

Zur Gefährdung von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr

Die Feststellung, daß die Zahlen der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendlichen in den vergangenen Jahren stärker zugenommen haben als die Gesamtzahlen der Verunglückten aller Altersjahre, war Anlaß zu eingehenderen Untersuchungen. Weil das deutsche Verkehrsrecht die Begriffe des Kindes und des Jugendlichen nicht festlegt, werden in weitgehender Übereinstimmung mit dem allgemeinen Sprachgebrauch als Kleinkinder oder Kinder im vorschulpflichtigen Alter Personen von 0 bis unter 6 Jahren angesehen. Als Kinder im schulpflichtigen Alter gelten alle Personen vom vollendeten sechsten Lebensjahr bis unter 15 Jahre. Die Altersgruppe der Jugendlichen umfaßt schließlich Personen vom vollendeten 15. Lebensjahr bis unter 18 Jahre. Nach diesem Gliederungsprinzip sind in *Tabelle 1* die Gesamtzahlen der bei Straßenverkehrsunfällen in Baden-Württemberg in den Jahren von 1960 bis 1972 verunglückten Personen sowie die der verunglückten Kleinkinder und Kinder im schulpflichtigen Alter, aber auch die der verunglückten Jugendlichen nachgewiesen. Die Daten zeigen für alle genannten Altersgruppen eine anhaltend steigende Tendenz. Auf 100 000 der Bevölkerung bezogen erweisen sich die Jugend-

Tabelle 1
Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen insgesamt sowie die verunglückten Kinder und Jugendlichen

Jahr	Verunglückte Personen aller Altersjahre	Darunter		
		Kinder		Jugendliche ¹⁾
		Kleinkinder ¹⁾	Schulpflichtige Kinder ²⁾	
1960	62 879	1 950	4 134	3 587
1961	61 879	1 921	4 303	3 437
1962	58 611	1 985	4 202	2 979
1963	59 496	1 989	4 501	3 381
1964	62 764	2 150	4 800	3 849
1965	61 782	2 199	4 923	3 949
1966	65 644	2 392	5 191	4 400
1967	66 605	2 528	5 856	4 346
1968	65 842	2 497	5 873	4 332
1969	66 897	2 506	6 040	4 639
1970	77 410	2 628	6 876	5 297
1971	75 266	2 629	6 855	5 651
1972	78 185	2 505	7 255	6 743

1960 = 100

1961	98,4	98,5	104,1	95,8
1962	93,2	101,8	101,6	83,0
1963	94,6	102,0	108,9	94,3
1964	99,8	110,3	116,1	107,3
1965	98,2	112,8	119,1	110,1
1966	104,4	122,7	125,6	122,7
1967	105,9	129,6	141,7	121,2
1968	104,7	128,1	142,1	120,8
1969	106,4	128,5	146,1	129,3
1970	123,1	134,8	166,3	147,7
1971	119,7	134,8	165,8	157,5
1972	124,3	128,5	175,5	188,0

Auf 100 000 der Bevölkerung innerhalb der Altersjahre

1960	821,1	252,4	480,2	947,2
1961	789,4	237,9	437,7	1 257,0
1962	733,5	237,7	415,3	1 112,9
1963	733,8	230,4	433,8	1 137,6
1964	760,1	241,2	452,2	1 196,1
1965	733,2	241,4	450,4	1 168,7
1966	769,2	258,2	459,1	1 281,6
1967	777,6	273,2	500,9	1 269,6
1968	755,6	270,5	483,4	1 252,7
1969	750,8	275,7	478,2	1 300,7
1970	864,6	301,4	528,7	1 453,8
1971	831,2	312,6	512,3	1 482,6
1972	854,1	314,1	529,2	1 703,3

¹⁾ 0 bis unter 6 Jahre. - ²⁾ 6 bis unter 15 Jahre. - ³⁾ 15 bis unter 18 Jahre.

lichen, also Personen im Alter von 15 bis unter 18 Jahren, als besonders gefährdet.

Ein Fünftel aller Verunglückten sind Kinder und Jugendliche

Seit 1967 nehmen die Anteile der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Kinder und Jugendlichen an den Gesamtzahlen der Verunglückten von Jahr zu Jahr kontinuierlich zu. Diese Feststellung ist besorgniserregend, weil sich für vergleichbare Anteile von Kindern und Jugendlichen an den jeweiligen Gesamtzahlen der Bevölkerung schon durch eine Reihe von Jahren eine leicht gegensätzliche Entwicklung abzeichnet (*Tabelle 2*). Die Hauptmasse der als Fußgänger verunglückten Kinder und Jugendlichen wurde beim Überqueren der Straße in Unfälle verwickelt. Im Durchschnitt der Jahre 1967 bis 1972 entfielen von der Gesamtzahl der Unfälle, bei denen Kinder und Jugendliche verunglückt sind, 87,5% auf solche, bei denen sie die Fahrbahn überqueren wollten. In 3,4% der Unfälle sind Kinder und Jugendliche beim Gehen in Richtung der Fahrbahn und in 6,9% auf andere Art, wie z. B. beim Spielen auf der Straße, in Unfälle verwickelt worden. Schließlich wurden in 2,2% der Unfälle Kinder und Jugendliche auf dem Bürgersteig bzw. Gehweg von Fahrzeugen angefahren. Es bedeutet zweifellos eine ganz grobe Vereinfachung des unüberschaubaren komplizierten Zusammenwirkens der verschiedenen schließlich zum Unfallereignis führenden Komponenten, wenn man davon ausgeht, daß Unfälle allein durch die Gegebenheiten am Unfallort und durch Verstöße gegen bestimmte Verkehrsvorschriften im Straßenverkehr bedingt sind. Es ist vielmehr Tatsache, daß das Zustandekommen so mancher Unfälle einfach nicht rational erklärt werden kann und daß viele Unfälle offensichtlich auf Grund von unbewußten Fehlleistungen, von durch die Jugend bedingtem Mangel an Reife, von verdrängten Ängsten und Wünschen und anderem passieren. Das gilt zweifellos in ganz besonderem Maße für Kinderunfälle.

Tabelle 2
Anteile der Kinder und Jugendlichen an der Bevölkerung sowie an der Gesamtzahl der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen

Jahr	Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen		Bevölkerungsstand jeweils 31. 12.			
	insgesamt	darunter Kinder und Jugendliche ¹⁾	insgesamt in 1000	darunter Kinder und Jugendliche ¹⁾		
		Anzahl		%	in 1000	%
1967	66 605	12 730	19,1	8 565,5	2 437,0	28,5
1968	65 842	12 802	19,4	8 713,9	2 483,6	28,5
1969	66 897	13 185	19,7	8 909,7	2 528,7	28,4
1970	77 410	14 801	19,1	8 953,6	2 536,8	28,3
1971	75 266	15 135	20,1	9 055,1	2 560,3	28,3
1972	78 185	16 503	21,1	9 154,2	2 564,4	28,0

¹⁾ Im Alter von 0 bis unter 18 Jahre.

Das erklärt auch, daß es trotz aller Bemühungen der verschiedenen Institutionen, die sich mit Verkehrserziehung befassen, Hinweise auf Gefahrenherde im Straßenverkehr geben, unfallträchtige Gefahrenstellen entschärfen oder gesetzliche Vorschriften erlassen, bisher kaum möglich war, die Unfallzahlen zu senken oder wenigstens auf einem bestimmten Stand über längere Zeit konstant zu halten.

Bemerkenswerte Aufschlüsse über die Gefährdung von Kin-

Tabelle 3
Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder und Jugendliche nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung sowie nach Altersgruppen 1972

Altersgruppen	Verunglückte Kinder und Jugendliche insgesamt	Davon als			
		Fußgänger	Radfahrer	Mitfahrer	Sonstige Fahrzeugführer
Anzahl					
Kleinkinder	2 505	1 380	54	1 070	1
Schulpfl. Kinder ..	7 255	3 082	2 016	2 115	42
Jugendliche	6 743	348	413	3 319	2 663
Zusammen	16 503	4 810	2 483	6 504	2 706
In Prozent von Spalte 1					
Kleinkinder	100	55,1	2,2	42,7	0,0
Schulpfl. Kinder ..	100	42,5	27,8	29,1	0,6
Jugendliche	100	5,2	6,1	49,2	39,5
Zusammen	100	29,2	15,0	39,4	16,4
In Prozent der jeweiligen Summen					
Kleinkinder	15,2	28,7	2,2	16,5	0,0
Schulpfl. Kinder ..	44,0	64,1	81,2	32,5	1,6
Jugendliche	40,8	7,2	16,6	51,0	98,4
Zusammen	100	100	100	100	100

den und Jugendlichen im Straßenverkehr ergeben sich nach der Art ihrer Teilnahme am Verkehr (Tabelle 3). Mit einem Anteil von 39,4% an der Gesamtzahl der verunglückten Kinder und Jugendlichen stand im Jahr 1972 die Gruppe der bei Unfällen innerhalb eines Kraftfahrzeuges geschädigten Personen an erster Stelle. Als Fußgänger sind 29,2% der Kinder und Jugendlichen bei Straßenverkehrsunfällen zu Schaden gekommen. Auf Radfahrer entfallen 15,0%, auf Sonstige Fahrzeugführer 16,4%. Anders betrachtet, stellen innerhalb der Gruppe der als Fußgänger verunglückten Kinder und Jugendlichen die schulpflichtigen Kinder mit 64,0% die Hauptmasse. An den verunglückten Radfahrern unter 18 Jahre sind Kinder im schulpflichtigen Alter mit mehr als vier Fünfteln beteiligt. Von der Masse der verunglückten Mitfahrer entfällt die gute Hälfte auf Jugendliche, ein knappes Drittel auf schulpflichtige Kinder und fast 17% auf Kleinkinder. Bei den verunglückten Sonstigen Fahrzeugführern handelt es sich fast ausschließlich um Jugendliche, die gemäß § 7 StVZO ab dem vollendeten 16. Lebensjahr Kraftfahrzeuge der Klassen 4 und 5 im Straßenverkehr führen dürfen.

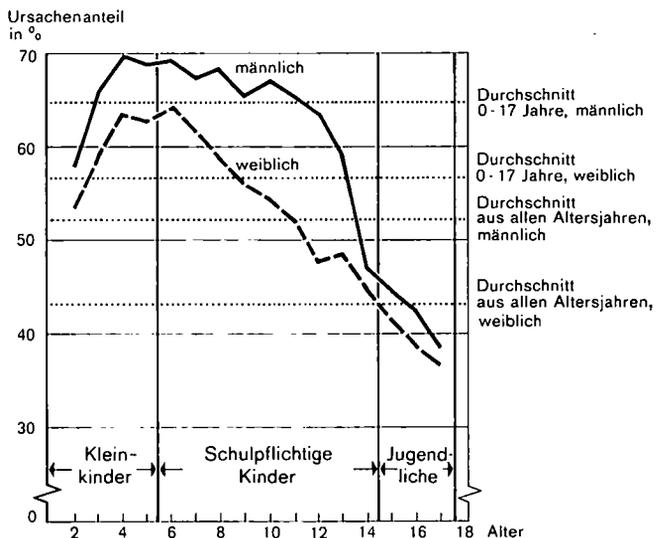
Verkehrssicheres Verhalten als Fußgänger erst ab dem 14. Lebensjahr

Als Fußgänger unfallbeteiligte Kinder und Jugendliche zeigen in der Gliederung nach Altersjahren und Geschlecht unterschiedliche Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Besondere Gegebenheiten am Unfallort und die Art der jeweils festgestellten Verstöße der Unfallbeteiligten gegen die Vorschriften im Straßenverkehr bleiben bei diesen Überlegungen unberücksichtigt. Das nebenstehende *Schaubild* über die sogenannten Ursachenanteile nach einzelnen Altersjahren vermittelt interessante Aufschlüsse über die Verhaltensweise der Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr, die in den Jahren 1967 bis 1972 in Baden-Württemberg als Fußgänger in Unfälle mit Personenschaden verwickelt waren. Unter Ursachenanteil ist dabei der Prozentsatz der den Unfall hauptsächlich verursachenden an der Gesamtzahl der unfallbeteiligten Fußgänger innerhalb der einzelnen Altersjahre zu verstehen. Ein Beispiel soll das noch näher erläutern. Im Jahr 1972 sind in unserem Lande insgesamt 9902 an Unfällen mit Personenschaden beteiligte Fußgänger gezählt worden. Davon waren nach vorläufigen polizeilichen Feststellungen 4815 oder 48,6% mit den entscheidenden Unfallursachen belastet. Das so errechnete Ergebnis entspricht weitgehend den Erwartungen. Die Wahrscheinlichkeit, unter unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmern

auch mit der Ursache belastet zu sein, wird um den Wert von 50% liegen, da an der Hauptmasse aller Unfälle zwei Verkehrsteilnehmer beteiligt sind. Vereinfacht ausgedrückt besagt das, daß niedrige Ursachenanteile auf ein weitgehend verkehrsgerechtes und sicheres Verhalten im Straßenverkehr schließen lassen, während hohe Ursachenanteile Indizien für meist unbewusstes Fehlverhalten sind. So betrachtet ist das *Schaubild* über die Ursachenanteile für Kinder und Jugendliche als Fußgänger im Straßenverkehr in der Gliederung nach Altersjahren und dem Geschlecht in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert. Zunächst kann man aus dem *Schaubild* ablesen, daß zweifellos beachtliche Unterschiede in der Verhaltensweise im Straßenverkehr zwischen den beiden Geschlechtern bestehen. So liegen die Ursachenanteile für Angehörige des männlichen Geschlechts durchweg erheblich über denen für das weibliche Geschlecht. Das gilt gleichermaßen für die Gesamtmasse aller unfallbeteiligten Fußgänger und für die Teilmasse der Kinder und Jugendlichen. Offensichtlich sind Männer, aber auch Knaben in schwierigeren Verkehrssituationen eher geneigt, ein Risiko einzugehen als Frauen oder Mädchen. Betrachtet man weiter den Verlauf der Kurven, die sich für die Ursachenanteile in der Gliederung nach Altersjahren ergeben, so kann man feststellen, daß diese Linienzüge für beide Geschlechter zunächst bis zum vierten Lebensjahr, also im vorschulpflichtigen Alter, stark ansteigen, ihren Höhepunkt um das fünfte bzw. sechste Lebensjahr erreichen, um dann in den folgenden Altersjahren wieder abzufallen. Gemessen an den durchschnittlichen Ursachenanteilen aller Altersjahre scheint ein verkehrssicheres Verhalten bei Knaben und Mädchen erst ab einem Alter zwischen dreizehn bzw. fünfzehn Jahren gegeben zu sein. Für Kinder beiderlei Geschlechts läßt sich nachweisen, daß sie erst etwa ab dem sechsten Lebensjahr fähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs voll zu erkennen und ihr Verhalten entsprechend einzurichten. Diese Fähigkeit nimmt dann mit den schon selbstgemachten Erfahrungen schnell zu. Für Kleinkinder im vorschulpflichtigen Alter ist die notwendige Reife für ein verantwortliches verkehrsgerechtes Verhalten im Straßenverkehr noch nicht vorhanden. Hier gilt es an die Erwachsenen, insbesondere an die Kraftfahrer, zu appellieren, sich dieser Tatsache stets bewußt zu sein und die Fahrweise entsprechend einzurichten. Auch wenn in diesen Fällen, und das besagen die überdurchschnittlich hohen Ursachenanteile, das

Schaubild 1

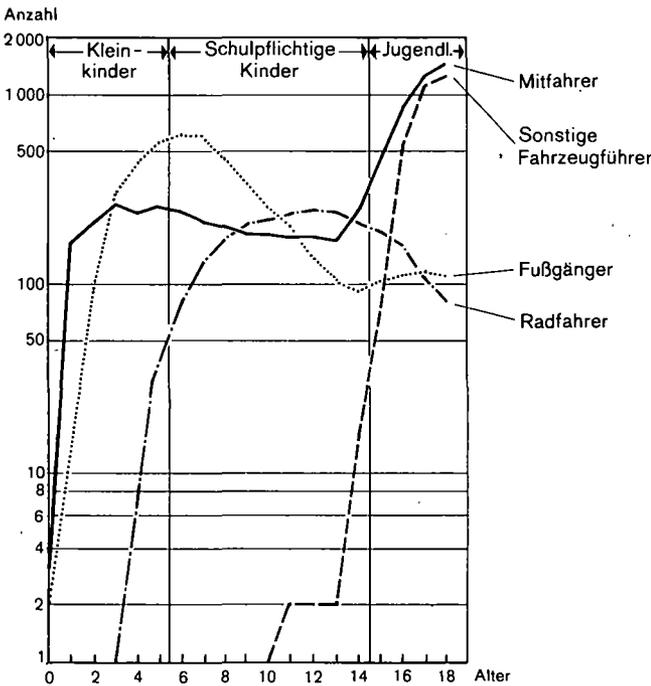
Anteil der Ursachenfälle an der Gesamtzahl der als Fußgänger 1967 bis 1972 unfallbeteiligten¹⁾ Kindern und Jugendlichen nach Altersjahren



1) Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder und Jugendliche nach Altersjahren

Jahresdurchschnitte 1967 bis 1972



25573

Fehlverhalten nach den Bestimmungen zur Ordnung im Straßenverkehr meist den Kleinkindern zugeschrieben wird, vermag selbst eine solche Feststellung keinen Kraftfahrer vor seinem Gewissen voll zu entlasten.

Jugendliche verunglücken vorwiegend auf Kraftfahrzeugen

Einen guten Überblick über die Gefährdung von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr vermittelt das beigegebene *Schaubild 2*. In ihm sind als Durchschnittswerte aus den Jahren 1967 bis 1972, die Zahlen der als Fußgänger, Radfahrer, Mitfahrer von Fahrzeugen aller Art und der als Fahrer motorbetriebener Zweiräder (Sonstige Fahrzeugführer) verunglückten Personen in der Gliederung für die einzelnen Altersjahre von 0 bis unter 18 Jahre, verzeichnet. Wegen der recht unterschiedlichen Größenordnung wurde für das *Schaubild* die einfache logarithmische Darstellung gewählt. Sie gibt prozentual gleiche Veränderungen im Gegensatz zur arithmetischen Form der Darstellung gleich stark wieder und macht so die verschiedenen Kurven in ihrer Bewegung vergleichbar. Beachtet muß bei einer Deutung der Darstellung freilich werden, daß Fußgänger, Radfahrer und Sonstige Fahrzeugführer als aktive, Mitfahrer hingegen als passive Teilnehmer am Straßenverkehr in Unfälle verwickelt wurden und dabei verunglückt sind. Es fällt auf, daß die Linienzüge für Fußgänger, Radfahrer und Sonstige Fahrzeugführer jeweils um die Altersjahre Höhepunkten zustreben, in denen diese Bevölkerungsgruppen noch als ausgesprochene Anfänger zu Fuß oder mit dem Fahrrad bzw. dem Moped, Mofa und Kleinkrafttrad unter den eigenverantwortlichen Teilnehmern am Straßenverkehr anzusehen sind. Aus dem *Schaubild* geht weiter hervor, daß die Kurven der verunglückten Mitfahrer und die der Sonstigen Fahrzeugführer, beginnend mit dem 14. Lebensjahr, plötzlich steil ansteigen. Diese Entwicklung in den Altersjahren von 14 bis unter 18 geht bei den Mitfahrern zum Teil darauf zurück, daß sich gleichgesinnte Jugendliche häufig zu gemeinsamen Fahrten im Personenkraftwagen zusammenfinden und dabei verunglücken. Der Drang zu Gruppenbildungen von Jugendlichen zu gemeinsamen Unternehmungen ist, um nur ein Beispiel zu nennen, aus dem scharenweisen, lärmbelästigenden mehrmaligen Umrunden von Häuserblocks mit Mopeds, Mofas und Kleinkraft- rädern weitgehend bekannt. Die außerordentlich hohen Zahlen für verunglückte Jugendliche, die als Sonstige Fahrzeugführer

Tabelle 4
Neuere Zahlen über die als Fußgänger im Straßenverkehr verunglückten Kinder

Jahr	MD ¹⁾ Monat ²⁾	Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen insgesamt	Davon verunglückt als Fußgänger		Als Fußgänger verunglückte Kinder ⁴⁾				
			Anzahl	-% ³⁾	insgesamt		Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
					Anzahl	-% ⁵⁾			
1967	MD	5550	782	14,1	342	43,7	13	156	173
1968	MD	5487	767	14,0	341	44,5	13	153	175
1969	MD	5575	783	14,0	345	44,1	11	154	180
1970	MD	6451	841	13,0	364	43,3	14	166	184
1971	MD	6272	808	12,9	354	43,8	13	164	177
1972	MD	6515	813	12,5	372	45,7	15	172	185
1972	Januar	5145	711	13,8	233	32,8	6	111	116
	Februar	5046	814	16,1	377	46,3	14	176	187
	März	5993	869	14,5	450	51,8	13	216	221
	April	6207	765	12,3	400	52,3	18	184	198
	Mai	7158	824	11,5	430	52,2	25	184	221
	Juni	7600	855	11,3	476	55,7	13	219	244
	Juli	8287	914	11,0	476	52,1	23	223	230
	August	6643	634	9,5	298	47,0	15	142	141
1972	Zusammen	52079	6386	12,3	3140	49,2	127	1455	1558
	MD	6510	798	12,3	393	49,2	16	182	195
1973	Januar	5243	664	12,7	237	35,7	6	111	120
	Februar	4986	699	14,0	296	42,3	11	134	151
	März	6002	896	14,9	492	54,9	16	257	219
	April	5865	670	11,4	332	49,6	7	148	177
	Mai	7023	810	11,5	404	49,9	15	171	218
	Juni	6868	767	11,2	377	49,2	19	165	193
	Juli	7906	818	10,3	404	49,4	23	179	202
	August	5784	587	10,1	278	47,4	10	121	147
1973	Zusammen	49677	5911	11,9	2820	47,7	107	1286	1427
	MD	6210	739	11,9	352	47,6	13	161	178

¹⁾ Endgültige Zahlen der Monatsdurchschnitte. - ²⁾ Vorläufige Monatsergebnisse. - ³⁾ Anteile der verunglückten Fußgänger an der Gesamtzahl der Verunglückten. - ⁴⁾ Personen im Alter von 0 bis unter 15 Jahren. - ⁵⁾ Anteil der als Fußgänger verunglückten Kinder an der Gesamtzahl der verunglückten Fußgänger.

in Unfälle verwickelt wurden, haben ihren Grund darin, daß dieser Personenkreis ab dem vollendeten 16. Lebensjahr bereits die Erlaubnis für das Fahren von Mopeds, Mofas und Kleinkrafträdern erwerben kann und von dieser Möglichkeit auch weitgehend Gebrauch macht.

Für 1973 niedrigere Zahlen verunglückter Kinder und Jugendlicher zu erwarten

Die Zahlen der an Unfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer, der Fahrzeuge der verschiedenen Arten und der Fußgänger, geben ein gutes Abbild der Struktur des Straßenverkehrs. Veränderungen in der Zusammensetzung des Verkehrsvolumens wirken sich auch weitgehend auf Veränderungen in der Entwicklung der Unfallzahlen aus. Die Gesamtzahlen der bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen, das gilt auch für die Teilmasse der verunglückten Kinder und Jugendlichen, folgt

wiederum im großen und ganzen bis zu einem gewissen Grad der allgemeinen Entwicklung der Unfallzahlen. So kann man aus der beigegebenen *Tabelle 4*, in der die Zahlen der bei Straßenverkehrsunfällen insgesamt Verunglückten, die der verunglückten Fußgänger aller Altersjahre sowie die der als Fußgänger im Straßenverkehr verunglückten Kinder für die ersten acht Monate des laufenden Jahres nachgewiesen und vergleichbaren Daten aus dem Jahr 1972 gegenübergestellt werden, ablesen, daß die Zahlen im laufenden Jahr deutlich unter den Ergebnissen von 1972 bleiben. Man kann davon ausgehen, daß diese Tendenz sich auch in ähnlichem Umfang in den Zahlen für verunglückte Kinder und Jugendliche als Radfahrer, Mitfahrer und Sonstige Fahrzeugführer niederschlagen wird. Eine Erklärung für diese Entwicklung kann aus den wenigen bisher vorliegenden Daten für 1973 noch nicht gegeben werden.

Dipl.-Ing. Norbert Mach

Fremdenverkehrsangebot und -nachfrage in regionaler Sicht

Aufgrund der Vielfalt der landschaftlichen Gegebenheiten, der zahlreichen heilwirksamen Quellen und der günstigen klimatischen Verhältnisse ist Baden-Württemberg ein beliebtes Bäder- und Reiseland. Obwohl nach der Einwohnerzahl nur an dritter Stelle, nimmt es, gemessen an der Zahl der Gästeübernachtungen in den Fremdenverkehrsgemeinden, nach Bayern Platz zwei unter den Bundesländern ein. Die Wertschöpfung des Fremdenverkehrs in Baden-Württemberg fällt zwar mit einem Anteil von rund 1% am Bruttoinlandsprodukt nur verhältnismäßig gering aus, doch dient der Fremdenverkehr in bestimmten Gebieten unseres Landes als wichtige Einkommensquelle. Zu diesem Ergebnis kam unter anderem auch eine statistische Analyse der fachlichen und regionalen Verteilung über die Dienstleistungsbereiche unseres Landes, die an Hand der Beschäftigtenzahlen der Beherbergungsbetriebe aus der Arbeitsstättenzählung 1970 große regionale Unterschiede aufzeigte¹.

Mit der Fremdenverkehrsstatistik werden nicht alle Gemeinden, sondern nur solche erfaßt, welche jährlich 5000 und mehr Gästeübernachtungen aufzuweisen haben. Dabei handelt es sich vorwiegend um Großstädte, Heilbäder, Luftkur- und Erholungsorte. Nach der Neuabgrenzung des Berichtskreises zum 1. April 1971 wurden in Baden-Württemberg 712 Gemeinden zur Fremdenverkehrsstatistik herangezogen. Diese Zahl hat sich zwischenzeitlich durch Gemeindezusammenschlüsse im Zuge der Gemeindereform auf 609 Berichtsgemeinden reduziert.

Fast 290 000 Betten stehen den Gästen zur Verfügung

Nach der mit Stichtag 1. April 1973 durchgeführten, sogenannten Kapazitätserhebung, bei der in den Beherbergungsbetrieben Baden-Württembergs die Zahlen der für die Unterbringung von Gästen vorhandenen Zimmer und Betten erhoben werden, stehen fast 290 000 Betten zur Verfügung.

Gemessen am gesamten Bettenangebot Baden-Württembergs zählen die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald mit einem Anteil von 12%, Freudenstadt mit 10% und Calw mit 8% vor dem Ortenaukreis, dem Landkreis Waldshut und dem Bodenseekreis zu den bedeutendsten des Landes. Auf diese sechs Kreise entfällt zusammen fast die Hälfte der gesamten Bettenkapazität aller Fremdenverkehrsgemeinden.

Diese starke Konzentration ist sowohl auf die Zahl als auch die Größe der in diesen Kreisen gelegenen Fremdenverkehrsgemeinden zurückzuführen. So sind beispielsweise allein in den vorgenannten sechs Kreisen 222 Gemeinden, also mehr als ein Drittel aller Berichtsgemeinden, zur Fremdenverkehrsstatistik meldepflichtig. Außerdem liegen, gemessen an der Bettenkapazität, 26 der 50 bedeutendsten Fremdenverkehrsgemeinden in diesen Kreisen, die im übrigen über fast ein Viertel des gesamten Bettenangebots verfügen.

Ein besseres Bild als es der Vergleich der absoluten Bettenzahlen und ihrer Anteile in den einzelnen Kreisen vermittelt, wird durch eine Darstellung der jeweiligen Bettendichte (Bettenzahl bezogen auf 10 000 der Wohnbevölkerung) ermöglicht. Danach gehören, wie *Schaubild 1* zeigt, die Landkreise Freudenstadt, Breisgau-Hochschwarzwald und Calw, in denen 3466, 2862 bzw. 2378 Betten auf 10 000 der jeweiligen Wohnbevölkerung kommen, vor dem Landkreis Waldshut, dem Tauberkreis, dem Bodenseekreis und dem Stadtkreis Baden-Baden zu den Kreisen mit der größten Bettendichte. Über das geringste Bettenangebot, gemessen an der Einwohnerzahl, verfügen neben den beiden Stadtkreisen Mannheim (65) und Pforzheim (72) auch die im Einzugsbereich der Landeshauptstadt gelegenen, sehr dicht besiedelten Kreise Ludwigsburg und Esslingen. Insgesamt ist zu vermerken, daß mit Ausnahme von Baden-Baden und Heidelberg, in allen Stadtkreisen das Bettenangebot, bezogen auf die Wohnbevölkerung, verhältnismäßig gering ist. Das gleiche gilt für den Mittleren Neckarraum, die westliche Schwäbische Alb und die Ostalb.

28 % der Betten von Privatvermietern

Neben der gesamten Bettenkapazität kommt auch der Relation zwischen der Bettenzahl der Beherbergungsbetriebe und der Privatvermieter größere Bedeutung zu. Mit dem Bettenangebot der privaten Zimmervermieter wird die beim Beherbergungsgewerbe vorhandene Kapazität vor allem in den Monaten der Hauptreisezeit beträchtlich erweitert. Bei einem Rückgang der Bettennachfrage scheiden diese zu einem Teil aus dem Markt aus, womit den gewerblichen Betrieben auch außerhalb der Hochsaison eine günstigere Ausnutzung ihrer Bettenkapazität möglich ist. Von den insgesamt rund 290 000 in Baden-Württemberg bereitstehenden Gästebetten stammen allein 82 000 von Privatvermietern. Das sind 28% des Gesamtangebots. Besonders im Schwarzwald und am Bodensee nimmt das private Bettenangebot einen beachtlichen Umfang

¹ Vgl. Hirsch, Rolf, und Meyer-Haitz, Doris, Die Dienstleistungsbereiche in Baden-Württemberg in: Jahrbücher für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg, 18. Jg. 1. Heft 1973, S. 44.