besonders großem Ladevolumen.

Lastkraftwagen (LKW):
Ohne Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung, jedoch einschl. Tankkraftwagen für brennbare Flüssigkeiten.

Zugmaschinen:
Bis 1924 unvollständig, ab 1938 nur zulassungspflichtige Maschinen.
Eine Zugmaschine ist ein Kraftfahrzeug zum Ziehen von Anhängern, Geräten oder Spezialfahrzeugen. Da Zugmaschine auch das Synonym für Schlepper ist, muss zwischen ihnen inhaltlich unterschieden werden.
Eine Zugmaschine ist ein Fahrzeug mit Verbrennungs- oder Elektromotor, das dazu bestimmt ist, andere antriebslose Fahrzeuge (Anhänger und Wagen), zu ziehen.
Schlepper sind meistens von einem Dieselmotor angetriebene Fahrzeuge zum Ziehen von vorwiegend landwirtschaftlichen Anhängern und Landmaschinen (z.B. Traktor).

Sonderkraftfahrzeug:
Z.B.: Straßenreinigungsmaschinen, Feuerwehrfahrzeuge, Abschlepp-, und Kranwagen, Wohnwagen und ähnliche Sonderkraftfahrzeuge.

Tabelle A.1.1.2
Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhänger nach Fahrzeugarten (1936-2000)

Gebietsstand:
1936, 1938 und 1955-1956: früheres Bundesgebiet ohne Berlin,
1957-1993: früheres Bundesgebiet einschl. Berlin (West),
ab 1994: Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990.

Angaben in 1000 und einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge.

Personenkraftwagen:
Für 1938 u. ab 1977: einschl. Kombinationskraftwagen. Ab 1988 Personenkraftwagen u. "M 1" Fahrzeuge (Personenfahrzeuge mit max. 8 Sitzplätzen): einschl. abgemeldeter Fahrzeuge.

Kombinationskraftwagen:
Ab 1977 werden die Kombinationskraftwagen zusammen mit Personenkraftwagen unter der Spalte 'Personenkraftwagen' aufgeführt.

Lastkraftwagen:
Lastkraftwagen, differenziert nach Nutzlast: Ab 1971 Differenzierung nach Nutzlast in den Quellen. Es werden nur noch alle LKWs zusammen aufgeführt, und differenziert nach Aufbauart (Normal- oder Spezialaufbau).

Sonderkraftfahrzeuge:

Zulassungspflichtige Fahrzeuge wie z.B. Wohnwagen, Krankenkraftwagen, Straßenreinigungsfahrzeuge, etc.

Kraftfahrzeuge insgesamt:
Angaben in 1000 u. einschl. der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge. Bis 1978 zugelassene Kraftfahrzeuge, ab 1979 zugelassene u. zulassungsfreie Kraftfahrzeuge mit amtl. Kennzeichen.
Summe folgender Kraftfahrzeuge: Krafträder + PKW + Kombinationskraftwagen + Kraftomnibusse + LKWs zusammen + zulassungspflichtige Zugmaschinen + Sonderkraftfahrzeuge.
Ab 1977 werden die Kombinationskraftwagen mit den PKW zusammen aufgeführt.

Tabelle A.1.1.3
Bestand an Kraftfahrzeugen nach Antriebsart (1963-2000)

Gebietsstand:
Bis 1991: früheres Bundesgebiet, ab 1992 Deutschland.

Angaben einschl. der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge. Primärquelle: Kraftfahrt-Bundesamt. In den neuen Bundesländern Erfassungsstand im Zentralen Fahrzeugregister (ZFR). Stand jeweils zum 1. Juli des Jahres.

Wankelmotor =
Rotationskolbenmotor, bei dem die Verbrennungsenergie ohne den Umweg einer Hubbewegung direkt in eine Drehbewegung umgesetzt wird. Der Motor verfügt über ein größeres Leistungs-Gewichtsverhältnis als ein Viertakt-Hubkolbenmotor und eignet sich gut für den Betrieb mit Wasserstoff, läuft aber auch mit anderen Kraftstoffen. Automobile mit Wankelmotoren: Audi A1 E-tron Concept-Car (seit 2010), Mazda: R100, RX2, RX3 und RX4 (1968–1977), Mazda Road Pacer AP, Mazda RX5 (1975–1981), Mazda Cosmo AP RX-5 (1981–1990), Mazda RX-7 (1978–2002), Mazda RX-8 (2003-2011), Mazda RX-8 Hydrogen RE Hybrid Concept (seit 2004), Datsun 1200 (1973), Citroën GS Birotor (1974–1975). Allerdings ist aus verschiedenen Gründen der spezifische Kraftstoffverbrauch des Wankelmotors im Vergleich zum Viertakthubkolbenmotor um bis zu 16 % höher.

LKWs und übrige Kfzeuge (Kraftfahrzeuge):
Übrige KFzeuge sind Krankenwagen, Feuerwehrfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen = KFzeuge, die nach ihrer Bauart zur Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind. Beispiele: Mähdrescher, Schienenreinigungsfahrzeuge, Baumaschinen, etc.

Tabelle A.1.1.4
Bestand an Kraftfahrzeugen nach Hubraumklasse, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1950-2000)

Gebietsstand:
1950-1956: früheres Bundesgebiet ohne Berlin, 1957-1992: früheres Bundesgebiet einschl. Berlin (West), ab 1993: Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990.

Angaben einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge.

aktuelle Klassifikation Stand 2000:
- bis 499 Kubikzentimeter
- 500 bis 999 Kubikzentimeter
- 1000 bis 1199 Kubikzentimeter
- 1200 bis 1399 Kubikzentimeter
- 1400 bis 1999 Kubikzentimeter
- 2000 bis 2499 Kubikzentimeter
- 2500 bis 2999 Kubikzentimeter
- 3000 bis 3999 Kubikzentimeter
- 4000 Kubikzentimeter und mehr

Berücksichtigte Hubraumeinteilung älterer Klassifikationen:
- 500 bis 699 Kubikzentimeter
- 700 bis 999 Kubikzentimeter
- 1000 bis 1499 Kubikzentimeter
- 1500 bis 1999 Kubikzentimeter
- 1200 bis 1999 Kubikzentimeter

In der Quelle (Tatsachen in Zahlen, verschiedene Jg.,) werden die Reihen mit starken Brüchen wiedergegeben. Um die Entwicklung sei 1950 wiedergeben zu können, sind die älteren Klassifikationen, welche nur bis 1955 oder 1958, 1979 oder bis 1993 in der Quelle abgedruckt wurden, dennoch mit aufgeführt worden.

Hubraum:
Der Hubraum oder das Hubvolumen definiert das Volumen, das bei einem Motor durch den Hub aller Kolben insgesamt verdrängt wird.
Der Kolbenhub ist der Weg, der zwischen den beiden äußersten Stellungen des Arbeitskolbens zurückgelegt wird, bei Verbrennungsmaschinen meist als oberer und unterer Totpunkt bezeichnet. Als Maß werden Kubikzentimeter oder Liter angegeben. Je größer dieser Hubraum ist, desto leistungsstärker ist der Motor, da eine größere Verbrennung mit mehr Kraft stattfinden kann.
Bei gleichen Parametern (Drehzahl und effektivem Mitteldruck) ist der Hubraum ein Indikator zum Vergleich der Leistung verschiedener Maschinen und eine der Kenngrößen eines Verbrennungsmotors.
Der Hubraum (und die Verbrennungsart des Motors: Otto- oder Dieselmotor) wurde für die Steuerbemessung der Kraftfahrzeuge herangezogen. Da die Steuern meist gestaffelt sind, wurden immer wieder Motoren mit Hubräumen knapp unter diesen Grenzwerten gebaut, zum Beispiel 1998 cm^3 statt 2000 cm^3.
(vergl. Wikipedia: http://de.wikipedia.org/wiki/Hubraum, Stand: Oktober 2012)

Am 1. Juli 2009 wurde die seit 60 Jahren unveränderte Kfz-Besteuerung zum ersten Mal reformiert. Mit ausschlaggebend neben dem Hubraum und der Verbrennungsart ist seitdem der CO2-Ausstoß des Motors.

A.1.2 Neuzulassungen Kraftfahrzeuge

Tabelle A.1.2.1
KFZ-Neu-Zulassungen nach Berufsgruppen (1950-1997)

Gebietsstand:
1959: Bundesgebiet ohne Saarland und Berlin. Ab 1960: mit Saarland und Berlin. Ab 1991: Deutschland.
Angaben in 1000. Bis einschl. für die Jahre 1950 und 1951: Zulassungen in Bayern geschätzt. Einschl. Organisationen ohne Erwerbscharakter. Für 1959: keine Angaben.

Beamte, Angestellte, Arbeiter, Nichterwerbspersonen:
Ab 1986 Zusammenfassung in der Kategorie "Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen".

Tabelle A.1.2.2
KFZ-Neu-Zulassungen der Personen-Kraftfahrzeuge nach Hubraum (1950-1997)

Gebietsstand:
Bis 1960: Bundesgebiet ohne Saarland und Berlin. Bis 1990 früheres Bundesgebiet, ab 1991 Deutschland.

Angaben in 1000.
Für die Jahre 1950 und 1951: Zulassungen in Bayern geschätzt.
Ab 1960: Einschl. Kombinationskraftwagen. Ab 1965: einschl. PKW mit Rotationskolbenmotoren.

Die Aufteilung nach Hubraumklassen schließt von 1954 bis 1961 Kombinationskraftwagen aus und ab 1965 sind Personenkraftwagen mit Rotationskolbenmotoren nicht enthalten.

Hubraumklassen:
- bis 999 cm3
- von 1000 bis 1499 cm3
- von 1500 cm3 und mehr

Tabelle A.1.2.3
Neu-Zulassungen von PKWs, Kraftomnibussen und Lastkraftwagen nach Antriebsart, früheres Bundesgebiet/ Deutschland (1963-1999)

Gebietsstand: Bis 1991: früheres Bundesgebiet, ab 1992 Deutschland.

Einschl. der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge.
Primärquelle: Kraftfahrt-Bundesamt. In den neuen Bundesländern Erfassungsstand im Zentralen Fahrzeugregister (ZFR).
Stand jeweils zum 1. Juli des Jahres.
Übrige Kraftfahrzeuge: Krankenwagen, Feuerwehrfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen.
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen = Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart zur Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern

bestimmt und geeignet sind. Beispiele: Mähdrescher, Schienenreinigungsfahrzeuge, Baumaschinen, etc.

Tabelle A.1.3
Länge der öffentlichen Straßen, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1951-2000)

Gebietsstand:
Von 1951 bis 1960: ohne Saarland u. Berlin-West. Ab 1961: mit Saarland u. Berlin-West. Ab 1991: Deutschland in Grenzen vom 3. Okt. 1990.

Straßen des überörtlichen Verkehrs:
Für 1951 und seit 1961: Stand der Straßenlängen zum 01.01 des Jahres; von 1952 bis 1960: Stand zum 01.03. Ohne Privatstraßen des öff. Verkehrs, einschließlich Ortsdurchfahrten. Kreisstraßen wurden in Thüringen bis 1995 unter Landstraßen erfaßt. Ab einschl. 1984: aufgrund einer neuen Erfassungssystematik entfallen die Strecken einiger Fahrbahnäste.

Gemeindestraßen:
Ab 1991: keine Angaben.

Tabelle A.1.4.
Bevölkerung nach Alter und Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner (1960-2000)

Gebiet:
Bis 1989 früheres Bundesgebiet einschl. Berlin (West), ab 1990 Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990.

Zur Bevölkerung:
Wohnbevölkerung. Bevölkerungsstand zum Jahresende. Ab 1987: Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Grundlage der Volkszählung 1987.

Berechnung der Ziffern:
Ziffern beziehen sich auf die Wohnbevölkerung zum Jahresende.

A.2 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen

Tabelle A.2.1
Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen, Reichsgebiet (1870-1937)

Gebietsstand:
Deutsches Reich in seinen jeweiligen Grenzen bis 1937.

Schienenlängen
Angaben in Km, Eigentumslänge, d.h. Bahnstrecken, die im Eigentum der Bahn sind, ohne angemietete Strecken anderer Bahngesellschaften.
Angaben für alle Eisenbahnen (Staatliche und private Bahngesellschaften): Bis einschl. 1913 Staats- und Privatbahnen; ab 1921 Deutsche Reichsbahn und Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs (ohne die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen).

Lokomotiven:
Anzahl der Lokomotiven u. Triebwagen. Alle Eisenbahnen (Staatliche und private Bahngesellschaften): Bis einschl. 1913 Staats- und Privatbahnen; ab 1921 Deutsche Reichsbahn und Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs (ohne die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen). Bestände bis einschl. 1937 Eigentumsbestände (ohne gemietete Lokomotieven u. Triebwagen).

Personenwagen:
Anzahl der Personenwagen. Angaben einschl. Sonderwagen ohne Klassenbezeichnung. Angaben für alle Eisenbahnen (Staatliche und private Bahngesellschaften): Bis einschl. 1913 Staats- u. Privatbahnen; ab 1921 Deutsche Reichsbahn u. Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs (ohne die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen). Bestände bis einschl. 1937 Eigentumsbestände (ohne angemieteten Bestände).

Gepäck- und Güterwagen:
Anzahl der Gepäck- u. Güterwagen. Nur bahneigene Gepäck- u. Güterwagen. Alle Eisenbahnen (Staatliche und private Bahngesellschaften): Bis einschl. 1913 Staats- u. Privatbahnen; ab 1921 Deutsche Reichsbahn u. Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs (ohne die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen). Bestände bis einschl. 1937 Eigentumsbestände (ohne angemietete Bestände).

Tabelle A.2.1.2
Eisenbahnen: Regionale Entwicklung des Eisenbahnnetzes - Streckenlängen, Reichsgebiet (1839-1914)

Keine weiteren Anmerkungen. Siehe die spaltenspezifischen Anmerkungen zum jeweiligen Gebietsstand in der Datentabelle.

Tabelle A.2.2
Eisenbahnen: Streckenlängen, Bahnhöfe, Anschlüsse und Fahrzeugbestände, Bundesgebiet (1950-2000)

Gebietsstand: bis 1989 früheres Bundesgebiet, ab einschl. 1990 Deutschland. (Genau: Gebietsstand: 1953-1957 Bundesgebiet ohne Berlin und ohne Saarland; 1958-1989 Bundesgebiet mit Berlin-West und mit Saarland; ab einschl. 1990: Deutschland)

Streckenlängen:
Wert für 1990 nur für das frühere Bundesgebiet = 29814.
Angaben für alle Eisenbahnen. Angaben beziehen sich auf die Eigentumslänge am Ende des jeweiligen Kalenderjahres.

Bahnhöfe:
Wert für 1990 nur für das Frühere Bundesgebiet: 4041.
Bahnhöfe aller Bahngesellschaften (aus älteren Stat. Jahrbüchern = Summe aus Tab. 'Deutsche Bundesbahn' und Tab. 'Nichtbundeseigene Eisenbahnen').
Stand der Angaben: Ende des Geschäftsjahres. Angaben schließen von 1953 bis 1965: Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen ein; ab 1966: nur Bahnhöfe.
Ab 1990-2000: besetzte und unbesetzte Bahnhöfe.

Bahnübergänge:
Ab 1983 in den Statistischen Jahrbüchern keine Ausdifferenzierung mehr nach Art der Sicherung.

Gleisanschlüsse:
Wert für 1990 nur für früheres Bundesgebiet: 10996.
In den Stat. Jahrb. unter 'Privatanschlüsse'.
Angaben beziehen sich auf nicht-bundesbahneigene u. bundesbahneigene Anschlüsse sowie auf Bestand zum Ende des Kalenderjahres. Bis 1970: keine Angaben.
Erläuterung: Gleisanschluss = Erschließung eines Geländes o. Gebäudes, das nicht zur Eisenbahninfrastruktur gehört, durch Eisenbahngleise zum Gütertransport.

Gepäckwagen:
Stat. Jahrbücher 1966-1991: Unterscheidung in den Stat. Jahrbüchern zwischen bahneigenen und privaten Wagen; ab 1964: Wiedergabe der Summe aller (Bundesbahn- und private Wagen) Gepäckwagen, wie angegeben im St. Jb. 1968, S. 311.
Sämtliche Werte aus den Statistischen Jahrbüchern, Tabelle 'Bestände und Verkehrsleistungen der Eisenbahnen'.

Güterwagen:
Alle Eisenbahnen (Bundesbahn und nichtbundesbahneigene Eisenbahnen).
Bestand: 1950-1965 Einsatzbestände, ab 1966 Eigentumsbestände. 1950 und 1951: Güterwagen insgesamt, inkl. Privatgüterwagen. 1952-1966 Güterwagen insgesamt ohne Privatgüterwagen (bzw. bahneigene Wagen). Wert für 1990 nur für das Frühere Bundesgebiet: 206822.

A.3 Binnenschifffahrt: Schiffsbestände und Wasserstrassen

Tabelle A.3.1
Bestand an Binnenschiffen: Anzahl der Schiffe, Tragfähigkeit und Altersstruktur (1872, 1969-2011)

Gebietsabgrenzung:
Gebiet: 1913 Reichsgebiet von 1930; Angaben zum Teil geschätzt. 1937 einschl. Saargebiet; 1940-1941 ohne die annektierten West- und Ostgebiete; 1947 Gebiet der Bundesrepublik in den Grenzen von 1989. 1990 Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990.

Güterschiffe mit eigener Triebkraft insgesamt, Anzahl bzw. Bestand:
Güterschiffe mit eigenem Antrieb, Summe aus Gütermotorschiffen und Tankmotorschiffen.
Die Angaben beziehen sich 1845-1956 auf den 1.1. und ab 1957 auf den 31.12. des jeweiligen Jahres.

Güterschiffe mit eigener Triebkraft insgesamt, Transportkapazität:
1969-1989: Gebiet der Bundesrepublik in den Grenzen von 1989. 1990 Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990.

Angaben erst ab 1969.
Güterschiffe mit eigenem Antrieb, Summe aus Gütermotorschiffen und Tankmotorschiffen.

Güterschiffe ohne eigene Triebkraft, Bestand:
Güterschiffe ohne eigenen Antrieb, Summe aus Güterschleppkähnen und Tankschleppkähnen. Summe beinhaltet somit Schleppkähne insgesamt.
1913 einschl. Hamburger Schuten und Leichter;

Schub- und Schleppboote:
1926-1960 nur Hamburger Schuten und Leichter.

Fahrgastschiffe:
Tagesausflugsschiffe inklusive Schiffe für Binnen-Seen.

Fahrgastkabinenschiffe:
Angaben zu diesem Schiffstyp erst ab 1991.

Binnenfrachtflotte:
Binnenfrachtflotte=Summe aus:
Gütermotorschiffe+Tankmotoerschiffe+Güterschleppkähne+Tankschleppkähne+ Schubleichter.

Frachtschiffe:
Summe 'Frachtschiffe insgesamt' weicht von der Summe 'Güterschiffe mit und ohne eigenen Antrieb+Schubleichter insgesamt + Trägerschiffsleichter' bzw. von der Summenbildung über alle Binnenfrachtschiffstypen ab.
1991-2011: Summe Güterschiffe mit und ohne eigenem Antrieb + Schubleichter insgesamt + Trägerschiffsleichter.
Frachtschiff = ein Handelsschiff für den Transport von Frachtgut.
Frachtschiffstypen in der Binnenschifffahrt sind unter anderem Gütermotorschiffe und Tankmotorschiffe sowie Containerschiffe, Autotransporter, Küstenmotorschiffe u. Kühlschiffe.

Tabelle A.3.2
Binnenschifffahrt: Länge schiffbarer Wasserstrassen (1872-2010)

Deutsches Reich:
Binnenwasserstrassen; Länge schiffbarer Wasserstrassen.
Klassifizierung der Ausbaustufen 1877-1903 nach dem Tiefgang der Schiffe bei mittlerem Wasserstand; 1877-1893 Keine oder für berichtete Jahre der gleiche Wert veröffentlicht; 1894-1902 Einschl. Nord-Ostsee-Kanal mit einer Länge von 98,65 km und einem Tiefgang von 1,75 m; 1895-1897 Keine oder der gleiche Wert veröffentlicht; 1902 Einschl. Seekanal Königsberg-Pillau mit einer Länge von 32,50 km und einem Tiefgang von 1,75 m; 1905-1911 Keine oder der gleiche Wert veröffentlicht; 1912 Länge der befahrenen Wasserstrassen, die den Berechnungen für die TKM-Leistung zugrunde liegt (vgl. Tabellen A.5); 1931: nach einem neuen Klassifizierungsschema werden nur noch „bedeutende“ Wasserstrassen ausgewiesen.

Früheres Bundesgebiet/ alte Länder:

Binnenwasserstrassen; Länge gewerblich genutzter Wasserstrassen.
Länge der gewerblich genutzten Strecken.
(Befahrene Strecken) Stat. Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland.
Angaben nur bis 2003.
Ab 1993 berechnet aus folgenden Streckenangaben: Elbe von Schnackenburg bis Hamburg+Elbe-Lübeck-Kanal + Untertrave + Elbe-Seitenkanal + Elbe-von-Hamburg-bis-Seegrenze + Est + Lühe + Schwinge + Pinnau + Krückau + Stör(Elbe) + Ost+Hadelner-Kanal + Nord-Ostsee-Kanal + Gieselaukanal +Schlei-Fahrwasser + Übrige-Wasserstraßen + Wesergebiet + Mittellandkanal-ohne-Braunschweig-bis-Magdeburg + Westdeutsches-Kanalgebiet + Rheingebiet + Donaugebiet.

Neue Länder:
Binnenwasserstrassen; Länge gewerblich genutzter Wasserstrassen.
Gewerblich genutzte, befahrene Strecken. 1990-2003 aus dem Statistischen Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1990, 1992-2003 = Werte berechnet: Länge Wasserstrassen in Deutschland abzüglich Länge Wasserstrassen im früheren Bundesgebiet.

Deutschland:
Binnenwasserstrassen; Länge der schiffbaren Wasserstrassen.
Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jg., Kapitel 'Verkehr', Tabelle: Bestand an Binnenschiffen. Gewerblich genutzte, befahrene Strecken.

B. Transport- und Beförderungsleistungen nach Verkehrszweigen

Tabelle B.1.1
Güterverkehr nach Verkehrszweigen, früheres Bundesgebiet, Deutschland (1954-2000)

Tonnenkilometer:
Tonnenkilometer (tkm) ist ein Maß für die Transportleistung von Gütern, die so genannte Verkehrsleistung. Sie bemisst sich an dem Produkt der transportierten Masse in Tonnen (t) und der dabei zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern (km).

Rohrleitungen:
Rohrleitungen dienen dem Transport von Fluiden (Gase, Flüssigkeiten oder rieselbzw. pumpfähige Feststoffe). Bereits in der Antike wurden Rohrleitungen zur Wasserversorgung (z. B. bei Pergamon oder in Köln) verwendet. Sie waren meist Bestandteil von Aquädukten, um als Druckleitungen Höhenunterschiede zu überwinden. Heute können Rohrleitungen für den Transport von pumpfähigen Stoffen zu einem ganzen Netz zusammengefügt werden. Sie stellen einen unverzichtbaren Teil des heutigen Transportsystems dar.

Früheres Bundesgebiet (1954-1990)

Zu Straßenverkehr mit LKWs insgesamt:
Allgemeine Anmerkung:

Gewerblicher Güterkraftverkehr ist die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen welche einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben.
Der Güterkraftverkehr wird in die folgenden Bereiche unterteilt:

- Nationaler Güterverkehr
  innerhalb von Deutschland oder Güternahverkehr in einer bestimmten Entfernung sowie bei täglichen Touren.
- Internationaler Güterverkehr oder auch Grenzüberschreitender Güter-Fernverkehr.
- Werkverkehr
- Kabotageverkehr
  (das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen)

Werkverkehr ist Güterkraftverkehr für eigene Zwecke eines Unternehmens, d.h. die beförderten Güter sind Eigentum des Unternehmens oder werden von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, hergestellt, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder instandgesetzt.
Die Beförderung dient entweder der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, dem Versand der Güter vom Unternehmen, oder ihrer Verbringung innerhalb oder -zum eigenen Gebrauch- außerhalb des Unternehmens. Die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge werden vom eigenen Personal des Unternehmens geführt.

Zu den Daten des Straßengüterverkehrs:
1954-1959: LKW-Werkverkehr u. gewerblicher Güterverkehr. Einschließlich Möbelfernverkehr und Transporte des bundesbahneigenen und der im Auftrag der Deutschen Bundesbahn fahrenden Lastkraftfahrzeuge. Ab 1957 Angaben ohne Nahverkehr mit Lastkraftwagen. (Nahverkehr ist die Beförderung innerhalb eines Umkreises von 50 km Luftlinie, gemessen vom Standpunkt des Fahrzeuges aus. (Stat. Jahrbuch 1960, S.329)
Stat. Jahrbuch 1957, S 325. Ab einschl. 1960 wird der LKW-Verkehr unterteilt in Fernverkehr und Nahverkehr. 1960-1975 wird in der Datenreihe ausschließlich der Fernverkehr der LKWs, bestehend aus Werkfernverkehr u. gewerblichem Güterfernverkehr, dargestellt. Erst ab 1976 wird die Summe des Güternahverkehrs und des Güterfernverkehrs wiedergegeben.
Zu Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen 1960-1965: Verkehrsleistungen der im Bundesgebiet beheimateten Lastkraftfahrzeuge; im grenzüberschreitenden Verkehr und Durchgangsverkehr einschl. der Leistungen ausländischer LKWs. (Stat. Jahrbuch 1966, S.353)
Ab 1979: ohne Werkfernverkehr mit Lastkraftwagen bis einschl. 4 t Nutzlast und Zugmaschinen mit einer Leistung bis einschl. 40 kW (Stat. Jahrbuch 1981, S.273).
Ab 1980: ohne Werkfernverkehr mit Lastkraftwagen bis einschl. 4 t Nutzlast und Zugmaschinen mit einer Leistung bis einschl. 40 kW (Stat. Jahrbuch 1986, S.278).

Zu Nahverkehr mit Lastkraftfahrzeugen 1960-1965: Geschätztes Ergebnis insgesamt für die Periode 1960 bis 1965: 1200 Mill.t. Berechnungsmethode in „Wirtschaft und Statistik“, 1964/3, S.174 ff. (Stat. Jahrbuch 1966, S.353). Ab 1966: ohne grenzüberschreitender Verkehr (Stat. Jahrbuch 1970, S.292). Ab 1976: ohne grenzüberschreitender Verkehr und ohne freigestellten Verkehr (Stat. Jahrbuch 1981, S.273).

Zu Eisenbahnverkehr:
1960-1965: Frachtpflichtiger Verkehr und Dienstgutverkehr der Deutschen Bahn ohne Kraftwagenverkehr. (Stat. Jahrbuch 1966, S.353). Ab 1966: Frachtpflichtiger Verkehr und Dienstgutverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs; ohne Kraftwagenverkehr. (Stat. Jahrbuch 1970, S.292).
Ab 1971: Frachtpflichtiger Wagenladungsverkehr, Stückgut- und Dienstgutverkehr ohne Kraftwagenverkehr (Stat. Jahrbuch 1976, S.332).

Zu Binnenschiffsverkehr 1960-1965:
Verkehr deutscher und ausländischer Schiffe auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebiets; einschl. gesamter Binnen- Seeverkehr. (Stat. Jahrbuch 1966, S.353)

Zu Seeverkehr 1960-1965:
Einschl. Binnen- Seeverkehr zwischen Häfen des Bundesgebietes, 1965 erstmals einschl. der Eigengewichte der im Fährverkehr mit dem Ausland beförderten Fahrzeuge des Reise- und Güterverkehrs (rd. 4,2 Mill. t.) (Stat. Jahrbuch 1966, S.353). Ab 1966: ohne Seeverkehr der Binnenhäfen mit Häfen außerhalb des Bundesgebiets (Stat. Jahrbuch 1970, S.292).

Zu Luftverkehr (1960-1965):
Fracht- und Postbeförderung (Stat. Jahrbuch 1966, S.353). Ab 1966: Frachtbeförderung ohne Post (Stat. Jahrbuch 1970, S.292).

Zum zweiten Tabellenteil „Beförderungsleistung“:
Ab 1971: Nachgewiesen werden bei Eisenbahnverkehr und Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen die Tariftonnenkilometer (= wirkliches Gewicht mal Tarifentfernung), bei den übrigen Verkehrszweigen – ohne Seeverkehr – die Effektivtonnenkilometer (= wirkliches Gewicht mal zurückgelegte Entfernung. Es wird die auf das Bundesgebiet entfallende Entfernung berücksichtigt, im Straßengüterverkehr ggf. einschl. der Entfernung zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet.

Anmerkungen für das Gebiet Deutschland:

Zu Straßenverkehr (für das Jahr 1991 und den Zeitraum 1995-2000):
Quellen: DIW, Berlin - Verkehr in Zahlen, Prognos.
Die Angaben in dieser Übersicht weichen von den übrigen Angaben in diesem Heft ab, da hier zum einen die von inländischen Lkw im Ausland erbrachten Beförderungsmengen und Beförderungsleistungen nicht einbezogen worden sind, zum anderen sind Beförderungsmengen und Beförderungsleistungen von ausländischen Lkw in Deutschland enthalten. 1999 wegen Ausweitung des Berichtskreises nur eingeschränkt mit den Vorjahren vergleichbar.

Zu Straßenverkehr (für die Jahre 1992, 1993, 1994):
Quelle: Kraftfahrt – Bundesamt, Flensburg; Bundesamt für Güterverkehr, Köln. (Stat. Jahrbuch 1997, S.315).

Zu Rohrleitungen: Rohröl: (Für das Jahr 1991 und den Zeitraum 1995-2000)

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Eschborn. (http://www.bafa.de/bafa/de/)

Tabelle B.1.2
Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr (Nah und Fern) im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1954-1997)

Gebietsstand:
Bis 1959 ohne Saarland und ohne Berlin; ab 1960-1990 inklusive Saarland und West-Berlin; ab 1991 Deutschland (Stand: 3. Oktober 1990).

Tariftonnenkilometer (Abkürzung tkm):
Messzahl der Verkehrsstatistik; ergibt sich aus der Multiplikation der zugrunde gelegten Tarifkilometer, die von der tatsächlich zurückgelegten Strecke abweichen können, mit den beförderten Gütertonnen.

Zwischen 1979 und 1993 wurde der Straßengüterverkehr jährlich vom Bundesverkehrsministerium geschätzt. Erfasst wurden deutsche und ausländische Lastkraftfahrzeuge. Ab 1994 bezieht sich der Güterverkehr auf die Leistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge. Im Rahmen einer Stichprobenerhebung werden die Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge vom Kraftfahrt-Bundesamt laufend erhoben sowie periodisch aufbereitet. Von der Erhebung grundsätzlich ausgenommen ist die Gesamtheit der Güterbeförderungen ausländischer Kraftfahrzeuge, selbst wenn der Be- oder Entladeort auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegt.
Die Daten ab 1994 sind aufgrund anderer Erhebungsmethoden nicht mehr mit den Vorjahren vergleichbar.

Bis 1990 erstreckt sich die Erfassung nur auf das frühere Bundesgebiet, ab 1991 sind die Lastkraftwagen der neuen Länder und Berlin-Ost mit enthalten.

Güterfernverkehr:
Als Güter-fern-verkehr wird in Deutschland der Güterverkehr außerhalb des Bereichs der Nahzone (bis 50 km) (Güternahverkehr) oder der Regionalzone (51 bis 150 km) bezeichnet, wobei die institutionelle Abgrenzung zwischen diesen Bereichen 1994 aufgehoben wurde und heute die Unterscheidung nur noch für Zwecke der Verkehrsstatistik relevant ist.

Als Werkverkehr oder auch Eigenverkehr von Industrie und Handel bezeichnet man die Beförderung von Gütern, die eigenen Zwecken dient und mit eigenen, von eigenem Personal gesteuerten Kraftfahrzeugen von mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht durchgeführt wird.
Vom Werkverkehr ist der gewerbliche Güterverkehr zu unterscheiden, dessen Merkmale die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern sind. Beide Verkehrsarten gehören jedoch zum Wirtschaftsverkehr. Die Summe der beiden Verkehrsarten wird als Gesamtverkehr bezeichnet (Gesamtverkehr = gewerblicher Güterverkehr + Werkverkehr).

Tabelle B.1.2.1
Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr nach ausgewählten Gütergruppen im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1960-2008)

Gebietsstand:
Bis 1959 ohne Saarland und ohne Berlin; ab 1960-1990 inklusive Saarland und West-Berlin; ab 1991 Deutschland (Stand: 3. Oktober 1990).

Straßengüterverkehr
1994 ist die Statistik für den Straßengüterverkehr umgestellt worden. Bis 1993 erfolgte eine Auswertung der Frachtbriefe im gewerblichen Verkehr und der Monatsübersichten im Werkverkehr. Der Straßengüterverkehr wurde bis 1992 vom DIW geschätzt. Ab Mai 1994 wird eine Verkehrsleistungsstatistik der deutschen Lastkraftwagen durch Stichprobenerhebung erstellt. Hier wird jetzt sowohl der Fern- als auch der Nahverkehr ermittelt.
Diese Umstellung hat zu erheblichen Problemen bezüglich der Auswertung, Darstellung und Vergleichbarkeit der Daten geführt. Für 1994 lagen nur Daten für acht Monate vor. Jahreswerte wurden vom ifo-Institut geschätzt. Diese Schätzungen mußten nach Vorliegen der Jahresergebnisse 1995 jetzt noch einmal revidiert werden. Insbesondere für die Verkehrsleistung (tkm) besteht das Problem, dass keine Trennung zwischen Inlands- und Auslandskilometern vorliegt.

Tariftonnenkilometer (Abkürzung tkm):
Messzahl der Verkehrsstatistik; ergibt sich aus der Multiplikation der zugrunde gelegten Tarifkilometer, die von der tatsächlich zurückgelegten Strecke abweichen können, mit den beförderten Gütertonnen.

Zwischen 1979 und 1993 wurde der Straßengüterverkehr jährlich vom Bundesverkehrsministerium geschätzt. Erfasst wurden deutsche und ausländische Lastkraftfahrzeuge. Ab 1994 bezieht sich der Güterverkehr auf die Leistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge. Im Rahmen einer Stichprobenerhebung werden die Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge vom Kraftfahrt-Bundesamt laufend erhoben sowie periodisch aufbereitet. Von der Erhebung grundsätzlich ausgenommen ist die Gesamtheit der Güterbeförderungen ausländischer Kraftfahrzeuge, selbst wenn der Be- oder Entladeort auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegt. Die Daten ab 1994 sind aufgrund anderer Erhebungsmethoden nicht mehr mit den Vorjahren vergleichbar.

Bis 1990 erstreckt sich die Erfassung nur auf das frühere Bundesgebiet, ab 1991 sind die Lastkraftwagen der neuen Länder und Berlin-Ost mit enthalten.

Wirtschaftsverkehr, gewerblicher Güterverkehr, Werkverkehr
Als Werkverkehr oder auch Eigenverkehr von Industrie und Handel bezeichnet man die Beförderung von Gütern, die eigenen Zwecken dient und mit eigenen, von eigenem Personal gesteuerten Kraftfahrzeugen von mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht durchgeführt wird.
Vom Werkverkehr ist der gewerbliche Güterverkehr zu unterscheiden, dessen Merkmale die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern sind. Beide Verkehrsarten gehören jedoch zum Wirtschafts- bzw. Gesamtverkehr. Die

Summe der beiden Verkehrsarten wird als Gesamtverkehr bezeichnet (Gesamtverkehr = gewerblicher Güterverkehr + Werkverkehr).

Gewerblicher Verkehr:
Die entgeltliche, geschäftsmäßige Beförderung von Gütern - ohne Werkverkehr - mit Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen zGG. Es besteht eine Erlaubnispflicht in Form einer Gemeinschaftslizenz oder einer individuellen Erlaubnis für den gewerblichen Güterkraftverkehr.

Verkehrsaufkommen:
sind die beförderten Personen, Güter oder übermittelten Nachrichten in einem Zeitabschnitt (z.B. in einem Jahr).

Verkehrsleistung:
Die Verkehrsleistung (Synonyme: Beförderungsleistung, Transportleistung) ist eine statistische Maßzahl (Aufwandsgröße) verschiedene Auffassungen:

- Nach dem naturwissenschaftlich-physikalischen Ansatz bezeichnet die Maßzahl Personenkilometer (pkm) oder Tonnenkilometer (tkm) die Verkehrsarbeit (VA). Die Verkehrsleistung ist das Integral bzw. der Quotient aus Verkehrsarbeit und der für die Verrichtung der Arbeit benötigten Zeit, also VL = VA/t. VL = ((Beförd. Menge)*(Strecke))/t.

- Nach dem kaufmännischen Ansatz besteht die Auffassung, dass die Verkehrsleistung im Wesentlichen aus der Ortsveränderung einer gewissen Menge an Verkehrsobjekten (Güter oder Personen) über eine bestimmte Distanz besteht.
Daraus folgt:
Die Verkehrsleistung ergibt sich aus dem Produkt von (Netto-)Masse und Entfernung im Güterverkehr bzw. von Personen und Entfernung im Personenverkehr. Als Einheiten werden Tonnen*km (tkm) bzw. Personen*km (je Zeitintervall) verwendet.

- Verkehrsstatistisch ist die Verkehrsleistung eine Kennzahl, die für den Personentransport die Dimension »Pkm« (= Personen X Kilometer) und für den Gütertransport die Dimension »tkm«(= Tonnen X Kilometer) hat.

Problem:
Leider ist diese Größe (pkm bzw. tkm) nicht geeignet, den tatsächlichen Aufwand bzw. den tatsächlichen Verkehrsprozess umfassend zu beschreiben.
Beispiel: 100 t*km können
- 100 Tonnen Gut sein, die über eine Distanz von 1 Kilometer transportiert wurden;
- es kann sich aber auch um 1 Tonne Gut handeln, die über eine Distanz von 100 Kilometern transportiert wurde.

Mittlere Transportweite:
(Verkehrsleistung/Verkehrsaufkommen) bzw.
(((transp.Gütermenge*Transportstrecke)/t)) / transportierte Gütermenge).
Die Kennzahl gibt an, über welche Streckenlänge bzw. Distanz im Durchschnitt einer Zeitperiode ein Gut transportiert wird.

B.2 Personenverkehr

Tabelle B.2.2
Personenbeförderung der Eisenbahnen nach Berechnungen des DIW (Verkehr in Zahlen)

Für den Personenverkehr, der in nicht motorisierten und motorisierten Verkehr unterteilt wird, ist hier nur der motorisierte Teil erfasst worden. Dazu gehören der öffentliche Straßenpersonenverkehr, der Eisenbahnverkehr, der Luftverkehr und der motorisierte Individualverkehr. Während die jährliche Entwicklung des öffentlichen Verkehrs durch die amtliche Statistik erfasst wird, schätzt das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in der Publikation ‚Verkehr in Zahlen' im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums mit Hilfe einer Modellrechnung die Fahrleistungen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs. Diese Modellrechnung basiert auf dem Kraftstoffverbrauch und den Fahrzeugbestand, differenziert nach Antriebsart, Fahrzeugkategorie und Größenklasse und gewichtet nach dem sich jährlich ändernden Anteil am Gesamtbestand je Fahrzeugkategorie (vergl. DIW: ViZ 1996, S. 158).
Aufgrund der Fahrleistungsrevision von 1995 wurden das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs neu bestimmt. Damit wird zugleich die Größe des Gesamtumfangs des Personenverkehrsmarktes beeinflusst.

Allgemeine Definition:

Gelegenheitsverkehr
Der Begriff Gelegenheitsverkehr kommt aus dem Personenbeförderungsrecht und definiert verschiedene Formen des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht nach einem festgelegten Fahrplan und nicht zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten einer Strecke fahren.
Zum Gelegenheitsverkehr gehören folgende Formen:

- Taxiverkehr
- Mietwagenverkehr
- Ausflugsfahrten mit Personenkraftwagen oder Kraftomnibus
- Mietomnibus
- Ferienzielreisen

Alle Formen des Gelegenheitsverkehrs unterliegen der Genehmigungspflicht.

Linienverkehr
Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, daß ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.
Alle Formen des Linienverkehrs unterliegen der Genehmigungspflicht.

Individualverkehr
Beim Individualverkehr benutzt der Verkehrsteilnehmer ein ihm zur Verfügung stehendes Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, Motorrad, Fuhrwerk, Boot, etc; Dienstwagen, Dienstfahrrad, Reitpferd) oder Sportgerät (Rollschuhe, Inlineskater,

Segelboot, Segelflugzeug,etc.) bzw. er geht zu Fuß, wobei er im Wesentlichen frei über Zeiten und Wege entscheiden kann.
Kraftfahrzeuge zur individuellen Nutzung wie Pkw und Krafträder werden als motorisierter Individualverkehr bezeichnet.

Wagenkilometer
sind die Kilometer, die die Fahrzeuge einschließlich Anhänger für die Personenbeförderung zurückgelegt haben. Die Besetzung der Verkehrsmittel findet hier keine Berücksichtigung.

Tabelle B.2.1
Personenverkehr nach Verkehrszweigen

Zu Eisenbahnverkehr:
Nur Schienen- und Schiffsverkehr der Deutschen Bundesbahn, einschl. S-Bahnverkehr in Hamburg (Stat. Jahrbuch 1957, S.326).
- Ab 1966: Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs; ohne Kraftwagenverkehr (Stat. Jahrbuch 1972, S.318).
- Ab 1971: Einschl. S-Bahn-Verkehr, ohne Kraftwagenverkehr (Stat. Jahrbuch 1976, S.332).
- Bedingt durch konzeptionelle Änderung bei der Datenerhebung sind die Werte vor 1995 an mit den Jahren ab 1995 nicht vergleichbar (Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8/ Reihe 1.2, Verkehr im Überblick, S. 8., 2002)

Zu Straßenverkehr insgesamt:
Der Straßenverkehr insgesamt beinhaltet:
Straßenbahnverkehr, Omnibuslinienverkehr, Ortsverkehr, Überlandverkehr (bis 1966).
Ab 1966 wird der Straßenverkehr insgesamt unterteilt in: Linienverkehr (besteht aus „allgemeinem Linienverkehr“ und „Sonderformen des Linienverkehrs“) und Gelegenheitsverkehr.
Ab 1984: ohne Kleinunternehmen mit weniger als 6 Bussen (Stat. Jahrbuch 1986, S. 278).

Straßenbahnverkehr
Einschl. U- und Hochbahnverkehr sowie Obusverkehr (Stat. Jahrbuch 1957, S.326). Ab 1960: Einschl. Stadtschnellbahnen und Obusverkehr (Stat. Jahrbuch 1966, S.353).
Omnibuslinienverkehr
Kommunale, gemischtwirtschaftliche und private Unternehmen sowie Bundesbahn und Bundespost einschl. des nicht öffentlichen linienähnlichen Arbeitsverkehr (Stat. Jahrbuch 1957, S.326).
Überlandverkehr
Einschl. Nachbarorts- und linienähnlichem Arbeitsverkehr (Stat. Jahrbuch 1957, S.326). Ab 1960: Einschl. Nachbarortslinienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs, darunter Ferienzielreiseverkehr, der bis 1961 unter Gelegenheitsverkehr erfasst wurde (Stat. Jahrbuch 1966, S.353).

Linienverkehr:

Allgemeiner Linienverkehr:.
Ab 1971: Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie Kraftfahrzeug-Linienverkehr (ohne dessen Sonderformen) (Stat. Jahrbuch 1972, S.318 und Stat. Jahrbuch 1976, S.332).
Sonderformen des Linienverkehrs: ab 1969 einschl. freigestellter Schülerverkehr (Stat. Jahrbuch 1972, S.318).
Ab 1971: Berufsverkehr, Schülerfahrten, Markt- und Theaterfahrten und freigestellter Schülerverkehr (Stat. Jahrbuch 1976, S.332).

Gelegenheitsverkehr:
einschl. Ferienzielreiseverkehr (Stat. Jahrbuch 1972, S.318).
Ab 1971: Ausflugsfahrten, Ferienziel-Reisen und Verkehr mit Mietomnibussen (Stat. Jahrbuch 1976, S.332).

Zu den Werten der Reihe „Verkehrszweige insgesamt“:
Ab 1960: Einschl. Mehrfachzählungen durch Wechsel der Transportmittel (Stat. Jahrbuch 1966, S.353)

Zu Luftverkehr:
Nur Inlandverkehr. (Stat. Jahrbuch 1957, S.326)
Ab 1957: Geänderte Zahlen durch Einbeziehung des Inlandsanteils vom Auslandsverkehr (Stat. Jahrbuch 1960, S.330).
Ab 1976: Bei Personenkilometer sind nur die im Inland geflogenen nachgewiesen (Stat. Jahrbuch 1981, S.273).

Zu Geleistete Personenkilometer :
Der Berechnung der Personenkilometer liegen für den Straßenbahn- und Omnibuslinienverkehr repräsentativ ermittelte Reiseweiten zugrunde, und zwar für den Straßenbahnverkehr rund 5km, für den Obusverkehr rund 4km, für den Omnibus-Ortsverkehr rund 4km und für den Omnibus-Überlandverkehr rund 10km. (Stat. Jahrbuch 1957, S.326)

Zu der Gliederungsmerkmal „Beförderungsart“:
Bis 1990 nur Öffentlicher Personenverkehr. Ab 1991 Öffentlicher Personenverkehr und Motorisierter Individualverkehr.
Zu Motorisierter Individualverkehr: Quelle: DIW, Berlin - Verkehr in Zahlen und Prognos.

Tabelle B.2.2
Personenbeförderung der Eisenbahnen nach Berechnungen des DIW (Verkehr in Zahlen)

Reihe: Eisenbahnen – Beförderte Personen insgesamt
Hinweis: Summe der beförderten Personen durch die Eisenbahnen weicht für folgende Jahre von den Angaben für die beförderten Personen der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. (amtliche Statistik) ab: 1960-1964, 1971-1977 und 1991-2000 (siehe zellenspezifische Anmerkungen).

Reihe: Schienennahverkehr insgesamt, beförderte Personen:

Hinweis: Summe der beförderten Personen aus Schienennahverkehr insgesamt und Schienenfernverkehr insgesamt für beförderte Personen der Eisenbahnen insgesamt weicht für folgende Jahre von den Angaben für die beförderten Personen der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. ab: 1971-1977 und 1991-2000 (siehe dazu zellenspezifische Anmerkungen).

Reihe: Eisenbahnen – Personenkilometer insgesamt
Hinweis: Summe der geleisteten Personenkilometer der Eisenbahnen insgesamt weicht für folgende Jahre von den Angaben für die geleisteten Personenkilometer der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. (amtliche Statistik) ab: 1960-1964, 1967-1983 und 1993-1994 (siehe zellenspezifische Anmerkungen).

Verzeichnis der Tabellen in HISTAT:

Ausführliche Nennung der einzelnen Tabellen

A. Bestände des Straßen-, Schienen- und Binnenschifffahrtsverkehrs
- A.1.1 Bestand Kraftfahrzeuge
  - A.1.1.1 Bestand an Kraftfahrzeugen, Reichsgebiet (1907-1938)
  - A.1.1.2 Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhänger nach Fahrzeugarten (1936-2000)
  - A.1.1.3 Bestand an Kraftfahrzeugen nach Antriebsart (1963-2000)
  - A.1.1.4 Bestand an Personen-Kraftfahrzeugen nach Hubraumklasse (1950-2000)
- A.1.2 Neu-Zulassungen Kraftfahrzeuge
  - A.1.2.1 KFZ-Neu-Zulassungen nach Berufsgruppen (1950-1997)
  - A.1.2.2 KFZ-Neu-Zulassungen der Personen-Kraftfahrzeuge nach Hubraum (1950-1997)
  - A.1.2.3 KFZ-Neu-Zulassungen nach Antriebsart (1963-1999)
- A.1.3 Straßennetz
  - A.1.3.1 Länge der öffentlichen Straßen nach Straßenart (1951-2000)
- A.1.4. Bevölkerung nach Alter und Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner (1960-2000)
- A.2 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen
  - A.2.1 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen, Reichsgebiet (1870-1937)
  - A.2.1.2 Eisenbahnen: Regionale Entwicklung des Eisenbahnnetzes - Streckenlängen, Reichsgebiet (1839-1914)
  - A.2.2 Eisenbahnen: Streckenlängen, Bahnhöfe, Anschlüsse und Fahrzeugbestände, Bundesgebiet (1950-2000)
- A.3 Binnenschifffahrt: Schiffsbestände und Wasserstrassen
  - A.3.1 Binnenschifffahrt: Länge schiffbarer Wasserstrassen (1872-2010)
  - A.3.2 Binnenschiffe: Bestand, Tragfähigkeit und Altersstruktur nach Schiffstypen (1872, 1969-2010).

B. Transport- und Beförderungsleistungen nach Verkehrszweigen
- B.1 Güterverkehr nach Verkehrswegen und Gütergruppen (1954-2000)
  - B.1 Güterverkehr nach Verkehrswegen und Gütergruppen (1954-2000)
  - B.1.1 Güterverkehr nach Verkehrszweigen, früheres Bundesgebiet, Deutschland (1954-2000)
  - B.1.2 Güterverkehr (Nah und Fern) im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1954-1997)
  - B.1.2.1 Güterverkehr nach Gütergruppen im Straßenverkehr
  - B.1.3 Güterfernverkehr im Eisenbahnverkehr (1950-1997)
  - B.1.3.1 Güterverkehr nach Gütergruppen im Eisenbahnverkehr
  - B.1.4 Güterverkehr in der Binnenschifffahrt: Geleistete Tonnenkilometer auf Wasserstrassen (1875-2010)
  - B.1.4.1 Güterverkehr nach Gütergruppen in der Binnenschifffahrt
- B.2 Personenverkehr (1952-2000)
  - B.2.1 Personenbeförderung nach Verkehrszweigen nach der amtlichen Statistik (1952-2000)
  - B.2.2 Personenbeförderung der Eisenbahnen nach Berechnungen des DIW

B.2.3 Personenbeförderung durch Straßenverkehrsunternehmen (1950-2000)

C. Ausgaben, Investitionen und Vermögen

- C.1.1 Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. € (1950-2000)
- C.1.2 Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. DM. (1950-2000)
- C.2.1.1 Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt zu den jeweiligen Preisen (1950-2000)
- C.2.1.2 Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt zu den Preisen von 1995, in Mio.DM (1950-2000)
- C.2.2.1 Brutto-Anlagevermögen in Preisen von 1995 (DM und EURO), 1950-2000
- C.2.2.2 Netto-Anlagevermögen in Preisen von 1995 (DM und EURO), 1950-2000
- C.3 Erwerbstätige in 1000 nach Verkehrszweigen (1950-2000)

D. Verkehrsunfälle

- D.1.1 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen (1960-2000)
- D.1.2 Verkehrsunfälle und Verunglückte in der Luftfahrt (1960-2006)
- D.1.3 Bahnbetriebsunfälle auf Vollspurbahnen der Deutschen Bundesbahn nach Unfallarten, früheres Bundesgebiet und Deutschland (1946-1962; 1985-2011)
- D.2.1.1 Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten, Reichsgebiet (1906-1938)
- D.2.1.2 Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten (1946-2000)
- D.2.2 Straßenverkehrsunfälle nach Verunglückten und nach Straßenkategorien (1973-2000)
- D.2.3 Unfälle mit Personenschaden je 10000 Kfz sowie je 1 Mill. Einwohner
- D.2.5 Unfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung (1957-2000)
- D.2.6 Unfälle mit Personenschaden nach Unfallursachen, von Hundert (1960-2000)
- D.2.4 Unfälle mit Personenschaden je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer

E. Kennziffern in EU-Vergleich

- E.1 Länge der Verkehrswege für Schienenverkehr und Straßennetz (1930-2000 und 1985-2000)
- E.2 Bestand an Kraftfahrzeugen, insgesamt und pro 1000 Einwohner (1985-2000)
- E.3. Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (1985-2000)
- E.4.1 Beförderte Personen durch die Eisenbahn (1985-2000)
- E.4.2 Beförderte Güter durch die Eisenbahn (1985-2000)

Studytitle:

Basic data on the German transportation system‘s development: Stock of transport vehicles, services and capacities, accidents by mode of transport, expenses and investments as well as selected indices in an EU-wide comparison, 1950 - 2000.

Autor:

Franzmann, Gabriele

Description:

The development of the regional economy, of trade and therefore of prosperity is closely related to the available transport infrastructure. The transport sector ensures the mobility of people as well as the efficient exchange of goods and news so that the importance of geographical distances took more and more a backseat. In this process all sectors of traffic and information are of importance. This data compilation contains information about different aspects of traffic by the composition of selected time series from the Traffic Statistics of the Federal Republic of Germany. The compilation consists of a total of 1034 Time Series, which largely extend the period of the former FRG and of Germany in the borders of the 3rd October 1990 (reunification: Old German federal Länder and the new German Länder). Concerning the stock of motorcars and of railway wagons data could be gathered for the period of the German Empire between 1870 and 1907. Caused by different classifications of the sources used for the data compilation the comparability of the time series may be limited in rare cases. In these cases, it is pointed out in the cell- and column-specific annotations.

The focus of the compilation is the functional aspect of traffic. Vehicle stocks, traffic routes and transport services of the transport modes are represented - with the exception of aviation. There are also data tables with information about Germany’s transport budget, the federal traffic expenditures, the investments in the transport system, and to the federal assets of transport facilities.

Stocks and registrations of motor vehicles are differentiated by type of vehicle, engine size class, and mode of driving. New car registrations are additionally listed by occupation of the holder.
Concerning to the railways companies, the stock of railway wagons, rail cars and railway engines, the number of railway stations, the railroad accesses to industrial companies and level crossings are gathered. For the inland navigation information about the number of ships by ship type, load capacity and average age of the ships is collected.

Information on transport and transport services by mode of transport for passenger and for freight transport are represented by transport services. Individual modes of transport are represented in separate tables again in detail and with further differentiation.
The transport volumes and transport performance of the freight transport for road and inland waterway is further broken down by product groups.

Modern transport infrastructure is the basic condition for the competitiveness of a national economy. Investments preserve and develop the transport infrastructure. Therefore, for the Federal Republic of Germany time series data on expenses for and investments in the infrastructure of the various modes of transport are compiled.

Traffic accidents are shown by mode of transport and the type of road use, whereas accidents of aviation, railways, and road traffic are represented in detail in separate tables, again.

Caused by the comfortable data situation data on railroad traffic accidents are a clear focus of this chapter.

The data compilation is completed with selected indicators in the EU comparison.

Further explanations on the structure of the study can be found in the list of annotation, point I.

Data tables in the online database histat (Topic: Verkehr)

The time series data of this study covers the following focus on the following specific topics:

- A. Bestände des Straßen-, Schienen- und Binnenschifffahrtsverkehrs
  (A. Stocks of road, rail, and inland waterway transportation)
  - A.1.1 Bestand Kraftfahrzeuge
    (Stock motor vehicles)
    - A.1.1.1 Bestand an Kraftfahrzeugen, Reichsgebiet (1907-1938)
      (Stock of motor vehicles, German Empire)
    - A.1.1.2 Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhänger nach Fahrzeugarten (1936-2000)
      (Stock of motor vehicles and their trailers)
    - A.1.1.3 Bestand an Kraftfahrzeugen nach Antriebsart (1963-2000)
      (Stock of motor vehicles by mode of driving)
    - A.1.1.4 Bestand an Personen-Kraftfahrzeugen nach Hubraumklasse (1950-2000)
      (Stock of motor vehicles by cubic capacity)
  - A.1.2 Neu-Zulassungen Kraftfahrzeuge
    (New registrations of motor vehicles)
    - A.1.2.1 KFZ-Neu-Zulassungen nach Berufsgruppen (1950-1997)
      (New registrations by the owners occupation)
    - A.1.2.2 KFZ-Neu-Zulassungen der Personen-Kraftfahrzeuge nach Hubraum (1950-1997)
      (New registrations by cubic capacity)
    - A.1.2.3 KFZ-Neu-Zulassungen nach Antriebsart (1963-1999)
      (New registration by mode of driving)
  - A.1.3 Straßennetz
    (road network)
    - A.1.3.1 Länge der öffentlichen Straßen nach Straßenart (1951-2000)
      (Length of public roads by road type)
  - A.1.4. Bevölkerung nach Alter und Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner (1960-2000)
    (Population by age and motor vehicles per 1000 of population)
  - A.2 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen
    (Railways: Vehicle stocks and rail lengths)
    - A.2.1 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen, Reichsgebiet (1870-1937)
      (Railways: Vehicle stocks and rail lengths during the period of the German Empire)
    - A.2.1.2 Eisenbahnen: Regionale Entwicklung des Eisenbahnnetzes - Streckenlängen, Reichsgebiet (1839-1914)
      (Regional development of rail lengths, German Empire)

        - A.2.2 Eisenbahnen: Streckenlängen, Bahnhöfe, Anschlüsse und Fahrzeugbestände, Bundesgebiet (1950-2000)
          (Rail lengths, railway stations, rail connections, railroad crossings, stocks of wagons, railway cars and railway engines)
    - A.3 Binnenschifffahrt: Schiffsbestände und Wasserstrassen
      (Inland Waterways: Ship Stocks and waterways)
        - A.3.1 Binnenschifffahrt: Länge schiffbarer Wasserstrassen (1872-2010)
          (Lengths of navigable inland waterways)
        - A.3.2 Binnenschiffe: Bestand, Tragfähigkeit und Altersstruktur nach Schiffstypen (1872, 1969-2010).
          (Stock, load capacity and age structure of ship types)

- B. Transport- und Beförderungsleistungen nach Verkehrszweigen
  (Transport services by mode of traffic)
    - B.1 Güterverkehr nach Verkehrswegen und Gütergruppen (1954-2000)
      (Freight traffic by traffic route and by categories of goods)
        - B.1 Güterverkehr nach Verkehrswegen und Gütergruppen (1954-2000)
        - B.1.1 Güterverkehr nach Verkehrszweigen, früheres Bundesgebiet, Deutschland (1954-2000)
          (Freight traffic by mode of traffic, former FRG)
        - B.1.2 Güterverkehr (Nah und Fern) im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1954-1997)
          (Freight traffic on the road (long and short distance traffic), former FRG)
        - B.1.2.1 Güterverkehr nach Gütergruppen im Straßenverkehr
          (Freight traffic on the road by categories of goods)
        - B.1.3 Güterfernverkehr im Eisenbahnverkehr (1950-1997)
          (Freight traffic on railways)
        - B.1.3.1 Güterverkehr nach Gütergruppen im Eisenbahnverkehr
          (Freight traffic on railways by categories of goods)
        - B.1.4 Güterverkehr in der Binnenschifffahrt: Geleistete Tonnenkilometer auf Wasserstrassen (1875-2010)
          (Freigth traffic on inland waterways: tonne-kilometre)
        - B.1.4.1 Güterverkehr nach Gütergruppen in der Binnenschifffahrt
          (Freight traffic by categories of goods on inland waterways)
    - B.2 Personenverkehr (1952-2000)
      (Passenger transport)
        - B.2.1 Personenbeförderung nach Verkehrszweigen nach der amtlichen Statistik (1952-2000)
          (Passenger transport by mode of traffic, calculated by the official Statistics)
        - B.2.2 Personenbeförderung der Eisenbahnen nach Berechnungen des DIW
          (Passenger transport by railroad, calculated by the German Institute of Economic Research, DIW)
        - B.2.3 Personenbeförderung durch Straßenverkehrsunternehmen (1950-2000)
          (Passenger transport by road traffic transportation companies)

- C. Ausgaben, Investitionen und Vermögen
  (expenditures, investments and assets)
  - C.1.1 Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. € (1950-2000)
    (Actual federal spending on Transport in million Euro)
  - C.1.2 Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. DM. (1950-2000)
    (Actual federal spending on Transport in million Deutsche Mark)
  - C.2.1.1 Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt
    zu den jeweiligen Preisen (1950-2000)
    (Gross fixed investment at current prices)
  - C.2.1.2 Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt
    zu den Preisen von 1995, in Mio.DM (1950-2000)
    (Gross fixed investment at prices of 1995, in Million Deutsche Mark)
  - C.2.2.1 Brutto-Anlagevermögen in Preisen von 1995 (DM und EURO),
    1950-2000
    (Gross permanent assets in prices of 1995, Euro and Deutsche Mark)
  - C.2.2.2 Netto-Anlagevermögen in Preisen von 1995 (DM und EURO),
    1950-2000
    (Net permanent assets in prices of 1995, Euro and Deutsche Mark)
  - C.3 Erwerbstätige in 1000 nach Verkehrszweigen (1950-2000)
    (Employed in 1000 by mode of transport)

- D. Verkehrsunfälle
  (traffic accidents)
  - D.1.1 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen (1960-2000)
    (traffic accidents by mode of transport)
  - D.1.2 Verkehrsunfälle und Verunglückte in der Luftfahrt (1960-2006)
    (traffic accidents and the persons who has
    suffered the accident in aviation)
  - D.1.3 Bahnbetriebsunfälle auf Vollspurbahnen der
    Deutschen Bundesbahn nach Unfallarten,
    früheres Bundesgebiet und Deutschland (1946-1962; 1985-2011)
    (Railway operations accidents on full gauge railways
    of the German Federal Railway and the
    German Railway AG in Germany)
  - D.2.1.1 Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten,
    Reichsgebiet (1906-1938)
    (Road traffic accidents in total and by persons
    who has suffered the accident, German Empire)
  - D.2.1.2 Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten (1946-2000)
    (Road traffic accidents in total and by Persons
    who has suffered the accident,
    Federal Republic of Germany and Germany after reunification)
  - D.2.2 Straßenverkehrsunfälle nach Verunglückten
    und nach Straßenkategorien (1973-2000)
    (Road traffic accidents by Persons
    who has suffered the accident and by categories of streets)
  - D.2.3 Unfälle mit Personenschaden je 10000 Kfz sowie je 1 Mill. Einwohner
    (Accidents involving personal injury per 10.000 motor vehicles
    and per 1 Million of Population)
  - D.2.5 Unfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung (1957-2000)
    (Accidents by mode of participation in the road traffic)

- D.2.6 Unfälle mit Personenschaden nach Unfallursachen, von Hundert (1960-2000)
  (Accidents involving personal injury by accident causes)
- D.2.4 Unfälle mit Personenschaden je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer
  (Injury accidents per 1 billion vehicle kilometers)

- E. Kennziffern in EU-Vergleich
  (Traffic-indices in EU-comparison)
  - E.1 Länge der Verkehrswege für Schienenverkehr und Straßennetz (1930-2000 und 1985-2000)
    (Length of traffic ways: railway lines and roads)
  - E.2 Bestand an Kraftfahrzeugen, insgesamt und pro 1000 Einwohner (1985-2000)
    (Stock of motor vehicles, totally and per 1.000 of population)
  - E.3. Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (1985-2000)
    (Road accidents in with injury to persons)
  - E.4.1 Beförderte Personen durch die Eisenbahn (1985-2000)
    (Persons transported by the railway)
  - E.4.2 Beförderte Güter durch die Eisenbahn (1985-2000)
    (Freight transported by the railway)

Publication:

Franzmann, Gabriele (2014): Grunddaten zur Entwicklung des deutschen Verkehrssystems: Bestände, Leistungen, Unfälle nach Verkehrszweigen, Ausgaben und Investitionen sowie ausgewählte Kennziffern im EU-Vergleich, 1950 - 2000. GESIS-Datenkompilation. Koeln.

Territory of investigation:

Former Federal Republic of Germany in the borders of 1945 and 1960 (inkl. Saarland and Berlin-West);
Germany in the borders since 3rd October 1990 (reunification).

Sources (-types):

1. Official Statistics:
   - Statistisches Bundesamt für die Bundesrepublik Deutschland: Jahrbücher für die Bundesrepublik Deutschland.
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972. Stuttgart: Kohlhammer, 1972.
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung; W. Kohlhammer, Stuttgart und Mainz, verschiedene Jahrgänge.
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehr. Eisenbahnverkehr, Fachserie 8/ Reihe 2, verschiedene Jahrgänge.
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Verkehr im Überblick, Fachserie 8/ Reihe 1.2, verschiedene Jahrgänge.
   - Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2006. Download als Excel-Datei: 1. Strassenverkehrsunfälle – Zeitreihen. Datenblätter: Zeitreihe 1.1_D; Z_ 1.1_Früheres_B.gebiet; Z_1.1_Neue_Länder; Zeitreihe 1.2.; Z_1.2_Innerhalb; Zeitreihe_1.3 u. 1.4

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2007, S. 303-204.
- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Verschiedene Jahrgänge. Bearbeitet vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)

2. Association Statistics:
- Verband der Automobilindustrie (Hrsg.): Tatsachen in Zahlen, verschiedene Jg.

3. Scientific Publications:

- Klatt, Siegurt: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen. Berlin: Duncker&Humblot
- Mitchell, B.R. (2007): International Historical Statistics. Europe 1750-2005. Palgrave Macmillan.

ZA-Studynumber:
8292

Processor:
Desislava Pavlova / Franzmann, Gabriele

Remarcs:
Version 1.0.0

Access-Category:
A

Exportable:
ja

Fundort (=detailed list of sources):
Detailed list of sources per data table

A. Bestände des Straßen- und Schienenverkehrs

A.1.1 Bestand Kraftfahrzeuge

Table A.1.1.1
Bestand an Kraftfahrzeugen, Reichsgebiet (1907-1938)

From 1907 to 1938:
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972, S.205. W. Kohlhammer Verlag: Stuttgart und Mainz, 1972.

Table A.1.1.2
Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhänger nach Fahrzeugarten (1936-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jahrgänge (various issues):
  für die Angaben der Jahre 1938-1956: Statistisches Jahrbuch, 1961, S. 358;
  für die Angaben der Jahre 1957-1963: Statistisches Jahrbuch, 1964, S. 356;
  für die Angaben der Jahre 1964-1966: Statistisches Jahrbuch, 1967, S. 341;
  für die Angaben der Jahre 1967-1969: Statistisches Jahrbuch, 1970, S. 299;
  für die Angaben der Jahre 1970-1973: Statistisches Jahrbuch, 1974, S. 326;
  für die Angaben der Jahre 1974-1975: Statistisches Jahrbuch, 1976, S. 33;
  für die Angaben der Jahre 1977-1979: Statistisches Jahrbuch, 1980, S. 266;
  für die Angaben der Jahre 1980-1982: Statistisches Jahrbuch, 1983, S. 281;
  für die Angaben der Jahre 1983-1986: Statistisches Jahrbuch, 1987, S. 291;
  für die Angaben der Jahre 1987-1988: Statistisches Jahrbuch, 1989, S. 275;
  für die Angaben der Jahre 1989-1993: Statistisches Jahrbuch, 1996; S. 313;
  für die Angaben der Jahre 1994-2000: Statistisches Jahrbuch, 2000; S. 300,.

Table A.1.1.3
Bestand an Kraftfahrzeugen nach Antriebsart (1963-2000)

- Verband der Automobilindustrie (Hrsg.): Tatsachen in Zahlen, verschiedene Jg., zitiert nach den Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes. Tatsache in Zahlen:
  für die Angaben der Jahre 1962-1965 aus: 54. Folge, 1990, S. 324-325.
  für die Angaben der Jahre 1966-1992 aus: 57. Folge, 1993, S. 308-309.
  für die Angaben der Jahre 1993-1997 aus: 62. Folge, 1998, S. 230-231.
  für die Angaben der Jahre 1998-1999 aus: 64. Folge, 2000, S. 254 f.

Table A.1.1.4
Bestand an Kraftfahrzeugen nach Hubraumklasse, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1950-2000)

- Verband der Automobilindustrie (Hrsg.): Tatsachen in Zahlen, verschiedene Jg., zitiert nach den Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes. Tatsache in Zahlen:
  für die Angaben der Jahre 1950-1970 aus: 39. Folge, 1975, S. 229.

für die Angaben der Jahre 1971-1974 aus: 54. Folge, 1990, S. 295.
für die Angaben der Jahre 1975-1992 aus: 57. Folge, 1993, S. 279.
für die Angaben der Jahre 1994-1997 aus: 62. Folge, 1998, S. 180.

A.1.2 Neuzulassungen Kraftfahrzeuge

Table A.1.2.1
KFZ-Neu-Zulassungen nach Berufsgruppen (1950-1997)

- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (Hrsg.): Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung; Kohlhammer, Stuttgart und Mainz; various issues:
  for the period 1950 – 1958 from: Jg. 1974, S. 102
  for the period 1960, 1965, 1970, 1972, 1974, 1976, 1978-1989 from: Jg. 1990, S. 164-165
  for the period 1962-1964, 1966-1969, 1971, 1973, 1975, 1977 from: Jg. 1980, S. 126-127

Table A.1.2.2
KFZ-Neu-Zulassungen der Personen-Kraftfahrzeuge nach Hubraum (1950-1997)

- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (Hrsg.): Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung; Kohlhammer, Stuttgart und Mainz; various issues:
  from 1950 to 1959: Jg. 1974, S. 102
  from 1960 to 1977: Jg. 1980, S. 126.
  from 1978 to 1989: Jg. 1990, S. 165.
  from 1990 to 1997: Jg. 1998, S. 107.

from 1998 to 2000:

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVI) (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, 32. Jahrgang, 2003/2004, S. 146-147.

Table A.1.2.3
Neu-Zulassungen von PKWs, Kraftomnibussen und Lastkraftwagen nach Antriebsart, früheres Bundesgebiet/ Deutschland (1963-1999)

- Verband der Automobilindustrie (VBA): Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft. Verschiedene Ausgaben.
  1963-1969: 54. Folge, 1990, S. 172,
  1970-1999: 64. Folge, 2000. S. 144.

A.1.3 Straßennetz

Table A.1.3
Länge der öffentlichen Straßen, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1951-2000

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.):Verkehr in Zahlen, 2003/2004. Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg, 2003., S.108;
- Bundesverkehrsministerium Bonn (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, 1995. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), 1995., S.113;
- Der Bundesminister für Verkehr, Bonn (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, 1973. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), 1973., S.C87.

A.1.4 Kraftfahrzeugdichte

Table A.1.4.
Bevölkerung nach Alter und Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner (1960-2000)

1950-1960:
- GENESIS Online, Abfrage: Bevölkerung: Deutschland, Stichtag, Altersjahre. (C)opyright Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2014. Stand: 11.07.2014.

1961-2000:
- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. Kapitel I. Gebiet und Bevölkerung. Tabelle: Wohnbevölkerung des Jahres x nach dem Alter. Verschiedene Jahrgänge.

A.2 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen

Table A.2.1
Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen, Reichsgebiet (1870-1937)
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972, S.203. W. Kohlheimer Verlag: Stuttgart und Mainz, 1972.

- Mitchell, Brain R.: International Historical Statistics - Europe 1750-1988, 3rd ed. 1992, pp. 656.

Table A.2.1.2
Eisenbahnen: Regionale Entwicklung des Eisenbahnnetzes - Streckenlängen, Reichsgebiet (1839-1914)
- Kiesewetter, Hubert (2004): Industrielle Revolution in Deutschland - Regionen als Wachstumsmotoren. Stuttgart: Franz Steiner, S. 241.

Table A.2.2
Eisenbahnen: Streckenlängen, Bahnhöfe, Anschlüsse und Fahrzeugbestände, Bundesgebiet (1950-2000)
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972. Stuttgart: Kohlhammer 1972, S. 203. (für die Jahre 1953-1954).
- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, (versch. Jahrgänge 1956-2000):
  Jg. 1956, S. 304, Tab. B.1 für 1952-1954;
  Jg. 1958, S. 289, Tab. B.1 für 1955;
  Jg. 1959, S. 289, Tab. B.1 für 1956-1957;

Jg. 1962, S. 352, Tab. B.1 für 1958-1960;
Jg. 1965, S. 361, Tab. B.1 für 1961-1963;
Jg. 1968, S. 311, Tab. B.1 für 1964-1966;
Jg. 1970, S. 295, Tab. B.1 für 1967-1968;
Jg. 1972, S. 320, Tab. B.1 für 1969-1970;
Jg. 1974, S. 322, Tab. B.1 für 1971-1972;
Jg. 1976, S. 333; Tab. B.1 für 1973-1974;
Jg. 1978, S. 268, Tab. 13.3 für die Jahre 1975-1976;
Jg. 1980, S. 262, Tab. 13.3 für 1977-1978;
Jg. 1984, S. 289, Tab. 13.3 für 1981-1982;
Jg. 1986, S. 279, Tab. 13.3 für 1983-1984;
Jg. 1988, S. 281, Tab. 13.3 für 1985-1986;
Jg. 1990, S. 287, Tab. 13.3 für 1987-1988;
Jg. 1991, S. 313, Tab. 13.3 für 1989, Gebiet Alte Länder;
Jg. 1993, S. 342, Tab. 13.3 für 1990 und 1991;
Jg. 1995, S. 315, Tab. 31.3 für 1992-1993;
Jg. 1997, S. 316, Tab. 13.3 für 1994-1995;
Jg. 2003, S. 308, Tab. 13.3 für 1996-2000.

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) Verkehr. Eisenbahnverkehr, Fachserie 8/ Reihe 2; DeStatis, wissen.nutzen, 1990 und 2001.

A.3 Binnenschifffahrt: Schiffsbestände und Wasserstrassen

Table A.3.1
Bestand an Binnenschiffen: Anzahl der Schiffe, Tragfähigkeit und Altersstruktur (1872, 1969-2011)

1872-1989:

- Kunz, Andreas (1999): Statistik der Binnenschiffahrt in Deutschland 1835-1989. Quellen und Forschungen zur Historischen Statistik von Deutschland, hrsg. von W. Fischer, F. Irsigler, K.H. Kaufhold und H. Ott, Band 18/1 und Band 18/2. St. Katharinen: Scripta Mercaturae Verlag. GESIS-Datenfile ZA8157.

Ab 1990:

- wsv.de. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Veränderung des Schiffsbestandes der deutschen Binnenflotte im Jahr 2011.

Table A.3.2
Binnenschifffahrt: Länge schiffbarer Wasserstrassen (1872-2010)

1877-1937:

- Kunz, Andreas (Hrsg.), 1999: Statistik der Binnenschiffahrt in Deutschland 1835-1989. Quellen u. Forschungen zur Hist. Statistik von Deutschland, hrsg. von W. Fischer, F. Irsigler, K.H. Kaufhold und H. Ott, Band 18/1 und Band 18/2. St. Katharinen: Scripta Mercaturae Verlag. GESIS Köln, ZA8157 Datenfile Version 1.0.0; Datentabelle A.1.1: Länge und Ausbau von Wasserstrassen - nach Tiefgang.

Länge der Wasserstr. für die alten Bundesländer:

- Statistisches Bundesamt, Hrsg.: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden: Metzler und Poeschel.

verschiedene Jahrgänge: Angaben für 1950 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1952, S. 286;
1951 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1953, S. 369;
1952 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1954, S. 340;
1953 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1955, S. 326;
1954 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1956, S. 316;
1955 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1957, S. 342;
1956 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1958, S. 301;
1957 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1959, S. 299;
1958 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1960, S. 343;
1959 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1961, S. 350;
1960 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1962, S. 371;
1961 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1963, S. 361;
1962: keine Werte im Stat.Jb.-BRD, da Jg. 1964 für das Jahr 1961 berichtet.
1963 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1965, S. 373;
1964 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1966, S. 371;
1965 aus: Stat.Jb.-BRD, Jg. 1967, S. 349;
1966 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1968, S. 323;
1967 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1969, S. 323;
1968 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1970, S. 306;
1969 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1971, S. 327;
1970 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1972, S. 333;
1971 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1973, S. 346;
1972 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1974, S. 333;
1973 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1975, S. 337;
1974 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1976, S. 345;
1975 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1977, S. 271;
1976 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1978, S. 283;
1977 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1979, S. 282;
1978 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1980, S. 274;
1979 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1981, S. 286;
1980 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1982, S. 289;
1981 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1983, S. 289;
1982 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1984, S. 301;
1983 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1985, S. 296;
1984 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1986, S. 291;
1985 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1987, S. 299;
1986 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1988, S. 293;
1987 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1989, S. 282;
1988 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1990, S. 297;
1989 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1991, S. 323;
1990 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1992, S. 348;
1992 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1994, S. 339;
1993 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1995, S. 327;
1994 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1996, S. 321;
1996 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1997, S. 327;
1997 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1998, S. 313;
1998 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1999, S. 312;
1999 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2000, S. 308;
2000 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2000, S. 322;

Länge der Wasserstrassen für die Neuen Länder:

- Statistisches Bundesamt, Hrsg.: Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden: Metzler und Poeschel. verschiedene Jahrgänge:
  Wert für 1990 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1992, S. 348;
  1991 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1993, S. 352;
  1992 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1994, S. 339;
  1993 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1995, S. 327;
  1994 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1996, S. 321;
  1996 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1997, S. 327;
  1997 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1998, S. 313;
  1998 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1999, S. 312;
  1999 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2000, S. 308;
  2000 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2000, S. 322;
  2001 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2002, S. 306;

Länge der Wasserstrassen für Deutschland:

- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jg., Kapitel 'Verkehr', Tabelle: Bestand an Binnenschiffen. Gewerblich genutzte, befahrene Strecken.
  Wert für 1990 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1992, S. 348;
  1991 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1993, S. 352;
  1992 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1994, S. 339;
  1993 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1995, S. 327;
  1994 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1996, S. 321;
  1996 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1997, S. 327;
  1997 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1998, S. 313;
  1998 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 1999, S. 312;
  1999 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2000, S. 308;
  2000 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2001, S. 322;
  2001 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2002, S. 306;
  2002 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2003, S. 306;
  2003 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2004, S. 306;
  2004 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2005, S. 427;
  2005 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2006, S. 424;
  2006 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2007, S. 424;
  2007 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2008, S. 432;
  2008 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2009, S. 432;
  2009 aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2010, S. 432.
  Für 2010:aus: Stat.Jb-BRD, Jg. 2011, S. 426.

B. Transport- und Beförderungsleistungen nach Verkehrszweigen

Table B.1.1
Güterverkehr nach Verkehrszweigen, früheres Bundesgebiet, Deutschland (1954-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, (various issues 1957-1989).

Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1957. Stuttgart: Kohlhammer. S. 326, Tabelle 4. Anteil der Hauptverkehrsträger am Güterverkehr 1954 bis 1956.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1960. Stuttgart: Kohlhammer. S. 330, A. Gesamtüberblick; Tabelle 2.Güterverkehr 1956 bis 1959 nach Hauptverkehrsarten.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1966. Stuttgart: Kohlhammer. S. 353, A. Gesamtüberblick; Tabelle 2.Güterverkehr nach Verkehrszweigen.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1970. Stuttgart: Kohlhammer. S. 292, A. Gesamtüberblick; Tabelle 2.Güterverkehr nach Verkehrszweigen.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1972. Stuttgart: Kohlhammer. S. 318, A. Gesamtüberblick; Tabelle 2.Güterverkehr nach Verkehrszweigen.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1976. Stuttgart: Kohlhammer. S. 332, Tabelle 18.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 18.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1981. Stuttgart: Kohlhammer. S. 273, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1983. Stuttgart: Kohlhammer. S. 276, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1986. Stuttgart: Kohlhammer. S. 278, Tabelle 13.2.Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1989. Stuttgart: Metzler-Poeschel. S. 271, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1990. Stuttgart: Metzler-Poeschel. S. 286, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1992. Stuttgart: Metzler-Poeschel. S. 335, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.
Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1997. Stuttgart: Metzler-Poeschel. S. 315, Tabelle 13.2. Güterverkehr der Verkehrszweige. 13.2.1. Entwicklung des Güterverkehrs.

Für 1992, 1993, 1994: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, S. 315., 1997.
Für 1991 und 1995-2000: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8/ Reihe 1.2, Verkehr im Überblick, S. 8., 2002.

Remarcs on additional sources used for datacollection for the German territory in the borders from 3rd October 1990 (reunification):
Anmerkungen für das Gebiet Deutschland:

Zu Straßenverkehr (für das Jahr 1991 und den Zeitraum 1995-2000):
Anmerkung zur Quelle des DIW, Berlin - Verkehr in Zahlen, Prognos.
Die Angaben in dieser Übersicht weichen von den übrigen Angaben in diesem Heft ab, da hier zum einen die von inländischen Lkw im Ausland erbrachten Beförderungsmengen und Beförderungsleistungen nicht einbezogen worden sind, zum anderen sind Beförderungsmengen und Beförderungsleistungen von ausländischen Lkw in Deutschland enthalten. 1999 wegen Ausweitung des Berichtskreises nur eingeschränkt mit den Vorjahren vergleichbar. Hier wurde statt auf die Reihe ‚Verkehr in Zahlen' auf die Fachserie 8, Reihe 1.2, Verkehr im Überblick, zurückgegriffen.

Tabel B.1.2
Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr (Nah und Fern) im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1954-1997)

- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (Hrsg.): Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung. W. Kohlhammer, Stuttgart und Mainz. Verschiedene Jahrgänge:
  1954 - 1977: Jg.1980, S.122f.
  1978 - 1989: Jg.1990, 160f.
  1990 - 1997: 1998, S.101f.

Für den Güterfernverkehr der ausländischen Lastkraftwagen:
- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Various issues. Bearbeitet vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Tabellen: Güterverkehr – Verkehrsaufkommen – in Mio t; Güterverkehr - Verkehrsleistung - in Mrd tkm. Folgende Jahrgänge wurden herangezogen:
  1954 - 1958: Jg. 1972, S. 130f.;
  1960 - 1966: Jg. 1980, S. 170-171;
  1967 - 1988: Jg. 1989, S. 198-199;
  1989 - 1993: Jg. 1997, S. 228f.

Table B.1.2.1
Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr nach ausgewählten Gütergruppen im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1960-2008)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), bearbeitet vom DIW Berlin: Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge.
  1960 - 1992 / 1985-1993: 25. Jahrgang (1996), S. 258 f.

1986 - 1994: 26. Jahrgang (1997), S. 234 f.
1995 - 1998: 29. Jahrgang (2000), S. 240 f.
1999 - 2008: 38. Jahrgang (2009). S. 258 f.

Für den Güterfernverkehr der ausländischen Lastkraftwagen:

- Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Verschiedene Jahrgänge. Bearbeitet vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Tabellen: Güterverkehr – Verkehrsaufkommen – in Mio t; Güterverkehr - Verkehrsleistung - in Mrd. tkm. Folgende Jahrgänge wurden herangezogen:
  1954 - 1958: Jg. 1972, S. 130f.;
  1960 - 1966: Jg. 1980, S. 170-171;
  1967 - 1988: Jg. 1989, S. 198-199;
  1989 - 1993: Jg. 1997, S. 228f.

B.1.3 Güterfernverkehr im Eisenbahnverkehr (1950-1997)

- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden (Hrsg.): Lange Reihen zur Wirtschaftsentwicklung; W. Kohlhammer, Stuttgart und Mainz. Verschiedene Jahrgänge:
  1950 - 1959: Jg. 1974, S.100.
  1954 - 1977: Jg. 1980, S.122.
  1978 - 1989: Jg. 1990, S.161.
  1990 - 1997: Jg. 1998, S.101.

Table B.1.3.1
Güterverkehr nach Gütergruppen im Eisenbahnverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1960-2008)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), bearbeitet vom DIW Berlin: Verkehr in Zahlen, various issues:
  Verkehr in Zahlen, 1980, 9. Jahrgang. S. 180f.
  Verkehr in Zahlen, 1990, 19. Jahrgang. S. 208 ff., S. 230
  Verkehr in Zahlen, 1992, 21. Jahrgang. S. 236 ff.;
  Verkehr in Zahlen, 1996, 25. Jahrgang. S. 242 f.
  Verkehr in Zahlen, 1997, 26. Jahrgang. S. 236 f.
  Verkehr in Zahlen, 2009/2010, 38. Jahrgang. S. 250 f.

Table B.1.4
Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr in der Binnenschifffahrt: Geleistete Tonnenkilometer auf Wasserstrassen (1875-2010)

1875-1940 für das Deutsche Reich aus:

- Kunz, Andreas (Hrsg.), 1999: Statistik der Binnenschiffahrt in Deutschland 1835-1989. Quellen u. Forschungen zur Hist. Statistik von Deutschland, hrsg. von W. Fischer, F. Irsigler, K.H. Kaufhold und H. Ott, Band 18/1 und Band 18/2. St. Katharinen: Scripta Mercaturae Verlag. GESIS Köln, ZA8157 Datenfile Version 1.0.0;

1949-1989 für die frühere Bundesrepublik aus:

- Kunz, Andreas (Hrsg.), 1999: Statistik der Binnenschiffahrt in Deutschland 1835-1989. Quellen u. Forschungen zur Hist. Statistik von

Deutschland, hrsg. von W. Fischer, F. Irsigler, K.H. Kaufhold und H. Ott, Band 18/1 und Band 18/2. St. Katharinen: Scripta Mercaturae Verlag. GESIS Köln, ZA8157 Datenfile Version 1.0.0;

1990 aus:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland.

Für die ehemalige DDR und für die neuen Länder aus:

- Staatliche Zentralverwaltung für Statistik (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Deutsche Demokratische Republik, Berlin-Ost: VEB Deutscher Zentralverlag; später Staatsverlag der Deutschen Demokratischen Republik. Verschiedene Jahrgänge:
  1949-1969: Jg. 1970, S. 240;
  1970-1979: Jg. 1980, S. 197;
  1981-1984, 1986: Jg. 1990, S. 248;

1980, 1985 und ab 1987 aus dem

- Statistischen Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland:
  1980, 1985, 1987-1988: Jg. 1991, S. 312;
  1989+1990: Jg. 1992, S. 354;

Für Deutschland in den Grenzen ab 3. Oktober 1990:
1990 bis 2010 aus:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jg., Kapitel 'Verkehr'.
  1991-1993: Jg. 1995, S. 314;
  1994-1998: Jg. 1999, S. 300;
  1999-2003: Jg. 2004, S. 459;
  2004: Jg. 2006, S. 412;
  2005-2008: Jg. 2009, S. 420;
  2009-2010: Jg. 2011, S. 415.

Table B.1.4.1
Güterverkehr nach Gütergruppen in der Binnenschifffahrt, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1960-2008)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), bearbeitet vom DIW Berlin: Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge.
  1960 bis 1968: 9. Jahrgang (1980), S. 180f.
  1968-1976: 19. Jahrgang (1990), S. 208ff.
  1976-1985 und 1985-1993: 25. Jahrgang (1996), S. 258 f.
  1986 bis 1994: 26. Jahrgang (1997), S. 234 f., S. 238f
  1995 bis 1998: 29. Jahrgang (2000), S. 240 f.
  1999 bis 2008: 38. Jahrgang (2009). S. 256, S. 258 f.

Hinweis:
Die Angaben zur Leistung in Tonnen-Kilometern (TKM) und zur mittleren Transportweite für ausgewählte Gütergruppen in der Binnenschifffahrt weichen für die Zeit von 1991 bis 1995 zwischen den beiden Quellen:
- Verkehr in Zahlen, 1997, 26. Jahrgang. S. 238 f. und

- Verkehr in Zahlen, 2009/2010, 38. Jahrgang. S. 256 f.

etwas voneinander ab, ohne dass der Grund hierfür ermittelt werden konnte. In die Datentabelle wurden die Werte der jüngsten Publikation – hier aus ViZ 2009/2010, 38. Jg. – übernommen.

Table B.2.1
Personenverkehr nach Verkehrszweigen, nach der amtlichen Statistik (1952-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, (versch. Jahrgänge 1957-1989).
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8/ Reihe 3. Verkehr - Straßenpersonenverkehr. 2001. S. 33, Tab. 2.1.

Für die Reihe „motorisierter Individualverkehr“:

- Verkehr in Zahlen, various issues:
  - 1960-1976: Verkehr in Zahlen 1989, 18. Jg., S. 176-179.
  - 1977-1990: Verkehr in Zahlen 1997, 26. Jg., S. 214-215.
  - 1991-2000: Verkehr in Zahlen 2003/2004, 32. Jg., S. 210f.

Table B.2.2
Personenbeförderung der Eisenbahnen nach Berechnungen des DIW (Verkehr in Zahlen)

- Bundesverkehrsministerium (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitung: DIW Berlin.
  - 1967-1974: Verkehr in Zahlen 1990, 19. Jg., S. 176f.
  - 1975-1990: Verkehr in Zahlen 1992, 21. Jg., S. 192f.
  - 1991-2001: Verkehr in Zahlen 2003/2004, 32. Jg., S. 210f.

Reihe: Eisenbahnen – Beförderte Personen insgesamt
Hinweis: Summe der beförderten Personen durch die Eisenbahnen weicht für folgende Jahre von den Angaben für die beförderten Personen der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. (amtliche Statistik) ab: 1960-1964, 1971-1977 und 1991-2000 (siehe zellenspezifische Anmerkungen).

Reihe: Schienennahverkehr insgesamt, beförderte Personen:
Hinweis: Summe der beförderten Personen aus Schienennahverkehr insgesamt und Schienenfernverkehr insgesamt für beförderte Personen der Eisenbahnen insgesamt weicht für folgende Jahre von den Angaben für die beförderten Personen der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. ab: 1971-1977 und 1991-2000 (siehe dazu zellenspezifische Anmerkungen).

Reihe: Eisenbahnen – Personenkilometer insgesamt
Hinweis: Summe der geleisteten Personenkilometer der Eisenbahnen insgesamt weicht für folgende Jahre von den Angaben für die geleisteten Personenkilometer der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. (amtliche Statistik) ab: 1960-1964, 1967-1983 und 1993-1994 (siehe zellenspezifische Anmerkungen).

Table B.2.3
Personenbeförderung durch Straßenverkehrsunternehmen (1950-2000)

Zur Reihe ‚Unternehmen insgesamt':

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jahrgänge.
  1950-1951: Jg. 1953, S. 383.
  1952-1954: Jg. 1955, S. 343.
  1955-1956: Jg. 1957, S. 357.
  1957-1959: Jg. 1960, S. 357.
  1960-1961: Jg. 1962, S. 363.
  1962-1964: Jg. 1965, S. 369;
  1965-1968: Jg. 1969, S. 319;
  1969 aus Jg. 1970, S. 302, Tab. 5.b;
  1970 aus Jg. 1971, S. 323, Tab. 5.b;
  1971 aus Jg. 1972, S. 328, Tab. 5.b;
  1972 aus Jg. 1973, S. 341, Tab. 5.b;
  1973 aus Jg. 1974, S. 329, Tab. 5.b;
  1974 aus Jg. 1975, S. 333, Tab. 5.b;
  1975 aus Jg. 1976, S. 341, Tab. 5.b; usw. ... ;
  1992 aus Jg. 1994, S. 336, Tab. 13.10.1;
  1993 aus Jg. 1995, S. 322, Tab. 13.10.1, usw. ... .

Zu den Reihen:
Eisenbahnunternehmen, Dt. Bundespost, Kommunale u. gemischtwirtschaftliche Unternehmen, Private Unternehmen, Regionalverkehrsgesellschaften, Regionalverkehrsgesellschaften, Regionalverkehrsgesellschaften - dar.: GBB-Gesellschaften:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jahrgänge.
  1950 aus Jg. 1952, S. 303;
  1951 aus Jg. 1953; S. 383,
  1954 aus Jg. 1955, S. 343;
  1955 aus Jg. 1956, S. 330;
  1956 aus Jg. 1957, S. 357;
  1959 aus Jg. 1960, S. 357;
  1961 aus Jg. 1962, S. 363;
  1964 aus Jg. 1965, S. 369;
  1967 aus Jg. 1968, S. 318;
  1968 aus Jg. 1969, S. 319;
  1969 aus Jg. 1970, S. 302, Tab. 5.b;
  1970 aus Jg. 1971, S. 323, Tab. 5.b;
  1971 aus Jg. 1972, S. 328, Tab. 5.b;
  1972 aus Jg. 1973, S. 341, Tab. 5.b;
  1973 aus Jg. 1974, S. 329, Tab. 5.b;
  1974 aus Jg. 1975, S. 333, Tab. 5.b;
  1975 aus Jg. 1976, S. 341, Tab. 5.b; usw. .

Zu den Reihen „Straßenverkehr insgesamt", Beförderte Personen insgesamt, im Linienverkehr, im Gelegenheitsverkehr:

Für 1949:

- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Jg. 1952, S. 403-305, Tab. 5.b.

1950-2001:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8 - Verkehr, Reihe 3 - Straßenpersonenverkehr, 2001; S. 33, Tabelle 2.1: Verkehrs- und Betriebsleistungen des öffentlichen Straßenpersonenverkehr - Beförderte Personen für 1950-2001.
- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wert für 2002 aus Jg. 2004, S. 466; Wert für 2003 aus Jg. 2005, s. 424.

Zu den Reihen der Beförderungsleistungen (beförderte Personen, Personenkilometer, Wagenkilometer) der einzelnen Unternehmen: Eisenbahnunternehmen, Dt. Bundespost, Kommunale u. gemischtwirtschaftliche Unternehmen, Private Unternehmen, Regionalverkehrsgesellschaften, Regionalverkehrsgesellschaften, Regionalverkehrsgesellschaften - dar.: GBB-Gesellschaften:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jahrgänge:
  1950 aus Jg.1952, S. 305;
  1951 aus Jg.1953, S. 385;
  1952 aus Jg.1954, S. 357;
  1954 aus Jg.1955, S. 343;
  1955 aus Jg.1956, S.330;
  1956 aus Jg.1957, S. 357;
  1957 aus Jg.1958, S. 315;
  1958 aus Jg.1959, S. 311;
  1959 aus Jg.1960, S. 357;
  1960 aus Jg.1961, S.364;
  1961 aus Jg.1962, S. 363;
  1962 aus Jg.1963, S.353;
  1963 aus Jg.1964, S. 357;
  1964 aus Jg. 1965, S. 369;
  1965 aus Jg. 1966, S. 367;
  1966 aus Jg. 1967, S. 344;
  1967 aus Jg.1968, S. 318;
  1968 aus Jg.1969, S. 319;
  1970 aus Jg.1971, S. 323;
  1971 aus Jg.1972, S. 328;
  1972 aus Jg.1973, S. 341;
  1973 aus Jg.1974, S. 329;
  1974 aus Jg. 1975, S. 333;
  1975 aus Jg. 1976, S. 341;
  1976 aus Jg. 1977, S. 267;
  1977 aus Jg. 1978, S. 279;
  1978 aus Jg. 1979, S. 278;
  1979 aus Jg. 1980, S. 270;
  1980 aus Jg. 1981, S. 282;
  1981 aus Jg.1982, S. 285;
  1982 aus Jg. 1983, S. 285;
  1983 aus Jg. 1985, S. 292;

1985 aus Jg. 1986, S. 287;
1986 aus Jg. 1987, S. 295;
1987 aus Jg. 1988, S. 289;
1988 aus Jg. 1989, S. 279;

1992-2001:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8 - Verkehr, Reihe 3 - Straßenpersonenverkehr, 2001; S. 34, Tabelle 2.2: Verkehrs- und Betriebsleistungen des öffentlicher Straßenverkehrsunternehmen - Beförderte Personen nach Unternehmensform.

2002 aus:

- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Jg. 2004, S. 466;

2003 aus:

- Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Jg. 2005, S. 424.

C. Ausgaben, Investitionen und Vermögen

Table C.1.1
Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. € (1950-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), verschiedene Jahrgänge:
  1982., S. 114.
  1990., S. 107.;
  1995., S. 125.;
  2009/10, S. 114;
  2003/2004, S. 122;

Table C.1.2
Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. DM. (1950-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), verschiedene Jahrgänge:
  1982., S. 114.
  1990., S. 107.;
  1995., S. 125.;
  2009/10, S. 114;
  2003/2004, S. 122;

Table C.2.1.1
Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt zu den jeweiligen Preisen (1950-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), verschiedene Jahrgänge:
  Für 1950 und 1955, sowie für 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985 und von 1990 bis 1999:
  - Ausgabe 2000. S. 22 und S. 23.

Für 1961-1968 (bis auf 1965):
- Ausgabe1982, S. 32.

Für 1969-1883 (bis auf die Jahre 1970, 1975, 1980):
- Ausgabe 1990, S. 19.

Für 1984-1990:
- Ausgabe 1995, S. 22.

Für 2000:
- Ausgabe 2003/2004 (2003), S. 22 und S. 23

Table C.2.1.2
Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt, zu den Preisen von 1995, in Mio.DM (1950-2000)

See sources for table C.2.1.1.

Table C.2.2.1
Brutto-Anlagevermögen insgesamt in Preisen von 1995 (DM und EURO), 1950-2000

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.):Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), verschiedene Jahresausgaben von 1982 bis 2003/2004.

Table C.2.2.2
Brutto-Anlagevermögen insgesamt in Preisen von 1995 (DM und EURO), 1950-2000

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.):Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), verschiedene Jahresausgaben von 1982 bis 2003/2004.

Table C.3
Erwerbstätige in 1000 nach Verkehrszweigen (1950-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge:
  für 1996-2000 Jg. 2010/2011, CD-Rom;
  für 1990-1995 Jg 1996, S. 44f.;
  für 1968-1989 Jg. 1990, S. 40f.;
  für 1960-1967 Jg. 1980, S. 54f.;
  für 1950-1959 Jg. 1972, S. 46f.

D.Verkehrsunfälle

Table D.1.1
Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen (1960-2000)
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden, (various issues 1966-2002).

1960-1963:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1966. Stuttgart: Kohlhammer. S. 388, J. Verkehrsunfälle; Tabelle 1.Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

1964-1966:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1970. Stuttgart: Kohlhammer. S. 323, J. Verkehrsunfälle; Tabelle 1.Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

1967-1970:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1973. Stuttgart: Kohlhammer. S. 363, J. Verkehrsunfälle; Tabelle 1.Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

1971-1972:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1974. Stuttgart: Kohlhammer. S. 349, J. Verkehrsunfälle; Tabelle 1.Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

1973-1977:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1979. Stuttgart: Kohlhammer. S. 297, 13. Verkehrsunfälle; Tabelle 13. 28 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

1978-1981:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1983. Stuttgart: Kohlhammer. S. 304, 13. Verkehrsunfälle; Tabelle 13. 28 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

1982-1989:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1990. Stuttgart: Kohlhammer. S. 311, 13. Verkehrsunfälle; Tabelle 13. 29 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

1990-1996:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1998. Stuttgart: Kohlhammer. S. 325, 13. Verkehrsunfälle; Tabelle 13. 25 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

1997-2000:

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 2002. Stuttgart: Kohlhammer. S. 316, 13. Verkehrsunfälle; Tabelle 13. 25 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen.

Table D.1.2
Verkehrsunfälle und Verungluecckte in der Luftfahrt (1960-2006)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2007, S. 302. Angaben von der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Braunschweig.

Table D.1.3
Bahnbetriebsunfälle auf Vollspurbahnen der Deutschen Bundesbahn nach Unfallarten, früheres Bundesgebiet und Deutschland(1946-1962; 1985-2011)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Kapitel: Verkehr. Versch. Jahrgänge bis Jg. 1964, S. 350.

- Klatt, Siegurt: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen. Berlin: Duncker&Humblot, S. 228 f.

Ab 1985:

- Stat. Bundesamt (Hrsg.): FS8, R.2.1: Eisenbahnverkehr, Betriebsdaten des Schienenverkehrs, Jg. 1997 u. 1991/92, Tab. 6.2 und Jg. 2007 und 2011, Tabelle 4: Schienenverkehrsunfälle.

Table D.2.1.1
Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten, Reichsgebiet (1906-1938)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2007, S. 45.

Table D.2.1.2
Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten (1946-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2006. Download als Excel-Datei. Datenblatt: Z_ 1.1_Früheres_B.gebiet.

Table D.2.2
Straßenverkehrsunfälle nach Verunglückten und nach Straßenkategorien (1973-2000)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2006. Download als Excel-Datei: 1. Strassenverkehrsunfälle – Zeitreihen. Datenblätter: Z_1.2_Innerhalb.

Table D.2.3
Unfälle mit Personenschaden je 10000 Kfz sowie je 1 Mill. Einwohner (1960-2006)

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2006. Download als Excel-Datei: 1. Strassenverkehrsunfälle – Zeitreihen. Datenblätter: Zeitreihe_1.3 u. 1.4.

Table D.2.5
Unfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004. S. 170;
  Jg. 1995, S. 172.;
  Jg. 1990, S. 147.;
  Jg. 1975, S. 118.

Table D.2.6
Unfälle mit Personenschaden nach Unfallursachen, von Hundert (1960-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004. , S. 172;
  Jg. 1995, S. 174.;

Jg. 1990, S. 148.;
Jg. 1980, S. 138.

Table D.2.4
Unfälle mit Personenschaden je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer

- Statistisches Bundesamt (Hrsg.), Fachserie 8, Reihe 7: Verkehrsunfälle. Jg. 2006. Download als Excel-Datei: 1. Strassenverkehrsunfälle – Zeitreihen. Datenblätter: Zeitreihe_1.3 u. 1.4

E. Kennziffern im EU-Vergleich

Table E.1.1
Länge der Verkehrswege für Schienenverkehr und Straßennetz: europäischer Vergleich (1930-2000; 1985-2000)

- Mitchell, Brain R.: International Historical Statistics - Europe 1750-1988, 3rd ed. 1992, pp. 660.

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, versch. Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004, S. 289;
  Jg. 2000, S. 292;
  Jg. 1995, S. 344;
  Jg. 1990, S. 291.

Zur Reihe „Betriebslängen der Eisenbahnen in Luxemburg“:
Zusätzlich zur Quelle „Verkehr in Zahlen“ im Internet

- Wikipedia: Schienenverkehr in Luxemburg. (http://de.wikipedia.org/wiki/Schienenverkehr_in_Luxemburg)

Table E.1.2
Länge der Straßen: europäischer Vergleich, berechnet nach dem DIW (1985-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, versch. Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004, S. 289;
  Jg. 2000, S. 292;
  Jg. 1995, S. 344;
  Jg. 1990, S. 291.

Table E.2
Bestand an Kraftfahrzeugen, insgesamt (1930-2000)

- Mitchell, B.R.: International Historical Statistics. Europe 1750-1988. Stockton Press, 1992, pp.714.

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, verschiedene Jahrgänge:
  Jg. 2010, S. 320+322,
  Jg. 2003/2004, S. 292;
  Jg. 2000, S. 294;

Jg. 1995, S. 345;
Jg. 1990, S. 292.

Table E.3.
Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (1985-2008)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, versch. Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004, S. 289;
  Jg. 2000, S. 292;
  Jg. 1995, S. 344;
  Jg. 1990, S. 291.

Table E.4.1
Beförderte Personen der Eisenbahnen, berechnet nach dem DIW (1930-2000)

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Deutscher Verkehrs-Verlag GmbH, Hamburg, verschiedene Jahrgänge:
  Jg. 2003/2003, S. 297,
  Jg. 2000, S. 299,
  Jg. 1995, S. 347,
  Jg. 1990, S. 294

Table E.4.2
Beförderte Güter der Eisenbahnen (1930-2000)

- Mitchell, B.R.: International Historical Statistics. Europe 1750-1988, pp. 665.

- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen. Bearbeitet von: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW). Verschiedene Jahrgänge:
  Jg. 2003/2004., S. 298;
  Jg. 2000, S. 300;
  Jg.1995, S. 347;
  Jg. 1990, S. 294.

Anmerkungen:

I. The statistical topics in detail

Stocks of road and rail transport
The transport network and vehicle stocks are an important basis for the mobility of an economy. In particular, the motor vehicle traffic allows high individual mobility.
The road-, railway-, and waterway network, railroad accesses and railway stations as part of the transport system have been included in the data collection (Airfields, facilities for combined transport, transport telematics and the pipe network are areas that have not been considered in this study).

The Railway

In Germany state-owned rail companies and private rail companies are active.
Especially in the important commercial and industrial cities private stock companies were founded in the early years of Germany's railway history with the aim to finance the creation of railway lines. In this compilation the railway inventory of length of railways, stock of wagons, railcars and rail engines are reported for both together, private and state-owned railway companies.
Time series to the length of the rail lines, stations, sidings, level crossings and the vehicle inventories, which breaks down in locomotives, railcars, passenger cars, baggage wagons and freight wagons, have been compiled for this compilation.
Information for all railway companies together at the time of the German Empire and the German railways at the time of the Federal Republic (the state-owned "Deutsche Bundesbahn" and the "non-state-owned railways", i.e. private railways) are taken from the publications of the Federal Statistical Office: Bevölkerung und Wirtschaft 1872-1972, Kohlhammer Verlag: Stuttgart und Mainz, 1972. as well as the Yearbooks of the Federal Republik of Germany (Statistische Jahrbücher für die Bundesrepublik Deutschland).
The length of the rail lines are reported at the end of the respectively reported year and as property lines. The stock of railcar, rail engine, and wagon is as of the end of the year of operation. Until 1937 the property holdings of the railway companies are recorded. Then, the values refer to the operation inventory, that means, in the reported values borrowed stocks of other railway companies can be included.
The train has undergone fundamental technical changes. In the old federal states, the activity area of the German Federal Railways, all steam locomotives were replaced by diesel and electric locomotives successively until 1977. The rail route types were unified (complete dismantling of railway lines for narrow gauge railways). New wagon types and types of trains (InterCity, Trans Euro Express) were introduced. All of this cannot be traced in detail and in form of statistical series in the present study, because this would go beyond the time frame of the project.
With the aim to get data series as constant as possible, newly added railcar types or further differentiated wagon types that were listed separately in the statistics, so far as it was possible, were grouped into generic terms. Thus, from 1990 in the Statistical Yearbook for the Federal Republic of Germany the categories 'Electric locomotives', 'diesel locomotives', 'Electric Railcar' and 'diesel multiple units' are listed separately. These categories are outlined in one series presented under the generic term, railcars'.

Automobiles
In the early years of the automobile it had little meaning for the transport of goods. In the densely populated urban areas of Germany, which were well served by the railway and the tram, the first automobiles played a minor role to the economy and the transport of goods. In addition, high investment costs for the development of roads were needed, while the railways lines were already available in the German cities.
It was only in the 1920s, when the automobile in metropolitan areas was able to assert itself as a transport vehicle, while the passenger car was at that time still an expensive luxury item available only for a few wealthy people yet.
Today, the car is a necessary form of transport, enables people to participate in society - for example, the daily journey to work or the flexible and rapid transport of goods. Today, Germany has one of the longest road networks.
For this compilation at hand time series data of automobiles were collected for a total inventory of motor vehicles and motor vehicles broken down by types. Sources of the data are the various editions of the Statistical Yearbook for the Federal Republic of Germany. Furthermore, new registrations are reported by occupation of the owner, engine size and mode of drive. The publication 'Tatsachen und Zahlen' (facts and numbers), published by the

Association of the Automobile Industry, was the source of the data collection of motor vehicles registration.

Transport and Transport services
In addition to the vehicle stock, the performance in the fields of passenger transport and freight transport is a major business and traffic factor. Firstly, the traffic performance can be expressed in absolute values, that is, the number of persons and the weight of goods transported. Statistically, the traffic performance is expressed using an index which has the dimension “PKM” (passenger kilometre) (= number of persons multiplied by kilometres, they were transported) for passenger transport and “TKM” (tone-kilometre) (number of tones multiplied by kilometres they were transported) for transport of goods. The product of the distance traveled and the quantity of transported goods or persons is the expense in transportation. These four variables are presented for the rail, road, and inland waterway transport.

Expenditures and Investments
Modern transport infrastructure is the basic condition for the competitiveness of a national economy. Investments preserve and develop the transport infrastructure. Therefore, for the Federal Republic of Germany time series data on expenses for and investments in the infrastructure of the various modes of transport are compiled. In this case expenditures actually paid in the past budget year are listed. The expenditures on traffic are made for transport investments, traffic police and traffic management and they are covered by the federal government, the federal states and the municipalities, as well as from ERP Special Fund (=ERP-Sondervermögen; ERP stands for European Recovery Program) and the Compensation Fund (Lastenausgleichsfond). Gross fixed asset investment and permanent assets are monetary values describing the technical supply potential. The asset investments involve both investments for expansion and for rationalization as well as replacement and maintenance investments. According to the definition of national accounts, purchases of new and used equipment (net of sales) as well as the self-constructed installations are included in gross fixed capital formation. Equipment and installations are defined as durable goods, buildings, and vehicles, which are used for maintenance, expansion and improvement of the production facilities.
Additionally, the number of employed persons in each of the transport modes is reported in terms of expenditure on transport infrastructure. Gross fixed capital formation and the number of employed persons give an idea about the cost intensity of the individual traffic areas.
The gross permanent assets specify the replacement value of the transportation facilities, whereas the net permanent assets measures the value of equipment installed at different times on a uniform price basis.
The values of the permanent assets and capital investments are calculated by the DIW’s fixed assets account (see the publication: Verkehr in Zahlen, DIW=Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung).

Traffic accidents
The development of the various modes of transportation leads to an enormous increase of mobility in economy and private transport. The other side of an entire society’s mobility is the accidents with property damage, injured and killed.
Goods are transported by road, rail, navigation or by aviation.
The reliability of a fast transportation of good arriving safely their destination has influence on the economic development of a region or a country.

Because of the accident frequency's importance for economy and society in this compilation accidents are gathered by the modes of traffic rail, street, water and aviation, differentiated by nature of personal damage (killed and injured).
Road traffic accidents, however, is given a focus in this data compilation due to the particular frequency compared to the other modes.
Therefore, additionally the traffic accidents are listed here to the following points:
listing by the road categories, on which the accidents have taken place (highway, country road, inside or outside of towns); listing by type of traffic participation of the parties involved in the accident and by accident cause (caused by the driver's behavior, by road conditions, etc.).
The Federal Statistical Office of Germany regularly publishes a special issue called Fachserie 8, No. 7, containing long rows of traffic accidents. On the basis of this publication, the data on the accidents frequency, injured and killed persons of accidents were gathered. Furthermore, the Statistical Yearbook of the Federal Republic of Germany, chapter 'transport', was used as data source. Especially for the operational accidents of railway the publication of Siegurt Klatt served as helpful source in addition: Siegurt Klatt: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen. Berlin: Duncker&Humblot, S. 228 f.

Traffic-indices in EU-comparison
Selected variables such as the length of the rail and road network, inventory of vehicles, road traffic accidents and the transport capacity of the railway are represented as time series date in comparison with the countries of the European Union. The following countries are compared: Austria, Belgium, Federal Republic of Germany, Denmark, Spain, France, Finland, Greece, Italy, Ireland, Luxembourg, Netherlands, Portugal, Sweden and the UK. The publication of Michell was used as data source for the period until 1985 (Mitchell: International Historical Statistics - Europe 1750-1988, 3rd ed. 1992). The publication 'Verkehr in Zahlen', published by the Federal Ministry of Transport, Building and Housing (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, BMVI) and processed by the German Institute for Economic Research in Berlin (Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, DIW) was referred to as source for the period after 1985. Due to different calculation methods there may be discrepancies between the data processed by the DIW and the data series of official statistics.

II. Explanations of terms and measurements

Betriebslänge (Eisenbahnen, Gleisbestände):
(Operating length (railways, rail stocks))
The railway track used by a railway company, including leased lines of other railway companies. For information on production results this length is always used. (Fremdling, Kunz, 1995, S. 18)

Eigentumslänge (Eisenbahnen, Gleisbestände):
(Property length (railways, rail stocks))
All routes owned by a railway company. This may also be non-used sections or to other companies leased sections. This length specification is the reference for the comparison of plant costs. (Fremdling, Kunz, 1995, S. 18)

Eigentumsbestand (Eisenbahn: Fahrzeuge und Wagongs, Schienenstrecken):
(Property inventory (railway: vehicles and wagongs, rail lines))
Stocks owned by the railway company.

Einsatzbestand (Eisenbahn: Fahrzeuge und Wagongs, Schienenstrecken):
(Operation stock (railway: vehicles and wagongs, rail lines))
Stock, which are in use for railway operations. In the case of operation stock borrowed or rented vehicles, engines, and rail lines are included.

Personenkilometer (Pkm):
(Passenger kilometers (pkm))
A calculated value which measures the output in the field of passenger transport on the basis of the transport of a person measured to a mile. The simple information on the number of passengers reflects the transport capacity only in a limited way, because the transport capacity additionally depends essentially on the transport lengths. The information on the pkm are an important parameter for the comparison with other railway companies, automobiles, ships and airlines and for calculations of income and expenditure. (Number of persons * Km driven or flown the route). (Fremdling, Kunz, 1995, p 18)

Tonnenkilometer (Tkm):
(Tonne-kilometers (tkm))
Similar to the passenger kilometers the measure tkm provides a basis for comparing the output in freight transport. A distinction is made between gross tonne-kilometers and net tonne-kilometers. Tonne-kilometers (abbreviation=tkm) are a measurement of the freight transport capacity on the basis of the transport of one tonne freight over a distance measured in kilometers (weight of goods * Km driven or flown). Gross tonne-kilometer is the total load transported by trains, trucks, ships or aircraft including the weight of the vehicles, multiplied by the number of kilometers driven or flown. Net tonne kilometers refer to the transported load of freight without the weight of the vehicles. (Fremdling, Kunz, 1995, S. 18)

Verkehrsausgaben:
(Expenditures on traffic)
Expenses of the federal government, the federal states, the communities, and the municipal associations, as well as of the ERP Special Fund (=European Recovery Program Special Fund) and the Compensation Fund, which are made for transport investment, traffic police and traffic management. The objective is the preservation, improvement and expansion of roads and infrastructure of the various modes of transport (inland water navigtion, rail, road, and air traffic, noise protection measures, etc.). The transport expenditure of the Federal government alone accounted in 1990 for 8.3% of total federal spending. However, while only 12% of the total federal expenditures were used for investment, the share of capital expenditure on transport budget was 50%.

III. Anmerkungen zu den Datentabellen (Remarcs on data tables)

A.1.1 Bestand Kraftfahrzeuge

Table A.1.1.1
Bestand an Kraftfahrzeugen, Reichsgebiet (1907-1938)

Gebietsstand:

1907 bis 1937: Dt. Reich in seinen jeweiligen Grenzen; für 1938 Stand vom 31.12.1937 (mit Saarland, ohne Österreich und Sudetenland sowie ohne sämtliche durch den 2. WK annektierten Gebiete).

Zu den einzelnen Fahrzeugkategorien:

1907 bis 1933 ohne vorübergehend abgemeldete Kraftfahrzeuge. Stichtag 1907 bis 1914: 01.Januar; ab 1921: Stand der Fahrzeuge zum 01.Juli.

Personenkraftwagen (PKW):
Einschl. Kombinationskraftwagen und Krankenkraftwagen, bis 1914 einschl. Kraftomnibusse. Ein Kombinationskraftwagen, oder kurz Kombi, ist eine Karosseriebauform für PKW mit besonders großem Ladevolumen.

Lastkraftwagen (LKW):
Ohne Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung, jedoch einschl. Tankkraftwagen für brennbare Flüssigkeiten.

Zugmaschinen:
Bis 1924 unvollständig, ab 1938 nur zulassungspflichtige Maschinen.
Eine Zugmaschine ist ein Kraftfahrzeug zum Ziehen von Anhängern, Geräten oder Spezialfahrzeugen. Da Zugmaschine auch das Synonym für Schlepper ist, muss zwischen ihnen inhaltlich unterschieden werden.
Eine Zugmaschine ist ein Fahrzeug mit Verbrennungs- oder Elektromotor, das dazu bestimmt ist, andere antriebslose Fahrzeuge (Anhänger und Wagen), zu ziehen.
Schlepper sind meistens von einem Dieselmotor angetriebene Fahrzeuge zum Ziehen von vorwiegend landwirtschaftlichen Anhängern und Landmaschinen (z.B. Traktor).

Sonderkraftfahrzeug:
Z.B.: Straßenreinigungsmaschinen, Feuerwehrfahrzeuge, Abschlepp-, und Kranwagen, Wohnwagen und ähnliche Sonderkraftfahrzeuge.

Table A.1.1.2
Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhänger nach Fahrzeugarten (1936-2000)

Gebietsstand:
1936, 1938 und 1955-1956: früheres Bundesgebiet ohne Berlin,
1957-1993: früheres Bundesgebiet einschl. Berlin (West),
ab 1994: Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990.

Angaben in 1000 und einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge.

Personenkraftwagen:
Für 1938 u. ab 1977: einschl. Kombinationskraftwagen. Ab 1988 Personenkraftwagen u. "M 1" Fahrzeuge (Personenfahrzeuge mit max. 8 Sitzplätzen): einschl. abgemeldeter Fahrzeuge.

Kombinationskraftwagen:
Ab 1977 werden die Kombinationskraftwagen zusammen mit Personenkraftwagen unter der Spalte 'Personenkraftwagen' aufgeführt.

Lastkraftwagen:
Lastkraftwagen, differenziert nach Nutzlast: Ab 1971 Differenzierung nach Nutzlast in den Quellen. Es werden nur noch alle LKWs zusammen aufgeführt, und differenziert nach Aufbauart (Normal- oder Spezialaufbau).

Sonderkraftfahrzeuge:
Zulassungspflichtige Fahrzeuge wie z.B. Wohnwagen, Krankenkraftwagen, Straßenreinigungsfahrzeuge, etc.

Kraftfahrzeuge insgesamt:
Angaben in 1000 u. einschl. der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge. Bis 1978 zugelassene Kraftfahrzeuge, ab 1979 zugelassene u. zulassungsfreie Kraftfahrzeuge mit amtl. Kennzeichen.
Summe folgender Kraftfahrzeuge: Krafträder + PKW + Kombinationskraftwagen + Kraftomnibusse + LKWs zusammen + zulassungspflichtige Zugmaschinen + Sonderkraftfahrzeuge.
Ab 1977 werden die Kombinationskraftwagen mit den PKW zusammen aufgeführt.

Table A.1.1.3
Bestand an Kraftfahrzeugen nach Antriebsart (1963-2000)

Gebietsstand:
Bis 1991: früheres Bundesgebiet, ab 1992 Deutschland.

Angaben einschl. der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge. Primärquelle: Kraftfahrt-Bundesamt. In den neuen Bundesländern Erfassungsstand im Zentralen Fahrzeugregister (ZFR). Stand jeweils zum 1. Juli des Jahres.

Wankelmotor =
Rotationskolbenmotor, bei dem die Verbrennungsenergie ohne den Umweg einer Hubbewegung direkt in eine Drehbewegung umgesetzt wird. Der Motor verfügt über ein größeres Leistungs-Gewichtsverhältnis als ein Viertakt-Hubkolbenmotor und eignet sich gut für den Betrieb mit Wasserstoff, läuft aber auch mit anderen Kraftstoffen. Automobile mit Wankelmotoren: Audi A1 E-tron Concept-Car (seit 2010), Mazda: R100, RX2, RX3 und RX4 (1968–1977), Mazda Road Pacer AP, Mazda RX5 (1975–1981), Mazda Cosmo AP RX-5 (1981–1990), Mazda RX-7 (1978–2002), Mazda RX-8 (2003-2011), Mazda RX-8 Hydrogen RE Hybrid Concept (seit 2004), Datsun 1200 (1973), Citroën GS Birotor (1974–1975). Allerdings ist aus verschiedenen Gründen der spezifische Kraftstoffverbrauch des Wankelmotors im Vergleich zum Viertakthubkolbenmotor um bis zu 16 % höher.

LKWs und übrige Kfzeuge (Kraftfahrzeuge):
Übrige KFzeuge sind Krankenwagen, Feuerwehrfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen = KFzeuge, die nach ihrer Bauart zur Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und

geeignet sind. Beispiele: Mähdrescher, Schienenreinigungsfahrzeuge, Baumaschinen, etc.

Table A.1.1.4
Bestand an Kraftfahrzeugen nach Hubraumklasse, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1950-2000)

Gebietsstand:
1950-1956: früheres Bundesgebiet ohne Berlin, 1957-1992: früheres Bundesgebiet einschl. Berlin (West), ab 1993: Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990.

Angaben einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge.

aktuelle Klassifikation Stand 2000:
- bis 499 Kubikzentimeter
- 500 bis 999 Kubikzentimeter
- 1000 bis 1199 Kubikzentimeter
- 1200 bis 1399 Kubikzentimeter
- 1400 bis 1999 Kubikzentimeter
- 2000 bis 2499 Kubikzentimeter
- 2500 bis 2999 Kubikzentimeter
- 3000 bis 3999 Kubikzentimeter
- 4000 Kubikzentimeter und mehr

Berücksichtigte Hubraumeinteilung älterer Klassifikationen:
- 500 bis 699 Kubikzentimeter
- 700 bis 999 Kubikzentimeter
- 1000 bis 1499 Kubikzentimeter
- 1500 bis 1999 Kubikzentimeter
- 1200 bis 1999 Kubikzentimeter

In der Quelle (Tatsachen in Zahlen, verschiedene Jg.,) werden die Reihen mit starken Brüchen wiedergegeben. Um die Entwicklung sei 1950 wiedergeben zu können, sind die älteren Klassifikationen, welche nur bis 1955 oder 1958, 1979 oder bis 1993 in der Quelle abgedruckt wurden, dennoch mit aufgeführt worden.

Hubraum:
Der Hubraum oder das Hubvolumen definiert das Volumen, das bei einem Motor durch den Hub aller Kolben insgesamt verdrängt wird.
Der Kolbenhub ist der Weg, der zwischen den beiden äußersten Stellungen des Arbeitskolbens zurückgelegt wird, bei Verbrennungsmaschinen meist als oberer und unterer Totpunkt bezeichnet. Als Maß werden Kubikzentimeter oder Liter angegeben. Je größer dieser Hubraum ist, desto leistungsstärker ist der Motor, da eine größere Verbrennung mit mehr Kraft stattfinden kann.
Bei gleichen Parametern (Drehzahl und effektivem Mitteldruck) ist der Hubraum ein Indikator zum Vergleich der Leistung verschiedener Maschinen und eine der Kenngrößen eines Verbrennungsmotors.
Der Hubraum (und die Verbrennungsart des Motors: Otto- oder Dieselmotor) wurde für die Steuerbemessung der Kraftfahrzeuge herangezogen. Da die Steuern

meist gestaffelt sind, wurden immer wieder Motoren mit Hubräumen knapp unter diesen Grenzwerten gebaut, zum Beispiel 1998 cm³ statt 2000 cm³.
(vergl. Wikipedia: http://de.wikipedia.org/wiki/Hubraum, Stand: Oktober 2012)

Am 1. Juli 2009 wurde die seit 60 Jahren unveränderte Kfz-Besteuerung zum ersten Mal reformiert. Mit ausschlaggebend neben dem Hubraum und der Verbrennungsart ist seitdem der CO2-Ausstoß des Motors.

A.1.2 Neuzulassungen Kraftfahrzeuge

Table A.1.2.1
KFZ-Neu-Zulassungen nach Berufsgruppen (1950-1997)

Gebietsstand:
1959: Bundesgebiet ohne Saarland und Berlin. Ab 1960: mit Saarland und Berlin. Ab 1991: Deutschland.
Angaben in 1000. Bis einschl. für die Jahre 1950 und 1951: Zulassungen in Bayern geschätzt. Einschl. Organisationen ohne Erwerbscharakter. Für 1959: keine Angaben.

Beamte, Angestellte, Arbeiter, Nichterwerbspersonen:
Ab 1986 Zusammenfassung in der Kategorie "Arbeitnehmer und Nichterwerbspersonen".

Table A.1.2.2
KFZ-Neu-Zulassungen der Personen-Kraftfahrzeuge nach Hubraum (1950-1997)

Gebietsstand:
Bis 1960: Bundesgebiet ohne Saarland und Berlin. Bis 1990 früheres Bundesgebiet, ab 1991 Deutschland.

Angaben in 1000.
Für die Jahre 1950 und 1951: Zulassungen in Bayern geschätzt.
Ab 1960: Einschl. Kombinationskraftwagen. Ab 1965: einschl. PKW mit Rotationskolbenmotoren.

Die Aufteilung nach Hubraumklassen schließt von 1954 bis 1961 Kombinationskraftwagen aus und ab 1965 sind Personenkraftwagen mit Rotationskolbenmotoren nicht enthalten.

Hubraumklassen:
- bis 999 cm3
- von 1000 bis 1499 cm3
- von 1500 cm3 und mehr

Table A.1.2.3
Neu-Zulassungen von PKWs, Kraftomnibussen und Lastkraftwagen nach Antriebsart, früheres Bundesgebiet/ Deutschland (1963-1999)

Gebietsstand: Bis 1991: früheres Bundesgebiet, ab 1992 Deutschland.

Einschl. der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge.
Primärquelle: Kraftfahrt-Bundesamt. In den neuen Bundesländern Erfassungsstand im Zentralen Fahrzeugregister (ZFR).
Stand jeweils zum 1. Juli des Jahres.
Übrige Kraftfahrzeuge: Krankenwagen, Feuerwehrfahrzeuge, selbstfahrende Arbeitsmaschinen.
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen = Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart zur Verrichtung von Arbeiten, jedoch nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet sind. Beispiele: Mähdrescher, Schienenreinigungsfahrzeuge, Baumaschinen, etc.

Table A.1.3
Länge der öffentlichen Straßen, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1951-2000)

Gebietsstand:
Von 1951 bis 1960: ohne Saarland u. Berlin-West. Ab 1961: mit Saarland u. Berlin-West. Ab 1991: Deutschland in Grenzen vom 3. Okt. 1990.

Straßen des überörtlichen Verkehrs:
Für 1951 und seit 1961: Stand der Straßenlängen zum 01.01 des Jahres; von 1952 bis 1960: Stand zum 01.03. Ohne Privatstraßen des öff. Verkehrs, einschließlich Ortsdurchfahrten. Kreisstraßen wurden in Thüringen bis 1995 unter Landstraßen erfaßt. Ab einschl. 1984: aufgrund einer neuen Erfassungssystematik entfallen die Strecken einiger Fahrbahnäste.

Gemeindestraßen:
Ab 1991: keine Angaben.

Table A.1.4.
Bevölkerung nach Alter und Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner (1960-2000)

Gebiet:
Bis 1989 früheres Bundesgebiet einschl. Berlin (West), ab 1990 Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990.

Zur Bevölkerung:
Wohnbevölkerung. Bevölkerungsstand zum Jahresende. Ab 1987: Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf Grundlage der Volkszählung 1987.

Berechnung der Ziffern:
Ziffern beziehen sich auf die Wohnbevölkerung zum Jahresende.

A.2 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen

Table A.2.1
Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen, Reichsgebiet (1870-1937)

Gebietsstand:
Deutsches Reich in seinen jeweiligen Grenzen bis 1937.

Schienenlängen
Angaben in Km, Eigentumslänge, d.h. Bahnstrecken, die im Eigentum der Bahn sind, ohne angemietete Strecken anderer Bahngesellschaften.
Angaben für alle Eisenbahnen (Staatliche und private Bahngesellschaften): Bis einschl. 1913 Staats- und Privatbahnen; ab 1921 Deutsche Reichsbahn und Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs (ohne die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen).

Lokomotiven:
Anzahl der Lokomotiven u. Triebwagen. Alle Eisenbahnen (Staatliche und private Bahngesellschaften): Bis einschl. 1913 Staats- und Privatbahnen; ab 1921 Deutsche Reichsbahn und Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs (ohne die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen). Bestände bis einschl. 1937 Eigentumsbestände (ohne gemietete Lokomotieven u. Triebwagen).

Personenwagen:
Anzahl der Personenwagen. Angaben einschl. Sonderwagen ohne Klassenbezeichnung. Angaben für alle Eisenbahnen (Staatliche und private Bahngesellschaften): Bis einschl. 1913 Staats- u. Privatbahnen; ab 1921 Deutsche Reichsbahn u. Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs (ohne die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen). Bestände bis einschl. 1937 Eigentumsbestände (ohne angemieteten Bestände).

Gepäck- und Güterwagen:
Anzahl der Gepäck- u. Güterwagen. Nur bahneigene Gepäck- u. Güterwagen. Alle Eisenbahnen (Staatliche und private Bahngesellschaften): Bis einschl. 1913 Staats- u. Privatbahnen; ab 1921 Deutsche Reichsbahn u. Privatbahnen des öffentlichen Verkehrs (ohne die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen). Bestände bis einschl. 1937 Eigentumsbestände (ohne angemietete Bestände).

Table A.2.1.2
Eisenbahnen: Regionale Entwicklung des Eisenbahnnetzes - Streckenlängen, Reichsgebiet (1839-1914)

Keine weiteren Anmerkungen. Siehe die spaltenspezifischen Anmerkungen zum jeweiligen Gebietsstand in der Datentabelle.

Table A.2.2
Eisenbahnen: Streckenlängen, Bahnhöfe, Anschlüsse und Fahrzeugbestände, Bundesgebiet (1950-2000)

Gebietsstand: bis 1989 früheres Bundesgebiet, ab einschl. 1990 Deutschland. (Genau: Gebietsstand: 1953-1957 Bundesgebiet ohne Berlin und ohne Saarland; 1958-1989 Bundesgebiet mit Berlin-West und mit Saarland; ab einschl. 1990: Deutschland)

Streckenlängen:
Wert für 1990 nur für das frühere Bundesgebiet = 29814.

Angaben für alle Eisenbahnen. Angaben beziehen sich auf die Eigentumslänge am Ende des jeweiligen Kalenderjahres.

Bahnhöfe:
Wert für 1990 nur für das Frühere Bundesgebiet: 4041.
Bahnhöfe aller Bahngesellschaften (aus älteren Stat. Jahrbüchern = Summe aus Tab. 'Deutsche Bundesbahn' und Tab. 'Nichtbundeseigene Eisenbahnen').
Stand der Angaben: Ende des Geschäftsjahres. Angaben schließen von 1953 bis 1965: Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen ein; ab 1966: nur Bahnhöfe.
Ab 1990-2000: besetzte und unbesetzte Bahnhöfe.

Bahnübergänge:
Ab 1983 in den Statistischen Jahrbüchern keine Ausdifferenzierung mehr nach Art der Sicherung.

Gleisanschlüsse:
Wert für 1990 nur für früheres Bundesgebiet: 10996.
In den Stat. Jahrb. unter 'Privatanschlüsse'.
Angaben beziehen sich auf nicht-bundesbahneigene u. bundesbahneigene Anschlüsse sowie auf Bestand zum Ende des Kalenderjahres. Bis 1970: keine Angaben.
Erläuterung: Gleisanschluss = Erschließung eines Geländes o. Gebäudes, das nicht zur Eisenbahninfrastruktur gehört, durch Eisenbahngleise zum Gütertransport.

Gepäckwagen:
Stat. Jahrbücher 1966-1991: Unterscheidung in den Stat. Jahrbüchern zwischen bahneigenen und privaten Wagen; ab 1964: Wiedergabe der Summe aller (Bundesbahn- und private Wagen) Gepäckwagen, wie angegeben im St. Jb. 1968, S. 311.
Sämtliche Werte aus den Statistischen Jahrbüchern, Tabelle 'Bestände und Verkehrsleistungen der Eisenbahnen'.

Güterwagen:
Alle Eisenbahnen (Bundesbahn und nichtbundesbahneigene Eisenbahnen).
Bestand: 1950-1965 Einsatzbestände, ab 1966 Eigentumsbestände. 1950 und 1951: Güterwagen insgesamt, inkl. Privatgüterwagen. 1952-1966 Güterwagen insgesamt ohne Privatgüterwagen (bzw. bahneigene Wagen). Wert für 1990 nur für das Frühere Bundesgebiet: 206822.

Table A.3
Binnenschifffahrt: Schiffsbestände und Wasserstrassen

Table A.3.1
Bestand an Binnenschiffen: Anzahl der Schiffe, Tragfähigkeit und Altersstruktur (1872, 1969-2011)

Gebietsabgrenzung:
Gebiet: 1913 Reichsgebiet von 1930; Angaben zum Teil geschätzt. 1937 einschl. Saargebiet; 1940-1941 ohne die annektierten West- und Ostgebiete; 1947 Gebiet

der Bundesrepublik in den Grenzen von 1989. 1990 Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990.

Güterschiffe mit eigener Triebkraft insgesamt, Anzahl bzw. Bestand:
Güterschiffe mit eigenem Antrieb, Summe aus Gütermotorschiffen und Tankmotorschiffen.
Die Angaben beziehen sich 1845-1956 auf den 1.1. und ab 1957 auf den 31.12. des jeweiligen Jahres.

Güterschiffe mit eigener Triebkraft insgesamt, Transportkapazität:
1969-1989: Gebiet der Bundesrepublik in den Grenzen von 1989. 1990 Deutschland in den Grenzen vom 3. Oktober 1990.

Angaben erst ab 1969.
Güterschiffe mit eigenem Antrieb, Summe aus Gütermotorschiffen und Tankmotorschiffen.

Güterschiffe ohne eigene Triebkraft, Bestand:
Güterschiffe ohne eigenen Antrieb, Summe aus Güterschleppkähnen und Tankschleppkähnen. Summe beinhaltet somit Schleppkähne insgesamt.
1913 einschl. Hamburger Schuten und Leichter;

Schub- und Schleppboote:
1926-1960 nur Hamburger Schuten und Leichter.

Fahrgastschiffe:
Tagesausflugsschiffe inklusive Schiffe für Binnen-Seen.

Fahrgastkabinenschiffe:
Angaben zu diesem Schiffstyp erst ab 1991.

Binnenfrachtflotte:
Binnenfrachtflotte=Summe aus:
Gütermotorschiffe+Tankmotoerschiffe+Güterschleppkähne+Tankschleppkähne+Schubleichter.

Frachtschiffe:
Summe 'Frachtschiffe insgesamt' weicht von der Summe 'Güterschiffe mit und ohne eigenen Antrieb+Schubleichter insgesamt + Trägerschiffsleichter' bzw. von der Summenbildung über alle Binnenfrachtschiffstypen ab.
1991-2011: Summe Güterschiffe mit und ohne eigenem Antrieb + Schubleichter insgesamt + Trägerschiffsleichter.
Frachtschiff = ein Handelsschiff für den Transport von Frachtgut.
Frachtschiffstypen in der Binnenschifffahrt sind unter anderem Gütermotorschiffe und Tankmotorschiffe sowie Containerschiffe, Autotransporter, Küstenmotorschiffe u. Kühlschiffe.

Table A.3.2
Binnenschifffahrt: Länge schiffbarer Wasserstrassen (1872-2010)

Deutsches Reich:
Binnenwasserstrassen; Länge schiffbarer Wasserstrassen.

Klassifizierung der Ausbaustufen 1877-1903 nach dem Tiefgang der Schiffe bei mittlerem Wasserstand; 1877-1893 Keine oder für berichtete Jahre der gleiche Wert veröffentlicht; 1894-1902 Einschl. Nord-Ostsee-Kanal mit einer Länge von 98,65 km und einem Tiefgang von 1,75 m; 1895-1897 Keine oder der gleiche Wert veröffentlicht; 1902 Einschl. Seekanal Königsberg-Pillau mit einer Länge von 32,50 km und einem Tiefgang von 1,75 m; 1905-1911 Keine oder der gleiche Wert veröffentlicht; 1912 Länge der befahrenen Wasserstrassen, die den Berechnungen für die TKM-Leistung zugrunde liegt (vgl. Tabellen A.5); 1931: nach einem neuen Klassifizierungsschema werden nur noch „bedeutende“ Wasserstrassen ausgewiesen.

Früheres Bundesgebiet/ alte Länder:
Binnenwasserstrassen; Länge gewerblich genutzter Wasserstrassen.
Länge der gewerblich genutzten Strecken.
(Befahrene Strecken) Stat. Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland.
Angaben nur bis 2003.
Ab 1993 berechnet aus folgenden Streckenangaben: Elbe von Schnackenburg bis Hamburg+Elbe-Lübeck-Kanal + Untertrave + Elbe-Seitenkanal + Elbe-von-Hamburg-bis-Seegrenze + Est + Lühe + Schwinge + Pinnau + Krückau + Stör(Elbe) + Ost+Hadelner-Kanal + Nord-Ostsee-Kanal + Gieselaukanal +Schlei-Fahrwasser + Übrige-Wasserstraßen + Wesergebiet + Mittellandkanal-ohne-Braunschweig-bis-Magdeburg + Westdeutsches-Kanalgebiet + Rheingebiet + Donaugebiet.

Neue Länder:
Binnenwasserstrassen; Länge gewerblich genutzter Wasserstrassen.
Gewerblich genutzte, befahrene Strecken. 1990-2003 aus dem Statistischen Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland. 1990, 1992-2003 = Werte berechnet: Länge Wasserstrassen in Deutschland abzüglich Länge Wasserstrassen im früheren Bundesgebiet.

Deutschland:
Binnenwasserstrassen; Länge der schiffbaren Wasserstrassen.
Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland, verschiedene Jg., Kapitel 'Verkehr', Tabelle: Bestand an Binnenschiffen. Gewerblich genutzte, befahrene Strecken.

B. Transport- und Beförderungsleistungen nach Verkehrszweigen

Table B.1.1
Güterverkehr nach Verkehrszweigen, früheres Bundesgebiet, Deutschland (1954-2000)

Tonnenkilometer:
Tonnenkilometer (tkm) ist ein Maß für die Transportleistung von Gütern, die so genannte Verkehrsleistung. Sie bemisst sich an dem Produkt der transportierten Masse in Tonnen (t) und der dabei zurückgelegten Wegstrecke in Kilometern (km).

Rohrleitungen:

Rohrleitungen dienen dem Transport von Fluiden (Gase, Flüssigkeiten oder rieselbzw. pumpfähige Feststoffe). Bereits in der Antike wurden Rohrleitungen zur Wasserversorgung (z. B. bei Pergamon oder in Köln) verwendet. Sie waren meist Bestandteil von Aquädukten, um als Druckleitungen Höhenunterschiede zu überwinden. Heute können Rohrleitungen für den Transport von pumpfähigen Stoffen zu einem ganzen Netz zusammengefügt werden. Sie stellen einen unverzichtbaren Teil des heutigen Transportsystems dar.

Früheres Bundesgebiet (1954-1990)

Zu Straßenverkehr mit LKWs insgesamt:
Allgemeine Anmerkung:
Gewerblicher Güterkraftverkehr ist die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen welche einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 Tonnen haben.
Der Güterkraftverkehr wird in die folgenden Bereiche unterteilt:
- Nationaler Güterverkehr
  innerhalb von Deutschland oder Güternahverkehr in einer bestimmten Entfernung sowie bei täglichen Touren.
- Internationaler Güterverkehr oder auch
  Grenzüberschreitender Güter-Fernverkehr.
- Werkverkehr
- Kabotageverkehr
  (das Erbringen von Transportdienstleistungen innerhalb eines Landes durch ein ausländisches Verkehrsunternehmen)

Werkverkehr ist Güterkraftverkehr für eigene Zwecke eines Unternehmens, d.h. die beförderten Güter sind Eigentum des Unternehmens oder werden von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, hergestellt, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder instandgesetzt.
Die Beförderung dient entweder der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, dem Versand der Güter vom Unternehmen, oder ihrer Verbringung innerhalb oder -zum eigenen Gebrauch- außerhalb des Unternehmens. Die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge werden vom eigenen Personal des Unternehmens geführt.

Zu den Daten des Straßengüterverkehrs:
1954-1959: LKW-Werkverkehr u. gewerblicher Güterverkehr. Einschließlich Möbelfernverkehr und Transporte des bundesbahneigenen und der im Auftrag der Deutschen Bundesbahn fahrenden Lastkraftfahrzeuge. Ab 1957 Angaben ohne Nahverkehr mit Lastkraftwagen. (Nahverkehr ist die Beförderung innerhalb eines Umkreises von 50 km Luftlinie, gemessen vom Standpunkt des Fahrzeuges aus. (Stat. Jahrbuch 1960, S.329)
Stat. Jahrbuch 1957, S 325. Ab einschl. 1960 wird der LKW-Verkehr unterteilt in Fernverkehr und Nahverkehr. 1960-1975 wird in der Datenreihe ausschließlich der Fernverkehr der LKWs, bestehend aus Werkfernverkehr u. gewerblichem Güterfernverkehr, dargestellt. Erst ab 1976 wird die Summe des Güternahverkehrs und des Güterfernverkehrs wiedergegeben.

Zu Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen 1960-1965: Verkehrsleistungen der im Bundesgebiet beheimateten Lastkraftfahrzeuge; im grenzüberschreitenden Verkehr und Durchgangsverkehr einschl. der Leistungen ausländischer LKWs. (Stat. Jahrbuch 1966, S.353)
Ab 1979: ohne Werkfernverkehr mit Lastkraftwagen bis einschl. 4 t Nutzlast und Zugmaschinen mit einer Leistung bis einschl. 40 kW (Stat. Jahrbuch 1981, S.273).
Ab 1980: ohne Werkfernverkehr mit Lastkraftwagen bis einschl. 4 t Nutzlast und Zugmaschinen mit einer Leistung bis einschl. 40 kW (Stat. Jahrbuch 1986, S.278).

Zu Nahverkehr mit Lastkraftfahrzeugen 1960-1965: Geschätztes Ergebnis insgesamt für die Periode 1960 bis 1965: 1200 Mill.t. Berechnungsmethode in „Wirtschaft und Statistik“, 1964/3, S.174 ff. (Stat. Jahrbuch 1966, S.353). Ab 1966: ohne grenzüberschreitender Verkehr (Stat. Jahrbuch 1970, S.292). Ab 1976: ohne grenzüberschreitender Verkehr und ohne freigestellten Verkehr (Stat. Jahrbuch 1981, S.273).

Zu Eisenbahnverkehr:
1960-1965: Frachtpflichtiger Verkehr und Dienstgutverkehr der Deutschen Bahn ohne Kraftwagenverkehr. (Stat. Jahrbuch 1966, S.353). Ab 1966: Frachtpflichtiger Verkehr und Dienstgutverkehr der Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs; ohne Kraftwagenverkehr. (Stat. Jahrbuch 1970, S.292).
Ab 1971: Frachtpflichtiger Wagenladungsverkehr, Stückgut- und Dienstgutverkehr ohne Kraftwagenverkehr (Stat. Jahrbuch 1976, S.332).

Zu Binnenschiffsverkehr 1960-1965:
Verkehr deutscher und ausländischer Schiffe auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebiets; einschl. gesamter Binnen- Seeverkehr. (Stat. Jahrbuch 1966, S.353)

Zu Seeverkehr 1960-1965:
Einschl. Binnen- Seeverkehr zwischen Häfen des Bundesgebietes, 1965 erstmals einschl. der Eigengewichte der im Fährverkehr mit dem Ausland beförderten Fahrzeuge des Reise- und Güterverkehrs (rd. 4,2 Mill. t.) (Stat. Jahrbuch 1966, S.353). Ab 1966: ohne Seeverkehr der Binnenhäfen mit Häfen außerhalb des Bundesgebiets (Stat. Jahrbuch 1970, S.292).

Zu Luftverkehr (1960-1965):
Fracht- und Postbeförderung (Stat. Jahrbuch 1966, S.353). Ab 1966: Frachtbeförderung ohne Post (Stat. Jahrbuch 1970, S.292).

Zum zweiten Tabellenteil „Beförderungsleistung“:
Ab 1971: Nachgewiesen werden bei Eisenbahnverkehr und Fernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen die Tariftonnenkilometer (= wirkliches Gewicht mal Tarifentfernung), bei den übrigen Verkehrszweigen – ohne Seeverkehr – die Effektivtonnenkilometer (= wirkliches Gewicht mal zurückgelegte Entfernung. Es wird die auf das Bundesgebiet entfallende Entfernung berücksichtigt, im Straßengüterverkehr ggf. einschl. der Entfernung zwischen Berlin (West) und dem übrigen Bundesgebiet.

Anmerkungen für das Gebiet Deutschland:

Zu Straßenverkehr (für das Jahr 1991 und den Zeitraum 1995-2000):
Quellen: DIW, Berlin - Verkehr in Zahlen, Prognos.
Die Angaben in dieser Übersicht weichen von den übrigen Angaben in diesem Heft ab, da hier zum einen die von inländischen Lkw im Ausland erbrachten Beförderungsmengen und Beförderungsleistungen nicht einbezogen worden sind, zum anderen sind Beförderungsmengen und Beförderungsleistungen von ausländischen Lkw in Deutschland enthalten. 1999 wegen Ausweitung des Berichtskreises nur eingeschränkt mit den Vorjahren vergleichbar.

Zu Straßenverkehr (für die Jahre 1992, 1993, 1994):
Quelle: Kraftfahrt – Bundesamt, Flensburg; Bundesamt für Güterverkehr, Köln. (Stat. Jahrbuch 1997, S.315).

Zu Rohrleitungen: Rohröl: (Für das Jahr 1991 und den Zeitraum 1995-2000)
Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Eschborn.
(http://www.bafa.de/bafa/de/)

Table B.1.2
Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr (Nah und Fern) im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1954-1997)

Gebietsstand:
Bis 1959 ohne Saarland und ohne Berlin; ab 1960-1990 inklusive Saarland und West-Berlin; ab 1991 Deutschland (Stand: 3. Oktober 1990).

Tariftonnenkilometer (Abkürzung tkm):
Messzahl der Verkehrsstatistik; ergibt sich aus der Multiplikation der zugrunde gelegten Tarifkilometer, die von der tatsächlich zurückgelegten Strecke abweichen können, mit den beförderten Gütertonnen.

Zwischen 1979 und 1993 wurde der Straßengüterverkehr jährlich vom Bundesverkehrsministerium geschätzt. Erfasst wurden deutsche und ausländische Lastkraftfahrzeuge. Ab 1994 bezieht sich der Güterverkehr auf die Leistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge. Im Rahmen einer Stichprobenerhebung werden die Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge vom Kraftfahrt-Bundesamt laufend erhoben sowie periodisch aufbereitet. Von der Erhebung grundsätzlich ausgenommen ist die Gesamtheit der Güterbeförderungen ausländischer Kraftfahrzeuge, selbst wenn der Be- oder Entladeort auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegt.
Die Daten ab 1994 sind aufgrund anderer Erhebungsmethoden nicht mehr mit den Vorjahren vergleichbar.

Bis 1990 erstreckt sich die Erfassung nur auf das frühere Bundesgebiet, ab 1991 sind die Lastkraftwagen der neuen Länder und Berlin-Ost mit enthalten.

Güterfernverkehr:
Als Güter-fern-verkehr wird in Deutschland der Güterverkehr außerhalb des Bereichs der Nahzone (bis 50 km) (Güternahverkehr) oder der Regionalzone (51 bis 150 km) bezeichnet, wobei die institutionelle Abgrenzung zwischen diesen Bereichen 1994 aufgehoben wurde und heute die Unterscheidung nur noch für Zwecke der Verkehrsstatistik relevant ist.

Als Werkverkehr oder auch Eigenverkehr von Industrie und Handel bezeichnet man die Beförderung von Gütern, die eigenen Zwecken dient und mit eigenen, von eigenem Personal gesteuerten Kraftfahrzeugen von mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht durchgeführt wird.
Vom Werkverkehr ist der gewerbliche Güterverkehr zu unterscheiden, dessen Merkmale die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern sind. Beide Verkehrsarten gehören jedoch zum Wirtschaftsverkehr. Die Summe der beiden Verkehrsarten wird als Gesamtverkehr bezeichnet (Gesamtverkehr = gewerblicher Güterverkehr + Werkverkehr).

Table B.1.2.1
Wirtschaftsverkehr: Güterverkehr nach ausgewählten Gütergruppen im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1960-2008)

Gebietsstand:
Bis 1959 ohne Saarland und ohne Berlin; ab 1960-1990 inklusive Saarland und West-Berlin; ab 1991 Deutschland (Stand: 3. Oktober 1990).

Straßengüterverkehr
1994 ist die Statistik für den Straßengüterverkehr umgestellt worden. Bis 1993 erfolgte eine Auswertung der Frachtbriefe im gewerblichen Verkehr und der Monatsübersichten im Werkverkehr. Der Straßengüterverkehr wurde bis 1992 vom DIW geschätzt. Ab Mai 1994 wird eine Verkehrsleistungsstatistik der deutschen Lastkraftwagen durch Stichprobenerhebung erstellt. Hier wird jetzt sowohl der Fern- als auch der Nahverkehr ermittelt.
Diese Umstellung hat zu erheblichen Problemen bezüglich der Auswertung, Darstellung und Vergleichbarkeit der Daten geführt. Für 1994 lagen nur Daten für acht Monate vor. Jahreswerte wurden vom ifo-Institut geschätzt. Diese Schätzungen mußten nach Vorliegen der Jahresergebnisse 1995 jetzt noch einmal revidiert werden. Insbesondere für die Verkehrsleistung (tkm) besteht das Problem, dass keine Trennung zwischen Inlands- und Auslandskilometern vorliegt.

Tariftonnenkilometer (Abkürzung tkm):
Messzahl der Verkehrsstatistik; ergibt sich aus der Multiplikation der zugrunde gelegten Tarifkilometer, die von der tatsächlich zurückgelegten Strecke abweichen können, mit den beförderten Gütertonnen.

Zwischen 1979 und 1993 wurde der Straßengüterverkehr jährlich vom Bundesverkehrsministerium geschätzt. Erfasst wurden deutsche und ausländische Lastkraftfahrzeuge. Ab 1994 bezieht sich der Güterverkehr auf die Leistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge. Im Rahmen einer Stichprobenerhebung werden die

Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge vom Kraftfahrt-Bundesamt laufend erhoben sowie periodisch aufbereitet. Von der Erhebung grundsätzlich ausgenommen ist die Gesamtheit der Güterbeförderungen ausländischer Kraftfahrzeuge, selbst wenn der Be- oder Entladeort auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegt. Die Daten ab 1994 sind aufgrund anderer Erhebungsmethoden nicht mehr mit den Vorjahren vergleichbar.

Bis 1990 erstreckt sich die Erfassung nur auf das frühere Bundesgebiet, ab 1991 sind die Lastkraftwagen der neuen Länder und Berlin-Ost mit enthalten.

Wirtschaftsverkehr, gewerblicher Güterverkehr, Werkverkehr
Als Werkverkehr oder auch Eigenverkehr von Industrie und Handel bezeichnet man die Beförderung von Gütern, die eigenen Zwecken dient und mit eigenen, von eigenem Personal gesteuerten Kraftfahrzeugen von mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht durchgeführt wird.
Vom Werkverkehr ist der gewerbliche Güterverkehr zu unterscheiden, dessen Merkmale die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern sind. Beide Verkehrsarten gehören jedoch zum Wirtschafts- bzw. Gesamtverkehr. Die Summe der beiden Verkehrsarten wird als Gesamtverkehr bezeichnet (Gesamtverkehr = gewerblicher Güterverkehr + Werkverkehr).

Gewerblicher Verkehr:
Die entgeltliche, geschäftsmäßige Beförderung von Gütern - ohne Werkverkehr - mit Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen zGG. Es besteht eine Erlaubnispflicht in Form einer Gemeinschaftslizenz oder einer individuellen Erlaubnis für den gewerblichen Güterkraftverkehr.

Verkehrsaufkommen:
sind die beförderten Personen, Güter oder übermittelten Nachrichten in einem Zeitabschnitt (z.B. in einem Jahr).

Verkehrsleistung:
Die Verkehrsleistung (Synonyme: Beförderungsleistung, Transportleistung) ist eine statistische Maßzahl (Aufwandsgröße) verschiedene Auffassungen:

- Nach dem naturwissenschaftlich-physikalischen Ansatz bezeichnet die Maßzahl Personenkilometer (pkm) oder Tonnenkilometer (tkm) die Verkehrsarbeit (VA). Die Verkehrsleistung ist das Integral bzw. der Quotient aus Verkehrsarbeit und der für die Verrichtung der Arbeit benötigten Zeit, also VL = VA/t. VL = ((Beförd. Menge)*(Strecke))/t.

- Nach dem kaufmännischen Ansatz besteht die Auffassung, dass die Verkehrsleistung im Wesentlichen aus der Ortsveränderung einer gewissen Menge an Verkehrsobjekten (Güter oder Personen) über eine bestimmte Distanz besteht.
Daraus folgt:
Die Verkehrsleistung ergibt sich aus dem Produkt von (Netto-)Masse und Entfernung im Güterverkehr bzw. von Personen und Entfernung im Personenverkehr. Als Einheiten werden Tonnen*km (tkm) bzw. Personen*km (je Zeitintervall) verwendet.

- Verkehrsstatistisch ist die Verkehrsleistung eine Kennzahl, die für den Personentransport die Dimension »Pkm« (= Personen X Kilometer) und für den Gütertransport die Dimension »tkm«(= Tonnen X Kilometer) hat.

Problem:
Leider ist diese Größe (pkm bzw. tkm) nicht geeignet, den tatsächlichen Aufwand bzw. den tatsächlichen Verkehrsprozess umfassend zu beschreiben.
Beispiel: 100 t*km können
- 100 Tonnen Gut sein, die über eine Distanz von 1 Kilometer transportiert wurden;
- es kann sich aber auch um 1 Tonne Gut handeln, die über eine Distanz von 100 Kilometern transportiert wurde.

Mittlere Transportweite:
(Verkehrsleistung/Verkehrsaufkommen) bzw.
(((transp.Gütermenge*Transportstrecke)/t)) / transportierte Gütermenge).
Die Kennzahl gibt an, über welche Streckenlänge bzw. Distanz im Durchschnitt einer Zeitperiode ein Gut transportiert wird.

B.2 Personenverkehr

Table B.2.2
Personenbeförderung der Eisenbahnen nach Berechnungen des DIW (Verkehr in Zahlen)

Für den Personenverkehr, der in nicht motorisierten und motorisierten Verkehr unterteilt wird, ist hier nur der motorisierte Teil erfasst worden. Dazu gehören der öffentliche Straßenpersonenverkehr, der Eisenbahnverkehr, der Luftverkehr und der motorisierte Individualverkehr. Während die jährliche Entwicklung des öffentlichen Verkehrs durch die amtliche Statistik erfasst wird, schätzt das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in der Publikation ‚Verkehr in Zahlen' im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums mit Hilfe einer Modellrechnung die Fahrleistungen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs. Diese Modellrechnung basiert auf dem Kraftstoffverbrauch und den Fahrzeugbestand, differenziert nach Antriebsart, Fahrzeugkategorie und Größenklasse und gewichtet nach dem sich jährlich ändernden Anteil am Gesamtbestand je Fahrzeugkategorie (vergl. DIW: ViZ 1996, S. 158).
Aufgrund der Fahrleistungsrevision von 1995 wurden das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs neu bestimmt. Damit wird zugleich die Größe des Gesamtumfangs des Personenverkehrsmarktes beeinflusst.

Allgemeine Definition:

Gelegenheitsverkehr
Der Begriff Gelegenheitsverkehr kommt aus dem Personenbeförderungsrecht und definiert verschiedene Formen des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht nach einem festgelegten Fahrplan und nicht zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten einer Strecke fahren.
Zum Gelegenheitsverkehr gehören folgende Formen:

Taxiverkehr
Mietwagenverkehr
Ausflugsfahrten mit Personenkraftwagen oder Kraftomnibus
Mietomnibus
Ferienzielreisen

Alle Formen des Gelegenheitsverkehrs unterliegen der Genehmigungspflicht.

Linienverkehr
Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, daß ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.
Alle Formen des Linienverkehrs unterliegen der Genehmigungspflicht.

Individualverkehr
Beim Individualverkehr benutzt der Verkehrsteilnehmer ein ihm zur Verfügung stehendes Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, Motorrad, Fuhrwerk, Boot, etc; Dienstwagen, Dienstfahrrad, Reitpferd) oder Sportgerät (Rollschuhe, Inlineskater, Segelboot, Segelflugzeug,etc.) bzw. er geht zu Fuß, wobei er im Wesentlichen frei über Zeiten und Wege entscheiden kann.
Kraftfahrzeuge zur individuellen Nutzung wie Pkw und Krafträder werden als motorisierter Individualverkehr bezeichnet.

Wagenkilometer
sind die Kilometer, die die Fahrzeuge einschließlich Anhänger für die Personenbeförderung zurückgelegt haben. Die Besetzung der Verkehrsmittel findet hier keine Berücksichtigung.

Table B.2.1
Personenverkehr nach Verkehrszweigen

Zu Eisenbahnverkehr:
Nur Schienen- und Schiffsverkehr der Deutschen Bundesbahn, einschl. S-Bahnverkehr in Hamburg (Stat. Jahrbuch 1957, S.326).
- Ab 1966: Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs; ohne Kraftwagenverkehr (Stat. Jahrbuch 1972, S.318).
- Ab 1971: Einschl. S-Bahn-Verkehr, ohne Kraftwagenverkehr (Stat. Jahrbuch 1976, S.332).
- Bedingt durch konzeptionelle Änderung bei der Datenerhebung sind die Werte vor 1995 an mit den Jahren ab 1995 nicht vergleichbar (Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Fachserie 8/ Reihe 1.2, Verkehr im Überblick, S. 8., 2002)

Zu Straßenverkehr insgesamt:
Der Straßenverkehr insgesamt beinhaltet:
Straßenbahnverkehr, Omnibuslinienverkehr, Ortsverkehr, Überlandverkehr (bis 1966).

Ab 1966 wird der Straßenverkehr insgesamt unterteilt in: Linienverkehr (besteht aus „allgemeinem Linienverkehr“ und „Sonderformen des Linienverkehrs“) und Gelegenheitsverkehr.
Ab 1984: ohne Kleinunternehmen mit weniger als 6 Bussen (Stat. Jahrbuch 1986, S. 278).

Straßenbahnverkehr
Einschl. U- und Hochbahnverkehr sowie Obusverkehr (Stat. Jahrbuch 1957, S.326). Ab 1960: Einschl. Stadtschnellbahnen und Obusverkehr (Stat. Jahrbuch 1966, S.353).
Omnibuslinienverkehr
Kommunale, gemischtwirtschaftliche und private Unternehmen sowie Bundesbahn und Bundespost einschl. des nicht öffentlichen linienähnlichen Arbeitsverkehr (Stat. Jahrbuch 1957, S.326).
Überlandverkehr
Einschl. Nachbarorts- und linienähnlichem Arbeitsverkehr (Stat. Jahrbuch 1957, S.326). Ab 1960: Einschl. Nachbarortslinienverkehr und Sonderformen des Linienverkehrs, darunter Ferienzielreiseverkehr, der bis 1961 unter Gelegenheitsverkehr erfasst wurde (Stat. Jahrbuch 1966, S.353).

Linienverkehr:
Allgemeiner Linienverkehr:.
Ab 1971: Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie Kraftfahrzeug-Linienverkehr (ohne dessen Sonderformen) (Stat. Jahrbuch 1972, S.318 und Stat. Jahrbuch 1976, S.332).
Sonderformen des Linienverkehrs: ab 1969 einschl. freigestellter Schülerverkehr (Stat. Jahrbuch 1972, S.318).
Ab 1971: Berufsverkehr, Schülerfahrten, Markt- und Theaterfahrten und freigestellter Schülerverkehr (Stat. Jahrbuch 1976, S.332).

Gelegenheitsverkehr:
einschl. Ferienzielreiseverkehr (Stat. Jahrbuch 1972, S.318).
Ab 1971: Ausflugsfahrten, Ferienziel-Reisen und Verkehr mit Mietomnibussen (Stat. Jahrbuch 1976, S.332).

Zu den Werten der Reihe „Verkehrszweige insgesamt“:
Ab 1960: Einschl. Mehrfachzählungen durch Wechsel der Transportmittel (Stat. Jahrbuch 1966, S.353)

Zu Luftverkehr:
Nur Inlandverkehr. (Stat. Jahrbuch 1957, S.326)
Ab 1957: Geänderte Zahlen durch Einbeziehung des Inlandsanteils vom Auslandsverkehr (Stat. Jahrbuch 1960, S.330).
Ab 1976: Bei Personenkilometer sind nur die im Inland geflogenen nachgewiesen (Stat. Jahrbuch 1981, S.273).

Zu Geleistete Personenkilometer :
Der Berechnung der Personenkilometer liegen für den Straßenbahn- und Omnibuslinienverkehr repräsentativ ermittelte Reiseweiten zugrunde, und zwar für den Straßenbahnverkehr rund 5km, für den Obusverkehr rund 4km, für den

Omnibus-Ortsverkehr rund 4km und für den Omnibus-Überlandverkehr rund 10km. (Stat. Jahrbuch 1957, S.326)

Zu der Gliederungsmerkmal „Beförderungsart“:
Bis 1990 nur Öffentlicher Personenverkehr. Ab 1991 Öffentlicher Personenverkehr und Motorisierter Individualverkehr.
Zu Motorisierter Individualverkehr: Quelle: DIW, Berlin - Verkehr in Zahlen und Prognos.

Table B.2.2
Personenbeförderung der Eisenbahnen nach Berechnungen des DIW (Verkehr in Zahlen)

Reihe: Eisenbahnen – Beförderte Personen insgesamt
Hinweis: Summe der beförderten Personen durch die Eisenbahnen weicht für folgende Jahre von den Angaben für die beförderten Personen der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. (amtliche Statistik) ab: 1960-1964, 1971-1977 und 1991-2000 (siehe zellenspezifische Anmerkungen).

Reihe: Schienennahverkehr insgesamt, beförderte Personen:
Hinweis: Summe der beförderten Personen aus Schienennahverkehr insgesamt und Schienenfernverkehr insgesamt für beförderte Personen der Eisenbahnen insgesamt weicht für folgende Jahre von den Angaben für die beförderten Personen der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. ab: 1971-1977 und 1991-2000 (siehe dazu zellenspezifische Anmerkungen).

Reihe: Eisenbahnen – Personenkilometer insgesamt
Hinweis: Summe der geleisteten Personenkilometer der Eisenbahnen insgesamt weicht für folgende Jahre von den Angaben für die geleisteten Personenkilometer der Eisenbahnen aus Tabelle B.2.1. (amtliche Statistik) ab: 1960-1964, 1967-1983 und 1993-1994 (siehe zellenspezifische Anmerkungen).

Verzeichnis der Tabellen in HISTAT:

Ausführliche Nennung der einzelnen Tabellen

A. Bestände des Straßen-, Schienen- und Binnenschifffahrtsverkehrs
- A.1.1 Bestand Kraftfahrzeuge
  - A.1.1.1 Bestand an Kraftfahrzeugen, Reichsgebiet (1907-1938)
  - A.1.1.2 Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhänger nach Fahrzeugarten (1936-2000)
  - A.1.1.3 Bestand an Kraftfahrzeugen nach Antriebsart (1963-2000)
  - A.1.1.4 Bestand an Personen-Kraftfahrzeugen nach Hubraumklasse (1950-2000)
- A.1.2 Neu-Zulassungen Kraftfahrzeuge
  - A.1.2.1 KFZ-Neu-Zulassungen nach Berufsgruppen (1950-1997)
  - A.1.2.2 KFZ-Neu-Zulassungen der Personen-Kraftfahrzeuge nach Hubraum (1950-1997)
  - A.1.2.3 KFZ-Neu-Zulassungen nach Antriebsart (1963-1999)
- A.1.3 Straßennetz
  - A.1.3.1 Länge der öffentlichen Straßen nach Straßenart (1951-2000)
- A.1.4. Bevölkerung nach Alter und Kraftfahrzeuge pro 1000 Einwohner (1960-2000)
- A.2 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen
  - A.2.1 Eisenbahnen: Fahrzeugbestände und Streckenlängen, Reichsgebiet (1870-1937)
  - A.2.1.2 Eisenbahnen: Regionale Entwicklung des Eisenbahnnetzes - Streckenlängen, Reichsgebiet (1839-1914)
  - A.2.2 Eisenbahnen: Streckenlängen, Bahnhöfe, Anschlüsse und Fahrzeugbestände, Bundesgebiet (1950-2000)
- A.3 Binnenschifffahrt: Schiffsbestände und Wasserstrassen
  - A.3.1 Binnenschifffahrt: Länge schiffbarer Wasserstrassen (1872-2010)
  - A.3.2 Binnenschiffe: Bestand, Tragfähigkeit und Altersstruktur nach Schiffstypen (1872, 1969-2010).

B. Transport- und Beförderungsleistungen nach Verkehrszweigen
- B.1 Güterverkehr nach Verkehrswegen und Gütergruppen (1954-2000)
  - B.1 Güterverkehr nach Verkehrswegen und Gütergruppen (1954-2000)
  - B.1.1 Güterverkehr nach Verkehrszweigen, früheres Bundesgebiet, Deutschland (1954-2000)
  - B.1.2 Güterverkehr (Nah und Fern) im Straßenverkehr, früheres Bundesgebiet/Deutschland (1954-1997)
  - B.1.2.1 Güterverkehr nach Gütergruppen im Straßenverkehr
  - B.1.3 Güterfernverkehr im Eisenbahnverkehr (1950-1997)
  - B.1.3.1 Güterverkehr nach Gütergruppen im Eisenbahnverkehr
  - B.1.4 Güterverkehr in der Binnenschifffahrt: Geleistete Tonnenkilometer auf Wasserstrassen (1875-2010)
  - B.1.4.1 Güterverkehr nach Gütergruppen in der Binnenschifffahrt
- B.2 Personenverkehr (1952-2000)
  - B.2.1 Personenbeförderung nach Verkehrszweigen nach der amtlichen Statistik (1952-2000)
  - B.2.2 Personenbeförderung der Eisenbahnen nach Berechnungen des DIW

B.2.3 Personenbeförderung durch Straßenverkehrsunternehmen (1950-2000)

C. Ausgaben, Investitionen und Vermögen

- C.1.1 Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. € (1950-2000)
- C.1.2 Ist-Ausgaben des Bundes für Verkehr in Mio. DM. (1950-2000)
- C.2.1.1 Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt zu den jeweiligen Preisen (1950-2000)
- C.2.1.2 Brutto-Anlageinvestitionen insgesamt zu den Preisen von 1995, in Mio.DM (1950-2000)
- C.2.2.1 Brutto-Anlagevermögen in Preisen von 1995 (DM und EURO), 1950-2000
- C.2.2.2 Netto-Anlagevermögen in Preisen von 1995 (DM und EURO), 1950-2000
- C.3 Erwerbstätige in 1000 nach Verkehrszweigen (1950-2000)

D. Verkehrsunfälle

- D.1.1 Verkehrsunfälle nach Verkehrszweigen (1960-2000)
- D.1.2 Verkehrsunfälle und Verunglückte in der Luftfahrt (1960-2006)
- D.1.3 Bahnbetriebsunfälle auf Vollspurbahnen der Deutschen Bundesbahn nach Unfallarten, früheres Bundesgebiet und Deutschland (1946-1962; 1985-2011)
- D.2.1.1 Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten, Reichsgebiet (1906-1938)
- D.2.1.2 Straßenverkehrsunfälle insgesamt nach Verunglückten (1946-2000)
- D.2.2 Straßenverkehrsunfälle nach Verunglückten und nach Straßenkategorien (1973-2000)
- D.2.3 Unfälle mit Personenschaden je 10000 Kfz sowie je 1 Mill. Einwohner
- D.2.5 Unfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung (1957-2000)
- D.2.6 Unfälle mit Personenschaden nach Unfallursachen, von Hundert (1960-2000)
- D.2.4 Unfälle mit Personenschaden je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer

E. Kennziffern in EU-Vergleich

- E.1 Länge der Verkehrswege für Schienenverkehr und Straßennetz (1930-2000 und 1985-2000)
- E.2 Bestand an Kraftfahrzeugen, insgesamt und pro 1000 Einwohner (1985-2000)
- E.3. Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (1985-2000)
- E.4.1 Beförderte Personen durch die Eisenbahn (1985-2000)
- E.4.2 Beförderte Güter durch die Eisenbahn (1985-2000)