

Von den Unfallopfern wird nachgewiesen als

Getöteter: wer auf der Stelle getötet wurde oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starb,
Schwerverletzter: wer unmittelbar zu stationärer Behandlung in ein Krankenhaus eingeliefert wurde,
Leichtverletzter: wer sich trotz Verletzung ohne fremde Hilfe vom Unfallort entfernen konnte.

Die Nachweisung der Unfälle mit nur Sachschaden ist ab 1. 1. 1959 vereinfacht worden und beschränkt sich auf die Höhe des Schadens, die Art des beteiligten Verkehrsteilnehmers und die Angabe, ob der Unfall innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortslage geschehen ist.

G. Luftverkehr

Die Angaben beziehen sich auf den gewerblichen Personen-, Fracht- und Postverkehr auf den Flugplätzen der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West). Die Startzahlen enthalten außerdem ab 1959 die Flugzeugbewegungen des nichtgewerblichen Verkehrs, mit Ausnahme des Segelfluges.

Ab 1. 1. 1958 wird der grenzüberschreitende Güterverkehr mit Hilfe der Frachtmanifeste besonders erfaßt und nach Gütergattungen sowie nach Empfangs- und Versandländern nachgewiesen. Ausländisches Empfangsland ist das Land, in dem der Lufttransport endet, ausländisches Versandland das Land, in dem er beginnt. Da aus den Frachtmanifesten gleichzeitig der Luftumschlag für die Außenhandelsstatistik ermittelt wird, werden die Güter nach der »Standard International Trade Classification (SITC)« gegliedert.

H. Nachrichtenverkehr

Die Angaben über den Nachrichtenverkehr einschließlich Ton- und Fernseh Rundfunk sind aufgebaut auf der Betriebsstatistik der Deutschen Bundespost.

J. Fremdenverkehr

Befragt werden Inhaber oder Leiter der Beherbergungsstätten einschließlich Privatquartiere in den Gemeinden, in denen die Zahl der Fremdenübernachtungen während eines Jahres mindestens 25 vH der Einwohnerzahl beträgt oder die nach Feststellung der zuständigen obersten Landesbehörden von besonderer Bedeutung für den Fremdenverkehr sind. Erfragt werden monatlich die Fremdenmeldungen und -übernachtungen sowie das Herkunftsland der Gäste; zum 1. 4. jedes Jahres die Zimmer und Betten in den Beherbergungsstätten.

A. Gesamtüberblick

1. Öffentlicher Personenverkehr 1936 und 1955 bis 1959*) nach Verkehrsarten

Verkehrsarten	1936		1955		1956		1957		1958		1959 ⁷⁾	
	Mill.	vH	Mill.	vH	Mill.	vH	Mill.	vH	Mill.	vH	Mill.	vH
Beförderte Personen												
Eisenbahnverkehr ¹⁾ ..	749	29,6	1 391	21,2	1 457	20,8	1 474	20,9	1 363	20,0	1 315	19,4
Straßenbahnverkehr ²⁾	1 605	63,5	3 359	51,2	3 471	49,5	3 363	47,9	3 195	46,8	3 094	45,6
Omnibuslinienverkehr ³⁾												
Ortsverkehr	92	3,6	698	10,7	833	11,9	902	12,8	958	14,0	1 018	15,0
Überlandverkehr ⁴⁾	83	3,3	1 109	16,9	1 252	17,8	1 295	18,4	1 312	19,2	1 353	19,9
Luftverkehr ⁵⁾	2	0,0	3	0,0	3	0,0	3	0,0	4	0,1
Insgesamt ...	2 529	100	6 559	100	7 016	100	7 037	100	6 831	100	6 784	100
Geleistete Personenkilometer⁶⁾												
Eisenbahnverkehr ¹⁾ ..	23 585	74,0	35 919	53,8	38 811	53,9	40 475	54,5	38 742	53,7	38 434	53,5
Straßenbahnverkehr ²⁾	7 200	22,6	16 410	24,6	16 760	23,3	16 230	21,8	15 440	21,4	14 660	20,4
Omnibuslinienverkehr ³⁾												
Ortsverkehr	400	1,2	2 790	4,2	3 250	4,5	3 610	4,9	3 830	5,3	3 900	5,4
Überlandverkehr ⁴⁾	700	2,2	11 040	16,5	12 380	17,2	13 010	17,5	13 060	18,1	13 650	19,0
Luftverkehr ⁵⁾	645	0,9	816	1,1	932	1,3	1 080	1,5	1 248	1,7
Insgesamt ...	31 885	100	66 804	100	72 017	100	74 257	100	72 152	100	71 892	100

^{*)} Bundesgebiet (ohne Saarland und Berlin), Luftverkehr: einschl. Berlin (West).

¹⁾ Nur Schienen- und Schiffsverkehr der Deutschen Bundesbahn, einschl. S-Bahnverkehr in Hamburg. — ²⁾ Einschl. U- und Hochbahnverkehr sowie Obusverkehr. — ³⁾ Kommunale, gemischtwirtschaftliche und private Unternehmen sowie Bundesbahn und Bundespost einschl. des nichtöffentlichen linienähnlichen Arbeiterverkehrs. — ⁴⁾ Einschl. Nachbarorts- und linienähnlichem Arbeiterverkehr. — ⁵⁾ Geänderte Zahlen durch Einbeziehung des Inlandsanteils vom Auslandsverkehr. — ⁶⁾ Der Berechnung der Personenkilometer liegen für den Straßenbahn- und Omnibuslinienverkehr repräsentativ ermittelte Reiseweiten zugrunde, und zwar für den Straßenbahnverkehr rund 5 km, für den Obusverkehr rund 4 km, für den Omnibus-Ortsverkehr rund 4 km und für den Omnibus-Überlandverkehr rund 10 km. — ⁷⁾ Vorläufiges Ergebnis.

2. Güterverkehr 1956 bis 1959*) nach Hauptverkehrsarten

Verkehrsarten	Beförderte Güter				Geleistete Tonnenkilometer							
	1956	1957	1958	1959 ⁶⁾	Berechnungsgrundlagen ¹⁾				1956	1957	1958	1959 ⁶⁾
	Mill. t				Gewicht		Entfernung		Mrd. tkm			
Eisenbahnverkehr ²⁾ ..	299,3	302,9	274,3	280,0	wirkliches Gewicht	wirkliche Entfernung	61,6	62,4	56,6	58,8		
					frachtpflichtiges Gewicht	Eisenbahntarifentfernung	55,7	56,0	49,9	51,7		
Binnenschiffsverkehr ³⁾	135,9	142,3	137,0	141,6	wirkliches Gewicht	wirkliche Entfernung	32,3	34,0	32,8	33,1		
Straßenfernverkehr mit Lastkraftfahrzeugen ⁴⁾	74,9	76,9	78,3	87,0	wirkliches Gewicht	Eisenbahntarifentfernung	17,7	18,2	18,5	20,4		
Luftverkehr	0,0	0,0	0,0	0,0	wirkliches Gewicht	Großkreis-Entfernung	0,0	0,0	0,0	0,0		

^{*)} Bundesgebiet (ohne Saarland und Berlin), Luftverkehr: einschl. Berlin (West).

¹⁾ Für die Binnenschifffahrt, Straßenfernverkehr und Luftverkehr werden Tonnenkilometer nur nach einem Verfahren berechnet. —

²⁾ Nur Schienen- und Schiffsverkehr der Deutschen Bundesbahn. — ³⁾ Verkehr deutscher und ausländischer Schiffe auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebietes. — ⁴⁾ Werkfernverkehr und gewerblicher Güterfernverkehr einschl. Möbelfernverkehr und Transporte der bundesbahneigenen und der im Auftrage der Deutschen Bundesbahn fahrenden Lastkraftfahrzeuge; ohne Nahverkehr mit Lastkraftwagen. —

⁵⁾ Vorläufiges Ergebnis.