

Am Jahresende 1959 waren 10 *Straßenbahnbetriebe* vorhanden, gegenüber 11 im Vorjahr. Die Stadt Ravensburg stellte den Straßenbahnbetrieb nach Weingarten ein. Im Linienverkehr Ravensburg – Weingarten – Baienfurt sind nunmehr Kraftomnibusse eingesetzt. Das Streckennetz verkleinerte sich deshalb auf 327 Kilometer. Die Fahrleistung nahm gegenüber dem Vorjahr um 1,7 vH ab. Die Zahl der beförderten Personen verringerte sich hingegen nur um 1,4 vH. Dieser Unterschied in der Entwicklung dürfte wohl mit der Inbetriebnahme größerer Wagentypen zusammenhängen. Je 100 gefahrene Wagenkilometer wurden 510 Personen befördert, im Vorjahr waren es 509.

Personenverkehrsbetriebe¹⁾ und Beförderungsmittel²⁾ der Straßenverkehrsbetriebe in Baden-Württemberg

Betriebsart	1958			1959			
	Be- triebe	Trieb- wagen	An- hänger	Be- triebe	Triebwagen		An- hänger
					ins- gesamt	dar- Gelenk- wagen	
Straßenbahnen	11	764	933	10	776	55	865
Obusbetriebe	5	83	28	5	85	4	23
Kraftomnibusbetriebe	761	4 059 ³⁾	444	773	4 173 ³⁾	15	392

Quelle: Kraftfahrtbundesamt.

¹⁾ Betriebe, die am Jahresende Verkehrsleistungen aufwiesen. — ²⁾ Nur in Betrieb befindliche Fahrzeuge am Jahresende. — ³⁾ Darunter 3 Doppeldecker. — ⁴⁾ Darunter ein Doppeldecker.

Auch die Verkehrsleistungen der *Obusbetriebe* waren rückläufig. Die Betriebe erweiterten zwar ihr Streckennetz um 2 Kilometer. Doch war sowohl der Rückgang der Zahl der gefahrenen Wagenkilometer mit 3,6 vH als auch der der Fahrgäste mit 4,9 vH wesentlich stärker als die Verminderung der Verkehrsleistungen der Straßenbahnen. Auf 100 gefahrene Wagenkilometer kamen 625 Beförderte gegenüber 633 im Vorjahr.

Mit Ausnahme der Deutschen Bundespost wiesen die *Kraftomnibusbetriebe* höhere Verkehrsleistungen auf als im Vorjahr. An der Ausweitung des gesamten Liniennetzes um 0,9 vH auf 38 419 Kilometer waren hauptsächlich die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen und die Deutsche Bundesbahn beteiligt, die ihre Omnibuslinien um 12 und 6 vH verlängerten. Demgegenüber verkürzte die Deutsche Bundespost ihre Linien um 4 vH. Die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer stieg um 3,8 vH auf 167,4 Millionen, wovon rund drei Viertel im Linienverkehr und ein Viertel im Gelegenheitsverkehr geleistet wurden. Dieses Verhältnis wird schon seit Jahren beobachtet. Die stärkste Zunahme der Fahrleistung verzeichnete

Verkehrsleistungen der Straßenverkehrsunternehmen in Baden-Württemberg

Bezeichnung	Einheit	1957	1958	1959
Straßenbahnen				
Länge der Strecken ¹⁾	km	335	334	327
Gefahrene Wagenkilometer ²⁾	Mill. km	74,8	72,8	71,6
Beförderte Personen	Mill.	380,3	370,6	365,3
Obusbetriebe				
Länge der Strecken ¹⁾	km	53	50	52
Gefahrene Wagenkilometer ²⁾	Mill. km	5,8	5,5	5,3
Beförderte Personen	Mill.	37,1	34,8	33,1
Kraftomnibusbetriebe				
Länge der Linien ¹⁾	km	37 377	38 094	38 419
Gefahrene Wagenkilometer ²⁾	Mill. km	156,6	161,2	167,4
Beförderte Personen	Mill.	286,7	287,5	295,5

Quelle: Kraftfahrtbundesamt.

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

ten die privaten Unternehmen mit 6 vH und die Deutsche Bundesbahn mit 5 vH. Die Deutsche Bundespost schränkte ihre Leistung um 3 vH auf 28,6 Millionen Wagenkilometer ein. Die Zahl der beförderten Personen betrug 295,5 Millionen, das waren 2,8 vH mehr als im Vorjahr. Weitaus den größten Teil der Fahrgäste (34 vH) beförderten die privaten Unternehmen. Es folgten die kommunalen und gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen mit 27 vH. Mit Omnibussen der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn fuhren 19 vH bzw. 14 vH der Beförderten. Rund 18 Millionen Personen benutzten Omnibusse der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen. Auf 100 Wagenkilometer entfielen im Berichtsjahr 177, im Vorjahr 178 Personen. Zwischen den einzelnen Verkehrsträgern lassen sich aber bemerkenswerte Unterschiede feststellen. Die vornehmlich im Gelegenheitsverkehr und im Überlandlinienverkehr tätigen privaten Unternehmen beförderten je 100 Wagenkilometer nur 120 Personen, bei der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost, die in der Hauptsache den Linienverkehr, und zwar insbesondere den Überlandlinienverkehr, durchführen, waren es hingegen 178 und 194 Personen. Die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen widmen sich vor allem dem Überlandlinienverkehr und dem linienähnlichen Arbeiterverkehr, die kommunalen und gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen dem Orts- und Nachbarortlinienverkehr. Ihre Leistung betrug 217 und 332 Fahrgäste je 100 Wagenkilometer.

Ruth Paulus

Die Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1959

Endgültige Ergebnisse

Vorbemerkungen

Mit dem Jahr 1959 sind in der Straßenverkehrsunfallstatistik beachtliche methodische Änderungen eingetreten. Anstelle der bisher ausschließlich den statistischen Erfordernissen dienenden Meldeblätter werden für die Erhebung nunmehr unmittelbar die Durchschriften der verschiedenen Formblätter herangezogen, wie sie den Polizeidienststellen für die Bearbeitung der Straßenverkehrsunfälle vorgeschrieben sind. Durch den Wegfall der Statistischen Meldeblätter soll vor allem bei den Polizeidienststellen eine Arbeitersparnis erzielt werden. Diese Änderung des Erhebungsverfahrens ist auf die Straßenverkehrsunfallstatistik selbst nicht ohne Auswirkung. Die für die Statistik benötigten Angaben müssen nunmehr dem Text der polizeilichen Unfallanzeigen entnommen werden, die sich je nach Schwere des Falles auch in dem Umfang der Tatbestandsaufnahmen unterscheiden. Das hat zur Folge, daß nicht mehr alle Unfälle in der gleichen Weise erhoben und bearbeitet werden können, wie das bisher der Fall war.

So muß zum Beispiel bei einem Teil der Unfälle auf die Erfassung der Hubraumklassen verzichtet werden¹⁾. Außerdem muß nun die Darstellung der Unfälle mit nur Sachschaden im Gegensatz zu den wie bisher behandelten Personenschadensfällen etwas eingeschränkt werden. Die Vergleichbarkeit mit den früheren Ergebnissen ist dadurch jedoch nicht beeinträchtigt, da die Art der Verkehrsteilnehmer als wichtigstes Unterscheidungsmerkmal auch weiterhin erhoben wird.

Straßenverkehrsunfälle um 16 vH gestiegen

In Baden-Württemberg ist die Zahl der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1959, wenn man sie mit dem Vorjahr vergleicht, nach den nun vorliegenden endgültigen Ergebnissen von 97 275 auf 112 869, das heißt um 16 vH gestiegen. Völlig unerwartet und überraschend hat dabei die Zahl der verunglückten Personen, die in den Jahren 1956 bis 1958 im Gegensatz zu den Unfallzahlen leicht rückläufig war, wieder beach-

¹⁾ Vgl. dazu „Statistische Monatshefte Baden-Württemberg“, S. 429.

lich zugenommen, und zwar von 51 518 auf 59 761. Im einzelnen sind 1955 Getötete und 57 806 Verletzte gezählt worden, das sind 245 Tote und 7998 Verletzte mehr als im Jahr zuvor. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Zunahme der Verunglückten um 16,0 vH, bei den Toten um 14,3 vH und bei den Verletzten um 16,1 vH. Der bisherige Höhepunkt in der Entwicklung der Zahl der Toten und Verletzten in den Jahren 1955 bzw. 1956 ist damit wesentlich überschritten worden.

Innerhalb der *geschlossenen Ortslage* (der Begriff deckt sich jetzt mit dem der Ortschaften, wie er in § 9 der StVO definiert ist) hat die Zahl der Unfälle stärker zugenommen als in der nicht geschlossenen Ortslage. Auch die Zahl der Getöteten ist im Jahr 1959 gegen 1958 innerhalb der geschlossenen Ortslage mit einer Zunahme um rund 25 vH erheblich stärker gestiegen als außerhalb der Ortschaften, in denen etwa 7 vH mehr Tote gezählt wurden. Danach scheint es, daß alle Bemühungen, die Verkehrssicherheit auf den Straßen zu erhöhen, zunächst ohne nachhaltigen Erfolg geblieben sind. Das gilt insbesondere für die Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung im Innerortsverkehr im September 1957, von der man zumindest eine Verflachung der Unfallkurve, vor allem aber einen Rückgang in den Zahlen der Getöteten erwartet hat. Selbst wenn man das Omnibusunglück bei Lauffen am Neckar, bei dem am 20. Juni 1959 gegen 17.30 Uhr allein 44 Menschen tödlich verunglückt und 28 weitere verletzt worden sind, außer Betracht läßt, ändert sich das aufgezeigte Bild der ungünstigen Entwicklung nicht wesentlich.

Straßenverkehrsunfälle und die dabei getöteten und verletzten Personen in Baden-Württemberg 1936 bis 1938 sowie 1950 bis 1959

Jahr	Unfälle	Tote	Verletzte	Verunglückte zusammen
1936	24 005	895	16 653	17 548
1937	22 990	783	16 113	16 896
1938	22 386	705	15 639	16 344
1950	42 636	1 145	27 220	28 365
1951	53 080	1 344	34 730	36 074
1952	58 507	1 330	37 172	38 502
1953	69 940	1 819 ¹⁾	47 437	49 256
1954	75 944	1 827	49 528	51 355
1955	81 103	1 828	52 282	54 110
1956	84 863	1 846	51 142	52 988
1957	85 681	1 829	50 170	51 999
1958	97 275	1 710	49 808	51 518
1959	112 869	1 955	57 806	59 761

Geschlossene Ortslage

1956	61 175	856	34 059	34 915
1957	61 378	841	32 557	33 398
1958	68 817	706	31 579	32 285
1959	80 723	879	36 430	37 309

Nicht geschlossene Ortslage

1956	23 688	990	17 083	18 073
1957	24 303	988	17 613	18 601
1958	28 458	1 004	18 229	19 233
1959	32 146	1 076	21 376	22 452

¹⁾ Infolge Änderung des Erhebungsverfahrens mit den Jahren vor 1953 nicht mehr voll vergleichbar.

Die Gründe für diese Entwicklung werden zweifellos in der *größeren Verkehrsdichte* gesucht werden müssen, die vor allem im innerstädtischen Verkehr zu einem immer schwierigeren Problem wird. So hat sich der Kraftfahrzeugbestand in Baden-Württemberg seit 1950 mehr als verdreifacht. Seine Zunahme von Mitte 1958 auf Mitte 1959 um 6 vH steht jedoch in keinem Verhältnis zu der eingangs erwähnten Zunahme der Unfallzahlen um 16 vH. Entscheidend für die Beurteilung der Entwicklung dürfte vielmehr sein, daß die allgemeine Verkehrsfrequenz als Folge der früh einsetzenden und lang anhaltenden Schönwetterperiode im Berichtsjahr beachtlich höher lag. Weiter besteht die begründete Vermutung, daß die erneute Zunahme der Zahl der Toten und Verletzten im Jahr

1959 zu einem gewichtigen Teil auf den *Zugang einer größeren Zahl von Anfängern* zurückgeführt werden kann. So hat in Baden-Württemberg bei den Unfällen mit Personenschaden im Jahr 1959 in der Gruppe der unfallbeteiligten Personenkraftwagen die Zahl der mit Ursachen belasteten Fahrer um 2550 zugenommen. Davon entfielen ein Drittel auf Anfänger im ersten, zweiten oder dritten Jahr der Fahrpraxis. In diesem Zusammenhang ist es auch von Bedeutung, daß die Zahl der Erteilung von Fahrerlaubnissen von 1957 auf 1958 und weiter auf 1959 sprunghaft angestiegen ist, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

Jahr	Erteilung von Fahrerlaubnissen		Verkehrsunfälle mit	
	Anzahl in 1000	1953 = 100	Personenschaden	nur Sachschaden
1954	153	102,8	105,3	112,2
1955	158	106,1	110,4	122,2
1956	169	113,6	108,3	136,1
1957	152	102,2	104,5	142,8
1958	176	118,4	104,3	178,4
1959	200	134,3	117,1	211,4

Diese Zusammenhänge erfordern noch eingehende Untersuchungen.

Die Verkehrsteilnehmer

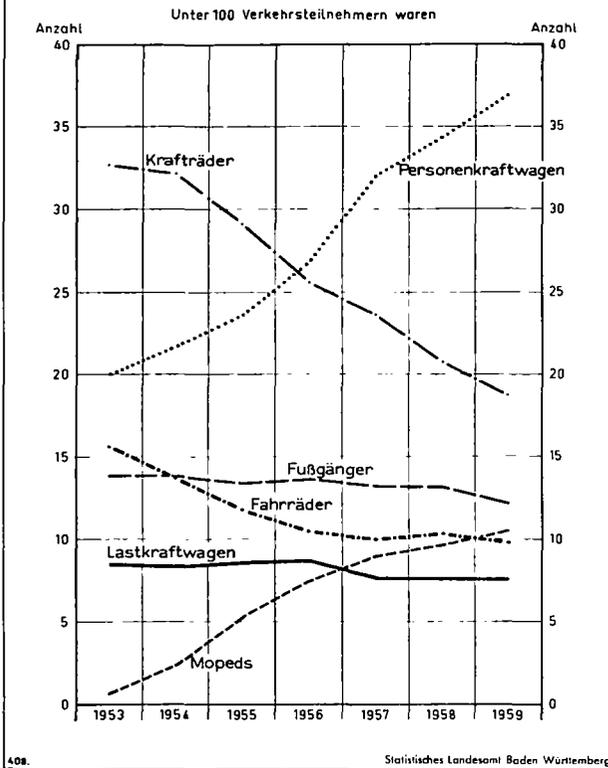
Mit der Zahl der Straßenverkehrsunfälle hat sich auch die Zahl der an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer von 184 071 im Jahr 1958 auf 213 659 im Jahr 1959 erhöht. Die Zahlen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmerkategorien lagen im Berichtsjahr fast in allen Gruppen über den entsprechenden Vorjahreszahlen. Lediglich Eisenbahnen und bespannte Fuhrwerke traten 1959 weniger unter den Unfallbeteiligten auf. Ihr Anteil an der Gesamtzahl ist jedoch mit 0,1 bzw. 0,4 vH unbedeutend. Im übrigen war die Entwicklung bei den einzelnen Arten von Verkehrsteilnehmern recht unterschiedlich.

Die Veränderungen der Verkehrsstruktur, die in den Zahlen der an Unfällen beteiligten Fahrzeuge der verschiedenen Arten in den letzten Jahren zum Ausdruck gekommen sind, haben sich im Jahr 1959 weiter fortgesetzt. Zwar sind die Zahlen der an Unfällen beteiligten *Krafträder*, die von 1955 bis 1958 beträchtlich zurückgegangen sind, im Berichtsjahr wieder zum ersten Mal leicht gestiegen, doch lassen sie in der

Die an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer in den Jahren 1957 bis 1959 in Baden-Württemberg

Verkehrsteilnehmer	1957		1958		1959	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Krafträder zusammen	24 267	15,0	22 355	12,1	23 020	10,8
Krafträder	18 091	11,2	15 871	8,6	15 154	7,1
Motorroller	6 176	3,8	6 484	3,5	7 866	3,7
Personenkraftwagen zus.	76 581	47,3	94 434	51,3	115 823	54,2
Personenkraftwagen	73 277	45,3	90 206	49,0	108 390	50,7
Kombinationskraftw.	3 304	2,0	4 228	2,3	7 433	3,5
Kraftomnibusse zusammen	2 508	1,6	2 921	1,6	2 974	1,4
Kraftomnibusse	2 412	1,5	2 816	1,5	2 875	1,3
Obusse	96	0,1	105	0,1	99	0,1
Lastkraftwagen zusammen	22 099	13,7	26 265	14,3	28 904	13,5
Lastkraftw. ohne Anh.	15 520	9,6	18 878	10,3	21 489	10,0
Lastkraftw. mit Anh.	6 579	4,1	7 387	4,0	7 415	3,5
Sattelschlepper	340	0,2	426	0,2	672	0,3
Zugmaschinen	1 733	1,1	2 046	1,1	2 305	1,1
Sonstige Kraftfahrzeuge	898	0,5	1 091	0,6	1 650	0,8
Straßenbahnen	1 803	1,1	1 708	0,9	1 980	0,9
Eisenbahnen	193	0,1	241	0,1	212	0,1
Bespannte Fuhrwerke	1 060	0,7	978	0,5	846	0,4
Fahrräder	9 573	5,9	9 932	5,4	10 738	5,0
Moped	8 984	5,6	10 098	5,5	12 444	5,8
Fußgänger	10 099	6,2	10 152	5,5	10 475	4,9
Geführte oder frei herumlaufende Tiere	1 009	0,6	865	0,5	1 017	0,5
Handwagen	301	0,2	307	0,2	305	0,2
Sonst. Verkehrsteilnehmer	267	0,2	252	0,2	294	0,1
Insgesamt	161 715	100	184 071	100	213 659	100

Beteiligung wichtiger Verkehrsteilnehmergruppen an Verkehrsunfällen mit Personenschaden in Baden-Württemberg 1953 bis 1959



Gliederung nach Krafträdern und Motorrollern die Fortsetzung der bisherigen Tendenzen erkennen. Die Zahl der unfallbeteiligten Krafträder, ohne Motorroller, hat von 18 091 im Jahr 1957 auf 15 871 im Jahr 1958 und weiter auf 15 154 im Berichtsjahr abgenommen; die der Motorroller ist hingegen von 6176 auf 6484 und 7866 gestiegen. Als Folge der allgemeinen höheren Verkehrsfrequenz war die rückläufige Entwicklung der Zahlen für unfallbeteiligte Krafträder, ohne Motorroller, im Jahr 1959 gegenüber dem Vorjahr etwas schwächer, die Zunahme der Motorroller jedoch erheblich stärker als im Jahr zuvor, so daß die rückläufige Bewegung der Zahlen für Krafträder ohne Motorroller durch die steigenden Tendenzen bei den Motorrollern überdeckt wurde.

Um die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsstruktur und den an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmern noch besser zu veranschaulichen, sind in dem beigegebenen Schaubild die Kurven für die an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten wichtigsten Verkehrsteilnehmerarten einander gegenübergestellt. Danach vollziehen sich die Umschichtungen in der Hauptsache zwischen Krafträdern und Personenkraftwagen. Krafträder werden immer weniger, Personenkraftwagen von Jahr zu Jahr häufiger als Unfallbeteiligte angetroffen. Ähnliche Zusammenhänge kann man zwischen Fahrrädern und Mopeds feststellen. Während die Entwicklung bei Fahrrädern und Mopeds im Jahr 1957 nahezu zum Stillstand gekommen ist und beide Fahrzeugarten seither in etwa gleichem Umfang in Unfälle verwickelt sind, halten die aufgezeigten Tendenzen bei den Krafträdern und Personenkraftwagen bis in die jüngste Zeit weiter an. Die beiden Kurven für Lastkraftwagen und Fußgänger zeigen demgegenüber nur verhältnismäßig geringfügige Änderungen.

Betrachtet man die Zahlen der Unfallbeteiligten in ihrer Verteilung auf Unfälle mit Personenschaden und Unfälle mit Sachschaden, ergeben sich charakteristische Unterschiede. So sind Fußgänger fast ausschließlich nur an Unfällen mit

Personenschaden beteiligt. Auch bei Unfällen mit Zweiradfahrzeugen aller Art handelt es sich überwiegend um Personenschadensfälle. Dagegen sind schienengebundene Fahrzeuge und Kraftwagen verhältnismäßig viel weniger in Unfälle mit Personenschaden verwickelt.

Tote und Verletzte

Bei den 43 448 Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden im Jahr 1959, die meist auch mit mehr oder minder großem Sachschaden verbunden waren, kamen 1955 Personen ums Leben. Darin sind auch die verunglückten Personen enthalten, die im Laufe von 30 Tagen nach dem Unfall ihren Verletzungen erlegen sind. Schwere Verletzungen zogen sich 18 230 Personen zu, leicht verletzt wurden 39 576. Die Zahl der Getöteten hat in der geschlossenen Ortslage, die der Verletzten dagegen in der nicht geschlossenen Ortslage stärker zugenommen. Auf einen Vergleich der Zahlen in der Gliederung nach Schwer- und Leichtverletzten mit entsprechenden Ergebnissen aus früheren Jahren muß aus methodischen Gründen verzichtet werden. Die weniger straffe Handhabung der Begriffsbestimmungen für schwer- bzw. leichtverletzte Personen seit Einführung der neuen polizeilichen Vordrucke läßt nur noch Vergleiche mit den Vorjahren für die Summe der Verletzten, also der Schwer- und Leichtverletzten zusammengekommen, zu.

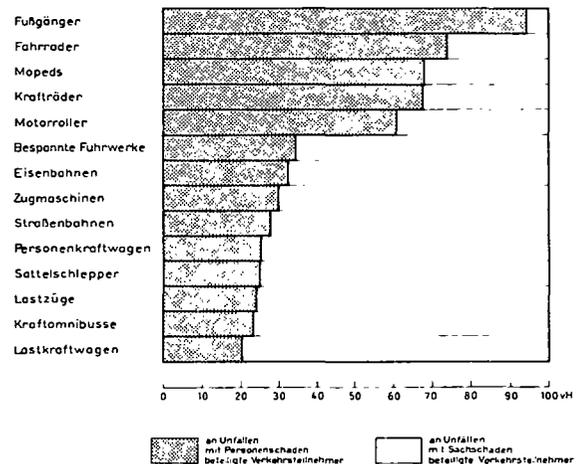
Die bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen nach der Art der Verletzung sowie nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung in Baden-Württemberg 1959

Verunglückt	Getötete	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Zusammen 1959	Dagegen 1958
auf Krafträdern	494	5 102	10 570	16 166	15 257
Kraftrad	391	3 712	6 820	10 923	11 017
Motorroller	103	1 390	3 750	5 243	4 240
auf Kraftwagen	538	4 784	13 493	18 815	14 272
Personenkraftwagen	397	4 284	12 047	16 728	12 455
Kraftomnibus	46	59	287	392	351
Lastkraftw. ohne Anh.	34	230	744	1 008	850
Lastkraftw. mit Anh.	12	67	209	288	307
Zugmaschine ¹⁾	49	144	206	399	309
auf Fahrrädern	384	4 570	9 690	14 644	12 425
Fahrrad	194	1 980	4 757	6 931	6 401
Moped	190	2 590	4 933	7 713	6 024
als Fußgänger	510	3 623	5 276	9 409	8 970
auf andere Art	29	151	547	727	594
darunter auf Straßenb.	4	43	290	337	248
Insgesamt	1 955	18 230	39 576	59 761	51 518

¹⁾ Einschließlich sonstige Kraftfahrzeuge.

Die beteiligten Verkehrsteilnehmer nach Schadensarten der Unfälle in Baden-Württemberg 1959

Von 100 Verkehrsteilnehmern waren an Unfällen mit Personen- bzw. Sachschaden beteiligt



Verkehrsstruktur und Unfallfolgen

Die Auswirkungen der sich wandelnden Verkehrsstruktur auf die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik sind in den Zahlen der Unfälle und der Verunglückten nur bei Vergleichen über mehrere Jahre in vollem Umfang zu erkennen. Sie treten dabei in der Hauptsache in den Zahlen für die unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmer sowie für die Verunglückten, in der Gliederung nach der Art ihrer Teilnahme am Verkehr, in Erscheinung. Wegen der erheblichen Unterschiede der Verkehrsprobleme in den beiden Ortslagen ist es zweckmäßig, die Untersuchung getrennt für die geschlossene und nicht geschlossene Ortslage anzustellen. Innerhalb der geschlossenen Ortslage werden die verhältnismäßig hohen Zahlen der Unfälle und der Verunglückten schon vielfach als eine Folge der stärkeren Verkehrsdichte anzusehen sein. Dagegen sind die Ergebnisse für die nicht geschlossene Ortslage weitgehend durch die hier zweifellos höheren Fahrgeschwindigkeiten mitbestimmt. Auch die allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung in der geschlossenen Ortslage macht eine ge-

trennte Nachweisung der Ergebnisse nach den beiden Ortslagen erforderlich. Die sich entsprechenden Zahlenreihen unter den Verkehrsteilnehmern und den Verunglückten zeigen gleiche Tendenzen. Sehr deutlich kommt in den Ergebnissen für 1959 die höhere Verkehrsfrequenz, das heißt die stärkere Ausnutzung der einzelnen Fahrzeugarten zum Ausdruck. Für sämtliche Fahrzeugarten sind die Zahlen der an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer und damit auch die der verunglückten Personen im Jahr 1959 höher als in den Jahren zuvor, und zwar in beiden Ortslagen. Die Beobachtung, daß auch Fußgänger im Jahr 1959 in der geschlossenen Ortslage häufiger an Unfällen beteiligt waren als in früheren Jahren, läßt sich ebenfalls nur durch die im Berichtsjahr im allgemeinen höheren Verkehrsfrequenzen erklären. In der nicht geschlossenen Ortslage haben die Zahlen für die an Unfällen beteiligten Fußgänger, insbesondere aber die der unter ihnen Verunglückten, weiter abgenommen. Zwar ist auch in der nicht geschlossenen Ortslage mehr gefahren worden, doch liegt die Verkehrsdichte hier offensichtlich erheblich niedriger als in

Verkehrsteilnehmer und verunglückte Personen in Baden-Württemberg 1953 bis 1959
nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung und nach Ortslagen

Ortslage / Jahr	Verkehrsteilnehmer						Verunglückte Personen					
	insgesamt	Kraft- räder	Kraft- wagen	Fahr- räder	Mopeds	Fuß- gänger	insgesamt	auf Kraft- rädern	auf Kraft- wagen	auf Fahr- rädern	auf Mopeds	Fuß- gänger
Anzahl												
In geschlossener Ortslage												
1953	100 070	22 676	52 524	11 472	517	8 798	33 586	14 630	3 142	7 508		7 588
1954	109 304	23 770	59 752	10 813	1 759	9 207	35 152	15 052	3 814	7 811		7 960
1955	113 558	21 684	65 095	9 375	4 068	9 212	36 014	14 256	4 597	6 102	2 585	8 009
1956	119 162	19 014	73 381	8 137	5 610	9 146	34 915	12 270	5 329	5 323	3 438	8 162
1957	118 569	17 290	74 142	7 967	7 002	8 508	33 398	10 943	5 666	4 872	4 010	7 515
1958	133 278	15 805	89 609	8 124	7 851	8 430	32 285	9 430	5 623	5 023	4 300	7 475
1959	156 338	16 506	108 533	8 862	9 659	9 014	37 309	10 138	7 498	5 478	5 515	8 119
In nicht geschlossener Ortslage												
1953	34 702	8 228	20 609	2 660	118	1 740	15 670	7 516	4 222	2 136		1 478
1954	36 678	8 581	22 176	2 348	493	1 813	16 203	7 653	4 707	2 091		1 527
1955	41 618	8 509	26 796	2 031	1 206	1 812	18 096	7 851	6 044	1 531	931	1 537
1956	42 942	7 395	29 199	1 706	1 727	1 834	18 073	6 835	6 827	1 308	1 335	1 581
1957	43 146	6 977	30 017	1 606	1 982	1 591	18 601	6 385	7 867	1 280	1 724	1 362
1958	50 793	6 550	37 574	1 808	2 247	1 722	19 233	5 827	8 649	1 378	1 724	1 495
1959	57 321	6 514	43 795	1 876	2 785	1 461	22 452	6 028	11 317	1 453	2 198	1 290
1953 = 100												
In geschlossener Ortslage												
1953	100	100	100	100	100	100	100	100	100			100
1954	109,3	104,8	113,8	94,3	340	101,6	101,7	102,9	121,4			101,9
1955	113,5	95,6	123,9	81,7	787	101,7	107,2	97,1	116,3			105,5
1956	119,1	83,9	139,7	70,9	1 085	101,0	101,0	83,9	169,6			107,6
1957	118,5	76,2	141,2	69,4	1 354	96,7	99,1	74,8	180,3			99,0
1958	133,2	69,7	170,6	70,8	1 519	95,8	96,1	61,5	179,0			98,5
1959	156,2	72,8	206,6	77,2	1 868	102,5	111,1	69,3	238,6			107,0
In nicht geschlossener Ortslage												
1953	100	100	100	100	100	100	100	100	100			100
1954	105,7	104,3	107,6	88,3	333	105,9	103,4	101,8	111,5			103,3
1955	119,9	103,4	130,0	76,4	815	105,9	115,5	101,5	143,2			101,0
1956	123,7	89,9	141,7	61,1	1 167	105,1	115,3	90,9	161,7			107,0
1957	124,3	81,8	115,6	60,4	1 339	91,4	118,7	85,0	186,3			92,2
1958	146,4	79,6	182,3	68,0	1 518	99,0	122,7	77,5	201,9			101,2
1959	165,2	79,2	212,5	70,5	1 882	81,0	143,3	80,2	268,0			87,3
In vH der Gesamtsummen												
In geschlossener Ortslage												
1953	100	22,7	52,5	11,5	0,5	8,8	100	43,6	9,4	22,4		22,6
1954	100	21,7	54,6	9,9	1,6	8,1	100	42,8	10,9	22,2		22,6
1955	100	19,1	57,3	8,3	3,6	8,1	100	39,6	12,8	16,9	7,2	22,2
1956	100	16,0	61,6	6,8	4,7	7,7	100	35,1	15,3	15,2	9,8	23,4
1957	100	14,6	62,5	6,7	5,9	7,2	100	32,8	17,0	14,6	12,0	22,5
1958	100	11,9	67,2	6,1	5,9	6,3	100	29,2	17,4	15,6	13,3	23,2
1959	100	10,6	69,1	5,7	6,2	5,8	100	27,2	20,1	14,7	14,8	21,8
In nicht geschlossener Ortslage												
1953	100	23,7	59,4	7,7	0,4	5,0	100	48,0	26,9	13,6		9,4
1954	100	23,4	60,5	6,4	1,3	5,0	100	47,2	29,1	12,9		9,4
1955	100	20,4	61,4	4,9	2,9	4,4	100	43,4	33,4	8,5	5,1	8,5
1956	100	17,2	68,0	4,0	4,0	4,3	100	37,8	37,8	7,2	7,4	8,7
1957	100	16,2	69,6	3,7	4,6	3,7	100	34,3	42,3	6,9	8,2	7,3
1958	100	12,9	74,0	3,6	4,4	3,4	100	30,3	45,0	7,2	9,0	7,8
1959	100	11,4	76,4	3,3	4,9	2,5	100	26,8	50,4	6,5	9,8	5,7

Die Hauptergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik in Baden-Württemberg nach Kreisen 1959

Kreis Regierungsbezirk Land	Unfälle insgesamt			Getötete			Verletzte			Verunglückte insgesamt		
	1958	1959	Ver- änderung in vH	1958	1959	Ver- änderung in vH	1958	1959	Ver- änderung in vH	1958	1959	Ver- änderung in vH
Stuttgart Stadtkreis	11 046	12 771	+ 15,6	83	103	+ 24,1	3 643	4 081	+ 12,0	3 726	4 184	+ 12,3
Heilbronn "	1 493	1 673	+ 12,1	14	18	+ 28,6	744	798	+ 7,3	758	816	+ 7,7
Ulm "	1 678	1 854	+ 10,5	12	7	- 41,7	718	734	+ 2,2	730	741	+ 1,5
Aalen Landkreis	1 176	1 451	+ 23,4	30	30	± 0	664	831	+ 25,2	694	861	+ 24,1
Backnang "	937	1 089	+ 16,2	18	26	+ 44,4	535	660	+ 23,4	553	686	+ 24,1
Böblingen "	1 400	1 885	+ 34,6	30	38	+ 26,7	755	905	+ 19,9	785	943	+ 20,1
Crailsheim "	681	816	+ 19,8	19	14	- 26,3	376	513	+ 36,4	395	527	+ 33,4
EBlingen "	2 344	2 555	+ 9,0	45	37	- 17,8	1 102	1 211	+ 9,9	1 147	1 248	+ 8,8
Göppingen "	2 126	2 373	+ 11,6	35	51	+ 45,7	1 052	1 129	+ 7,3	1 087	1 180	+ 8,6
Heidenheim "	1 198	1 437	+ 19,9	23	30	+ 30,4	596	783	+ 31,4	619	813	+ 31,3
Heilbronn "	1 027	1 441	+ 40,3	37	85	+ 129,7	731	1 037	+ 41,9	768	1 122	+ 46,1
Künzelsau "	341	309	- 9,4	7	5	- 28,6	169	142	- 16,0	176	147	- 16,5
Leonberg "	1 064	1 155	+ 8,6	31	21	- 32,3	565	668	+ 18,2	596	689	+ 15,6
Ludwigsburg "	2 711	3 182	+ 17,4	38	45	+ 18,4	1 453	1 717	+ 18,2	1 491	1 762	+ 18,2
Mergentheim "	563	637	+ 13,1	9	12	+ 33,3	270	310	+ 14,8	279	322	+ 15,4
Nürtingen "	1 146	1 426	+ 24,4	21	34	+ 61,9	673	789	+ 17,2	694	823	+ 18,6
Öhringen "	344	435	+ 26,5	6	17	+ 183,3	208	254	+ 22,1	214	271	+ 26,6
Schwäb. Gmünd "	1 006	1 236	+ 22,9	22	21	- 4,6	530	650	+ 22,6	552	671	+ 21,6
Schwäb. Hall "	812	934	+ 15,0	24	21	- 12,5	473	512	+ 8,2	497	533	+ 7,2
Ulm "	1 056	1 013	- 4,1	31	27	- 12,9	576	619	+ 7,5	607	646	+ 6,4
Vaihingen "	652	773	+ 18,6	14	25	+ 78,6	372	435	+ 16,9	386	460	+ 19,2
Waiblingen "	2 113	2 639	+ 24,9	38	42	+ 10,5	1 048	1 379	+ 31,6	1 086	1 421	+ 30,8
Nordwürttemberg	36 914	43 084	+ 16,7	587	709	+ 20,8	17 253	20 157	+ 16,8	17 840	20 866	+ 17,0
Karlsruhe Stadtkreis	3 376	5 011	+ 48,4	50	71	+ 42,0	2 001	2 350	+ 17,4	2 051	2 421	+ 18,0
Heidelberg "	3 544	3 958	+ 11,7	22	27	+ 22,7	1 345	1 535	+ 14,1	1 367	1 562	+ 14,3
Mannheim "	6 442	7 546	+ 17,1	76	87	+ 14,5	2 825	3 458	+ 22,4	2 901	3 545	+ 22,2
Pforzheim "	1 459	1 568	+ 7,5	24	22	- 8,3	666	677	+ 1,7	690	699	+ 1,3
Bruchsal Landkreis	1 168	1 361	+ 16,5	22	32	+ 45,5	716	877	+ 22,5	738	909	+ 23,2
Buchen "	549	615	+ 12,0	6	14	+ 133,3	268	349	+ 30,2	274	363	+ 32,5
Heidelberg "	1 455	1 816	+ 24,8	37	27	- 27,0	840	999	+ 18,9	877	1 026	+ 17,0
Karlsruhe "	1 786	1 912	+ 7,1	49	51	+ 4,1	1 037	1 187	+ 14,5	1 086	1 238	+ 14,0
Mannheim "	1 863	2 110	+ 13,3	30	43	+ 43,3	1 107	1 216	+ 9,8	1 137	1 259	+ 10,7
Mosbach "	589	646	+ 9,7	4	13	+ 225,0	264	354	+ 34,1	268	367	+ 36,9
Pforzheim "	752	786	+ 4,5	17	14	- 17,7	392	534	+ 36,2	409	548	+ 34,0
Sinsheim "	632	691	+ 9,3	16	19	+ 18,8	331	436	+ 31,7	347	455	+ 31,1
Tauberbischofsheim "	811	840	+ 3,6	23	26	+ 13,0	355	438	+ 23,4	378	464	+ 22,8
Nordbaden	24 426	28 860	+ 18,2	376	446	+ 18,6	12 147	14 410	+ 18,6	12 523	14 856	+ 18,6
Freiburg Stadtkreis	2 836	3 150	+ 11,1	23	20	- 13,1	1 379	1 541	+ 11,7	1 402	1 561	+ 11,1
Baden-Baden "	801	897	+ 12,0	9	5	- 44,5	337	312	- 7,4	346	317	- 8,4
Bühl Landkreis	1 015	1 229	+ 11,2	29	39	+ 34,5	642	660	+ 2,8	671	699	+ 4,2
Donauschingen "	662	818	+ 23,6	22	34	+ 54,5	404	492	+ 21,8	426	526	+ 23,5
Emmendingen "	1 005	1 078	+ 7,3	26	34	+ 30,8	703	690	- 1,9	729	724	- 0,7
Freiburg "	819	1 020	+ 24,5	30	24	- 20,0	499	596	+ 19,4	529	620	+ 17,2
Hochschwarzwald "	632	685	+ 8,4	8	5	- 37,5	291	337	+ 15,8	299	342	+ 14,4
Kehl "	816	904	+ 10,8	16	15	- 6,3	413	446	+ 8,0	429	461	+ 7,5
Konstanz "	2 131	2 458	+ 15,3	29	31	+ 6,9	1 225	1 432	+ 16,9	1 254	1 463	+ 16,7
Lahr "	790	1 001	+ 26,7	12	22	+ 83,3	549	736	+ 34,1	561	758	+ 35,1
Lörrach "	1 311	1 460	+ 11,4	39	20	- 48,7	813	774	- 4,8	852	794	- 6,8
Müllheim "	709	873	+ 23,1	14	15	+ 7,1	339	450	+ 32,7	353	465	+ 31,7
Offenburg "	1 059	1 195	+ 12,8	30	27	- 10,0	676	761	+ 12,6	706	788	+ 11,6
Rastatt "	1 298	1 372	+ 5,7	26	24	- 7,7	859	879	+ 2,3	885	903	+ 2,0
Säckingen "	498	546	+ 9,6	20	14	- 30,0	373	432	+ 15,8	393	446	+ 13,5
Stockach "	575	605	+ 5,2	10	21	+ 110,0	359	339	- 5,6	369	360	- 2,4
Überlingen "	653	865	+ 32,5	16	30	+ 87,5	358	477	+ 33,2	374	507	+ 35,6
Villingen "	832	950	+ 14,2	17	10	- 41,2	480	658	+ 37,1	497	668	+ 34,1
Waldshut "	545	726	+ 33,2	19	26	+ 36,8	348	469	+ 34,8	367	495	+ 34,9
Wolfach "	594	656	+ 10,4	12	18	+ 50,0	348	355	+ 2,0	360	373	+ 3,6
Südbaden	19 581	22 388	+ 14,3	407	434	+ 6,6	11 395	12 836	+ 12,6	11 802	13 270	+ 12,4
Balingen Landkreis	955	1 101	+ 15,3	20	19	- 5,0	491	667	+ 35,8	511	686	+ 34,2
Biberach "	1 116	1 210	+ 8,4	22	35	+ 59,1	631	711	+ 12,7	653	746	+ 14,2
Calw "	1 000	1 370	+ 37,0	27	31	+ 14,8	644	856	+ 32,9	671	887	+ 32,2
Ehingen "	394	464	+ 17,8	17	20	+ 17,6	256	252	- 1,6	273	272	- 0,4
Freudenstadt "	891	961	+ 7,9	14	15	+ 7,1	445	531	+ 19,3	459	546	+ 19,0
Hechingen "	520	650	+ 25,0	23	13	- 43,5	293	438	+ 49,5	316	451	+ 42,7
Horb "	393	416	+ 5,9	11	8	- 27,3	290	240	- 17,3	301	248	- 17,6
Münsingen "	324	407	+ 25,6	11	10	- 9,1	194	278	+ 43,3	205	288	+ 40,5
Ravensburg "	1 488	1 630	+ 9,5	23	40	+ 73,9	774	916	+ 18,3	797	956	+ 19,9
Reutlingen "	2 113	2 312	+ 9,4	30	32	+ 6,7	1 139	1 149	+ 0,9	1 169	1 181	+ 1,0
Rottweil "	1 274	1 425	+ 11,9	25	25	± 0	706	810	+ 14,7	731	835	+ 14,2
Saulgau "	695	752	+ 8,2	24	13	- 45,8	342	438	+ 28,1	366	451	+ 23,2
Sigmaringen "	651	737	+ 13,2	12	14	+ 16,7	355	410	+ 15,5	367	424	+ 15,5
Tettngang "	1 135	1 194	+ 5,2	31	28	- 9,7	661	679	+ 2,7	692	707	+ 2,2
Tübingen "	1 595	1 885	+ 18,2	24	27	+ 12,5	819	916	+ 11,8	843	943	+ 11,9
Tutlingen "	817	914	+ 11,9	10	17	+ 70,0	448	519	+ 15,8	458	536	+ 17,0
Wangen "	993	1 109	+ 11,7	16	19	+ 18,8	525	593	+ 13,0	541	612	+ 13,1
Südwestwürttemberg-Hohenzollern	16 354	18 537	+ 13,3	340	366	+ 7,6	9 013	10 403	+ 15,4	9 353	10 769	+ 15,1
Baden-Württemberg	97 275	112 869	+ 16,0	1 710	1 955	+ 14,3	49 808	57 806	+ 16,1	51 518	59 761	+ 16,0

der geschlossenen Ortslage. Dazu kommt, daß auf den Straßen in der nicht geschlossenen Ortslage dem Fußgänger als Straßenverkehrsteilnehmer eine geringere Bedeutung zukommt als etwa im Innerortsverkehr.

Der Rückgang der Zahlen der an Unfällen beteiligten Kraftfahrer (einschließlich Motorroller) hat in Baden-Württemberg bereits 1955 eingesetzt. An der Reihe der Meßziffern (Basis 1953 = 100) kann man diese Entwicklung in beiden Ortslagen ablesen. Kraftwagen sind hingegen von Jahr zu Jahr häufiger in Unfälle verwickelt. Im Jahr 1959 wurden gegenüber 1953 in der geschlossenen und in der nicht geschlossenen Ortslage mehr als doppelt soviel unfallbeteiligte Kraftwagen gezählt. Den Fahrrädern kommt als unfallbeteiligte Verkehrsteilnehmern im Berichtsjahr nicht mehr ganz die Bedeutung zu, wie in früheren Jahren. Dagegen werden Mopeds von Jahr zu Jahr in immer stärkerem Maße in Unfälle verwickelt. Der zunächst unerwartete leichte Anstieg der Meßziffer im Jahr 1959 geht auf die bereits erwähnte höhere Verkehrsdichte als Folge einer verstärkten Ausnutzung der Fahrzeuge im Berichtsjahr zurück.

In der ständigen Verringerung des Anteils der Kraftfahrer, aber auch der Fahrräder, an der Gesamtsumme der beteiligten Verkehrsteilnehmer und des Anteils der auf Kraftfahrern bzw. Fahrrädern verunglückten Personen an der Gesamtsumme der Toten und Verletzten werden die Auswirkungen der schon mehrfach erwähnten strukturellen Veränderungen klar sichtbar.

Absolute Veränderungen der Zahl der Unfälle und der Zahl der verunglückten Personen gegenüber dem Vorjahr

Jahr	Unfälle	Verunglückte Personen				
		insgesamt	davon auf			
			Kraft- rädern	Kraft- wagen	Mopeds	Fahrräder
Geschlossene Ortslage						
1954	+ 4 692	+ 1 566	+ 422	+ 672	.	.
1955	+ 2 397	+ 862	- 796	+ 783	.	.
1956	+ 2 920	- 1 099	- 1 986	+ 732	+ 853	- 779
1957	+ 203	- 1 517	- 1 327	+ 337	+ 572	- 441
1958	+ 7 439	- 1 113	- 1 513	- 43	+ 290	+ 151
1959	+ 11 906	+ 5 024	+ 708	+ 1 875	+ 1 215	+ 455
Nicht geschlossene Ortslage						
1954	+ 1 312	+ 533	+ 137	+ 485	.	.
1955	+ 2 762	+ 1 893	+ 198	+ 1 337	.	.
1956	+ 840	- 23	- 1 016	+ 783	+ 404	- 223
1957	+ 615	+ 528	- 450	+ 1 040	+ 192	- 28
1958	+ 4 155	+ 632	- 558	+ 782	+ 197	+ 98
1959	+ 3 688	+ 3 219	+ 201	+ 2 668	+ 474	+ 75

Besonders anschaulich zeigen diese Zusammenhänge die absoluten Veränderungen der Zahlen der verunglückten Personen gegenüber dem Vorjahr. So hat sich im Jahr 1954 die Gesamtzahl der Verunglückten in der geschlossenen Ortslage, mit 1953 verglichen, um 1566 Personen erhöht. Die Zunahme

ging dabei in der Hauptsache auf die um 672 Personen gestiegene Zahl der auf Kraftwagen Verunglückten zurück. In etwas geringerem Umfang waren an dieser Entwicklung die auf Kraftfahrern Verunglückten mit einer Zunahme um 422 Personen beteiligt. Auf Fahrrädern bzw. Mopeds sind 1954 in der geschlossenen Ortslage um 303 Personen mehr verunglückt als 1953. Im Jahr 1955 hat die Gesamtzahl der Verunglückten dann nochmals um 862 Personen zugenommen. Diese Steigerung gegenüber dem Vorjahr war in der Hauptsache das Ergebnis aus einer Zunahme der Zahlen der mit Mopeds bzw. Kraftwagen verunglückten Personen. Ihr stand zum ersten Mal eine Abnahme der Zahl der auf Kraftfahrern zu Schaden gekommenen Personen gegenüber. In den folgenden Jahren, von 1956 bis 1958, waren die Gesamtzahlen der Verunglückten in der geschlossenen Ortslage bei einem Vergleich mit den Vorjahren stets rückläufig. Die Abnahmen gingen fast ausschließlich auf die rückläufige Bewegung der Zahlen der auf Kraftfahrern verunglückten Personen zurück. Im Jahr 1959 liegen die Verunglücktenzahlen wegen der stärkeren Ausnutzung der Fahrzeuge für sämtliche Fahrzeugarten in den beiden Ortslagen wieder über den entsprechenden Vorjahreszahlen.

Regionalzahlen

In der Kreistabelle werden die Hauptergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik für das Jahr 1959 in der Gliederung nach Regierungsbezirken und Kreisen dargestellt und die Zahlen der Unfälle sowie die Zahlen der getöteten, verletzten und verunglückten Personen insgesamt den entsprechenden Ergebnissen für 1958 gegenübergestellt. Wenn aus diesen Zahlen Schlüsse über die Entwicklung in den verschiedenen Landesteilen gezogen werden sollen, so darf nicht außer acht gelassen werden, daß es sich bei den Kreiszahlen um sehr kleine statistische Massen handelt, besonders bei den Getöteten, die schon sehr stark vom Zufall beeinflußt sein können. So ist, um nur einige Beispiele herauszugreifen, die auffallende Zunahme der Zahl der Getöteten im Landkreis Heilbronn auf das Omnibusunglück bei Lauffen am Neckar zurückzuführen. Im Kreis Mosbach hingegen verteilt sich die verhältnismäßig hohe Zahl der Getöteten auf mehrere Unfälle.

Eine Aufschlüsselung der Zahlen nach Regierungsbezirken in Baden-Württemberg, wie sie in der Tabelle enthalten ist, zeigt, daß die Unfallzahlen, aber auch die Zahlen der Verunglückten in den beiden nördlichen Landesteilen erheblich höher sind als etwa in Südbaden oder Südwürttemberg-Hohenzollern. Auch die Zunahmen der Zahlen waren im Berichtsjahr gegen 1958 in Nordwürttemberg und Nordbaden verhältnismäßig stärker als in den beiden übrigen Regierungsbezirken. Auffallend hoch ist die Zahl der Getöteten in Nordwürttemberg gestiegen. Ein Drittel aller Straßenverkehrsunfälle des Jahres 1959 ereignete sich in den neun Stadtkreisen des Landes. Von den bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten kommen dagegen nur rund 18 vH, von den Verletzten knapp 27 vH auf die Stadtkreise.

Norbert Mach

Die Steuereinnahmen im 1. Rechnungsvierteljahr und im 1. Kalenderhalbjahr 1960

Weiteres Wachstum von April bis Juni 1960

Die Einnahmen aus den Steuern des Bundes und der Länder beliefen sich in Baden-Württemberg in den Monaten April bis Juni 1960, dem ersten Quartal des Rechnungsjahres 1960, auf 1747 Mill. DM und übertrafen damit das im entsprechenden Vorjahrszeitraum erzielte Ergebnis um 205,3 Mill. DM = 13,3 vH. An dieser Aufkommenssteigerung waren im Berichtsvierteljahr hauptsächlich die Umsatzsteuer (+ 81,7 Mill. DM = 17,4 vH), die Lohnsteuer (+ 74,4 Mill. DM = 41,6 vH) und die veranlagte Einkommensteuer (+ 44,9 Mill. DM = 17,4 vH) beteiligt. Die Vermehrung des Umsatzsteuerertrags, die noch kräftiger war als in den drei Vormonaten¹,

in denen sie 13,5 vH betragen hatte, spiegelt deutlich das konjunkturelle Wachstum der Gesamtnachfrage wider, das weiterhin maßgeblich durch die starke Investitionstätigkeit und durch die Zunahme des privaten Verbrauchs bestimmt wurde. Der hohe Mehrertrag an Lohnsteuer erklärt sich wie im Vorvierteljahr¹ zum Teil dadurch, daß die Einnahmen im Vergleichszeitraum durch Steuerrückerstattungen (infolge der Senkung 1958) abnorm tief lagen; überwiegend dürfte er jedoch - neben der Zunahme der Beschäftigtenzahl - auf den Anstieg der Lohn- und Gehaltssummen in der Industrie

¹ Vgl. „Statistische Monatshefte Baden-Württemberg“, 8. Jg. 1960, Heft 6, S. 154 ff.