

# Statistisches Amt des Saarlandes

## Kurzbericht

Nr. IV/73

- 5. Oktober 1954 -

Jg. 4

Die Motorisierung im Saarland am 1.7.1954 im internationalen Vergleich.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen aller Art erreichte am 1. Juli 1954 rund 68 000 Stück. Das waren 14 000 Kraftfahrzeuge oder 26 vH mehr als im Jahr zuvor. Ausserdem waren insgesamt 2 640 Kraftfahrzeuganhänger zugelassen. Der Anteil der Motorräder stieg auf 39 vH. Am Kraftwagenbestand 1) (ohne Motorräder, die in den internationalen Übersichten vielfach nicht aufgeführt wurden, und ohne Anhänger) hatten die Personwagen einschliesslich der Omnibusse einen Anteil von gut drei Fünfteln, die Last- und Lieferwagen einschliesslich der Sonderfahrzeuge und Zugmaschinen einen solchen von knapp zwei Fünfteln.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen im Saarland am 1.7.1954 nach Kraftfahrzeugarten und Kreisen

K r e i s	Kraft- räder	Perso- nen- wagen	Last- kraft- wagen	Om- ni- bus- se	Sonder- kfz. u. Zug- mach.	Kraft- fahr- zeuge zus.	Zahl d. Einw.	
							absolut	je Kfz
Saarbr.-Stadt	6 315	5 719	2 818	89	232	15 173	117 792	7,8
Saarbr.-Land	2 648	6 935	3 853	424	333	14 193	250 985	10,6
Saarlouis	4 463	3 275	2 230	67	286	10 321	166 020	16,1
Merzig-Wadern	2 534	1 463	1 082	55	223	5 357	83 385	15,6
Ottweiler	4 072	3 337	1 720	61	177	9 367	156 808	16,7
St. Wendel	2 303	1 209	812	8	136	4 468	80 315	18,0
St. Ingbert	2 014	1 376	835	22	134	4 381	67 842	15,5
Homburg	2 149	1 560	796	13	190	4 708	62 830	13,3
Saarland	26 498	24 874	14 146	739	1 711	67 968	985 977	14,5

Von allen Kraftfahrzeugen waren 15 200 oder 22 vH im Stadtkreis Saarbrücken, 14 200 oder 21 vH im Landkreis Saarbrücken, in beiden Kreisen zusammen also 43 vH beheimatet. Unter Einrechnung der Kreise Saarlouis

1) Im folgenden werden mit "Kraftwagen" alle Personen- und Nutzkraftwagen, mit "Kraftfahrzeugen" die Kraftwagen und die Kraftträder zusammen bezeichnet.

# Statistisches Amt des Saarlandes

## Berichtigung zum Kurzbericht

Nr. IV/73

- 5. Oktober 1954 -

Jg. 4

Die Motorisierung im Saarland am 1.7.1954 im internationalen Vergleich.

Auf der ersten Seite des Kurzberichtes sind in der dort aufgeführten Tabelle die Bestandszahlen an Kraftfahrzeugen der Kreise Saarbrücken-Stadt und Saarbrücken-Land verwechselt und infolgedessen die Zahl der Einwohner je Kraftfahrzeug in der letzten Spalte der Tabelle falsch errechnet worden.

Es wird gebeten, folgende Verbesserungen vorzunehmen:

1. - Tabelle

Kreis	Kraft- räder	Per- sonen- wagen	Last- kraft- wagen	Omni- busse	Sonder- kfz u. Zug- masch.	Kraft- fahr- zeuge zus.	Zahl der Ein- wohner	
							absolut	je Kfz
Saarbr.-Stadt	2 648	6 935	3 853	424	333	14 193	117 792	8,3
Saarbr.-Land	6 315	5 719	2 818	89	232	15 173	250 985	16,5
.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.

2. - Text

Der erste Satz nach der Tabelle muss heißen:

"Von allen Kraftfahrzeugen waren 14 200 oder 21 vH im Stadtkreis Saarbrücken, 15 200 oder 22 vH im Landkreis Saarbrücken, in beiden Kreisen also 43 vH beheimatet."

und Ottweiler waren in den vier industriell wichtigsten und am stärksten bevölkerten Kreisen 72 vH des Gesamtbestandes an Kraftfahrzeugen konzentriert und 28 vH waren in den übrigen vier überwiegend landwirtschaftlichen Kreisen beheimatet. Während im Saarland durchschnittlich ein Kraftfahrzeug auf 14,5 Einwohner kam, betrug die Kraftfahrzeugdichte in Saarbrücken ein Kraftfahrzeug auf 7,8 Einwohner.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen im Saarland am 1.9.1939, 1.7.1953 und 1.7.1954

Art der Kraftfahrzeuge	1.9.1939 <sup>1)</sup>		1.7.1953		1.7.1954		Zunahme am	
	Bestand	Anteil d. Art. in vH	Bestand	Anteil d. Art. in vH	Bestand	Anteil d. Art. in vH	1.7.53	1.7.54
Krafträder	15 235	42,5	19 420	36,0	26 498	39,0	+ 27,5	+ 73,9
Personenkraftwagen	12 742	35,6	19 895	36,9	24 874	36,6	+ 56,1	+ 95,2
Kraftomnibusse	279	0,8	643	1,2	739	1,1	+ 130,5	+ 164,9
Last- u. Lieferwagen	6 379	17,8	12 530	23,2	14 146	20,8	+ 96,4	+ 121,8
Zugmaschinen	927	2,6	994	1,8	1 136	1,7	+ 7,2	+ 22,5
Sonderkraftfahrzeuge	254	0,7	491	0,9	575	0,8	+ 93,9	+ 126,4
Kfz. insgesamt	35 816	100,0	53 973	100,0	67 968	100,0	+ 50,7	+ 89,8
Anhänger	1 934	-	2 366	-	2 638	-	+ 22,3	+ 36,4

1) Nach dem heutigen Gebietsstand des Saarlandes

Die Zahl aller Fahrzeuge ging am 1.7.1953 um 51 vH, am 1.7.1954 um 90 vH über den Stand vom 1.9.1939 hinaus, wobei der Berechnung für 1939 der heutige Gebietsstand des Saarlandes zu Grunde gelegt ist. Bereits im Laufe des Juli 1951 war der Vorkriegsbestand erreicht, wobei allerdings die Zusammensetzung des Bestandes nach Fahrzeugarten Unterschiede gegenüber der Vorkriegszeit aufwies. Im Juli 1951 gab es rund 4 000 Last- und Lieferwagen mehr und dafür über 4 000 Motorräder weniger als 1939. Die Motorisierung hatte also bereits

Die Entwicklung des Bestandes an Kraftfahrzeugen im Saarland vom September 1945 bis 1. Juli 1954 in absoluten Zahlen (berechnet auf Grund des heutigen Gebietsstandes)

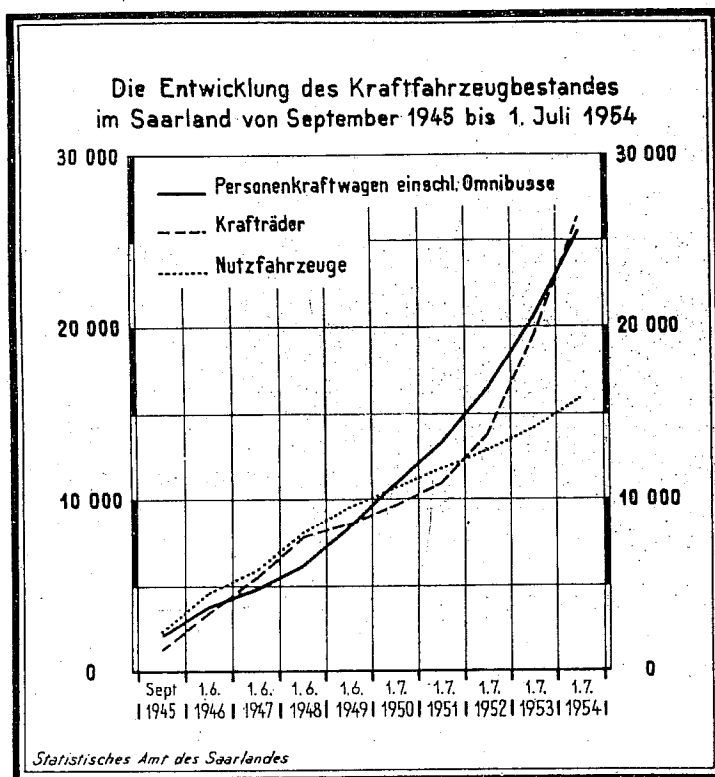
Jahr Stichtag	Krafträder	Personenkraftwagen	Lastkraftwagen	Kraftomnibusse	Zugmaschinen	sonst. Kraftfahrzeuge	Kraftfahrzeuge insgesamt	Einw. je Kraftfahrzeug	Kraftfahrz. je 1000 Einw.
Sept. 1945	1 265	2 126	1 890	63	230	156	5 730	°	°
1.6.1946	3 497	3 722	3 791	122	617	175	11 924	°	°
1.6.1947	5 830	4 729	4 903	143	857	198	16 660	52,4	19,1
1.6.1948	7 927	5 981	6 840	242	884	241	22 115	40,8	24,5
1.6.1949	8 663	7 958	8 282	401	913	298	26 515	34,8	28,7
1.7.1950	9 643	10 444	9 331	476	864	349	31 107	30,3	33,0
1.7.1951	10 868	12 680	10 399	521	906	395	35 769	26,7	37,5
1.7.1952	13 625	15 877	11 352	578	952	444	42 828	22,5	44,4
1.7.1953	19 420	19 895	12 530	643	994	491	53 973	18,1	55,4
1.7.1954	26 498	24 874	14 146	739	1 136	575	67 968	14,5	68,9

im Juli 1951 trotz der gleichen Zahl der Kraftfahrzeuge einen erheblich höheren Grad erreicht als vor dem Kriege. Denn das Kraftrad ist zwar ein selbständiges motorisiertes Fahrzeug, aber was die Platzbeanspruchung und Transport-

leistung angeht, den Last- und Lieferwagen nicht gleichwertig.<sup>2)</sup> Die Struktur des Kraftfahrzeugbestandes hat sich inzwischen wieder der Vorkriegsstruktur genähert. Die Nutzfahrzeuge hatten Mitte 1954 am Gesamtbestand einen Anteil von 23 vH gegen 21 vH im Jahre 1939, die Personenwagen einen Anteil von 38 vH gegen 36 vH, die Motorräder dagegen einen Anteil von 39 vH gegen 43 vH, so dass man wohl sagen darf, dass der Kraftfahrzeugbestand heute annähernd doppelt so gross ist wie vor dem Kriege.

Vom zusammengeschmolzenen Bestand an Kraftfahrzeugen im Jahre 1945 aus betrachtet, stieg die Zahl der Nutzfahrzeuge bis zum 1. Juli 1954 auf das Siebenfache, die der Personenwagen einschliesslich der Omnibusse auf das Zwölffache und die der Motorräder auf das Einundzwanzigfache.

Der jährliche Zugang an Kraftfahrzeugen ist absolut ständig grösser geworden. Die graphische Darstellung der Bestandszahlen ergibt daher eine steil ansteigende Kurve.



Um die Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes im Saarland mit derjenigen in anderen westeuropäischen Gebieten vergleichen zu können, kann man die Kraftfahrzeugzahlen zur Grösse der Bevölkerung, der Landesfläche oder der Strassenlänge ins Verhältnis setzen.

Der übliche internationale Masstab für den Grad der Motorisierung ist das Verhältnis zwischen der Zahl der Kraftwagen oder auch aller Kraftfahrzeuge und der Einwohnerzahl. Dabei wird meist angegeben, auf wieviel Einwohner ein Kraftwagen kommt, eine Zahl also, die bei fortschreitender Motorisierung immer kleiner wird und daher leicht irreführen kann. Es wird deshalb im folgenden umgekehrt die Zahl der Kraft-

fahrzeuge je 1 000 Einwohner als direkt proportionaler Masstab für die Ausstattung der Bevölkerung mit Kraftfahrzeugen angegeben. Desgleichen wird später die Zahl der Kraftfahrzeuge je qkm Landesfläche und je km Strassenlänge verwandt.

Beim Vergleich der entsprechenden Zahlen für die verschiedenen Länder muss man im übrigen beachten, dass in grösseren Ländern ein Ausgleich zwischen stärker motorisierten und schwächer motorisierten Landesteilen erfolgt, während dies im Saarland nicht in gleichem Masse der Fall ist. Daher sind auch die Verhältniszahlen über den Grad der Motorisierung nur mit gewissen Einschränkungen vergleichbar.

Hinsichtlich der Ausstattung der Bevölkerung mit Kraftwagen (ohne Motorräder) rangierte das Saarland Anfang 1954 mit 38,7 Kraftwagen je 1 000

<sup>2)</sup> Im einschlägigen Schrifttum sind deshalb schon Vorschläge gemacht worden, unter Trennung des motorisierten Güterverkehrs vom motorisierten Personenverkehr auf der Landstrasse bei der Darstellung des Personenverkehrs ein Motorrad gleich einem halben Personenwagen zu rechnen.

Einwohner unter den europäischen Ländern an zehnter Stelle erheblich hinter den Nachbarländern Frankreich (73,8) und Luxemburg (75,1) und unmittelbar hinter der Bundesrepublik (45,0).

Die Kraftfahrzeugbestände in europäischen Ländern und den USA  
am 1.1.1954 (1)

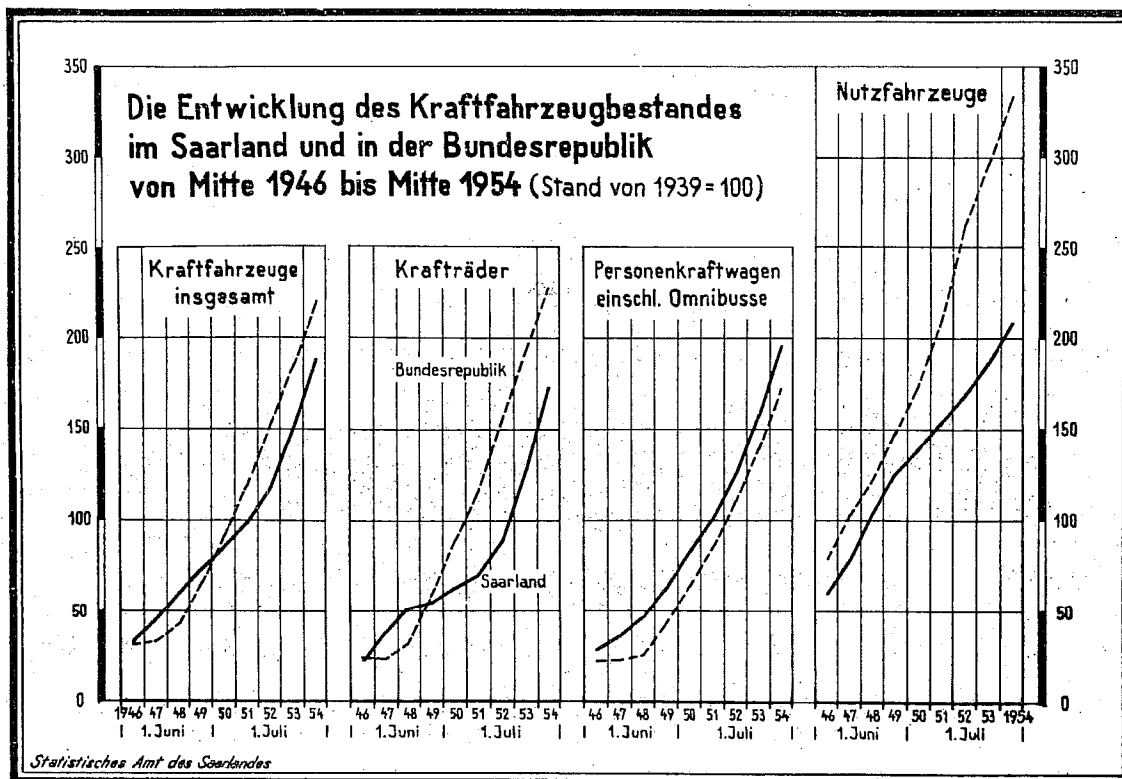
Land	Personen- wagen und Omnibusse	Nutz- fahr- zeuge aller Art	Personen und Nutz- fahr- zeuge	Pers. und Nutz- fahrz. auf 1000 Einw.	Motor- räder	Kraft- fahr- zeuge insge- samt	Kraft- fahrz. insges. auf 1 000 Einw.
Schweden	436 400	195 600	632 000	88,1	300 000	932 000	129,9
Grossbritannien 2)	2903 430	1379 230	4282 660	84,2	963 530	5246 190	103,2
Luxemburg	14 430	8 350	22 780	75,1	6 000	28 780	93,0
Frankreich 3)	2123 000	1037 000	3160 000	73,8	825 000	3985 000	93,1
Dänemark	161 720	133 690	295 410	67,6	66 560	361 970	82,8
Belgien	391 450	178 000	569 450	65,4	180 000	749 450	86,1
Schweiz	223 820	64 180	288 000	59,0	173 700	461 700	94,5
Norwegen	93 900	94 300	188 200	56,0	35 000	223 200	66,4
Westdeutschl. 4)	1277 850	937 270	2215 120	45,0	2123 290	4338 410	88,0
Saarland	23 080	14 930	38 010	38,7	22 450	60 460	61,6
Holland	200 300	125 800	326 100	31,1	119 000	445 100	42,4
Oesterreich	77 910	88 450	166 360	23,9	203 820	370 180	53,3
Italien	629 500	390 000	1019 500	21,7	1230 000	2249 500	47,8
USA	45583 580	13459 310	59042 890	369,9	425 000	59467 890	372,5

1) Die Zahlen der Kraftfahrzeugbestände sind dem Heft "World Motor Census" der Zeitschrift "The American Automobile" vom Mai 1954 entnommen, die Motorisierungszahlen errechnet. - 2) einschl. Nordirland. - 3) Näherungswerte, da es keine genaue Kraftfahrzeugbestandsstatistik gibt, sondern nur die Neuzulassungen statistisch erfasst werden. In Ermangelung von Zahlen über die Abgänge werden die Bestandszahlen jeweils geschätzt. - 4) Ohne Westberlin.

Bezieht man die Krafträder in die Berechnung mit ein, so stehen zwar Schweden mit 130 und Grossbritannien mit 103 Kraftfahrzeugen je 1 000 Einwohner wiederum an der Spitze, es folgen dann jedoch die Schweiz (95), Frankreich und Luxemburg (je 93).

Die Bundesrepublik rangiert auf Grund ihres hohen Kraftradbestandes mit 88 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohner unmittelbar hinter diesen Ländern an sechster Stelle, während das Saarland mit 61,6 Kraftfahrzeugen je 1000 Einwohner erheblich dahinter zurückbleibt, und nach Belgien, Dänemark und Norwegen wieder den zehnten Platz einnimmt. Holland, Oesterreich, Italien und die in der Tabelle nicht aufgeführten Länder Portugal, Spanien, Irland, Finnland, Griechenland und Jugoslawien sind noch weniger motorisiert als das Saarland. Wie verschieden stark die Zahlen über die Motorisierung der einzelnen Länder im übrigen beeinflusst werden, je nachdem ob man die Krafträder in die Berechnung einbezieht oder nicht, das zeigen die Beispiele der USA und Italiens. In den Vereinigten Staaten, deren Kraftwagenbestand je 1 000 Einwohner übrigens mehr als viermal so gross ist wie der des am stärksten motorisierten europäischen Landes (Grossbritannien) und fast zehnmal so gross wie im Saarland, machen die Motorräder noch nicht 1 vH des gesamten Kraftfahrzeugbestandes aus; die Zahl der Kraftwagen und der Kraftfahrzeuge je 1 000 Einwohner ist daher kaum verschieden. In Italien gibt es dagegen mehr Krafträder als Kraftwagen. Die Motorisierungszahl ist deshalb bei Einschluss der Motorräder mehr als doppelt so hoch (47,8) wie wenn die Motorräder unberücksichtigt bleiben (21,7). Ein hoher Anteil der Motorräder am Kraftfahrzeugbestand scheint weitgehend durch die Einkommensverhältnisse und durch psychologische Momente bedingt

zu sein. Er ist offenbar besonders dort zu finden, wo die Motorisierung sich im Stadium rascher Entwicklung befindet.



Vergleicht man die Entwicklung der Motorisierung im Saarland während der letzten Jahre mit derjenigen in der Bundesrepublik, so ergibt sich, dass Mitte 1946 die Zahl der Kraftfahrzeuge je 1 000 Einwohner in beiden Gebieten etwa gleich gross war. Bis zum Jahre 1949 machte die Motorisierung im Saarland schnellere Fortschritte als in der Bundesrepublik. Vom Frühjahr 1949 ging die Entwicklung dann in der Bundesrepublik mit stets stärkeren Zuwachsquoten wesentlich schneller weiter als im Saarland. Während in Westdeutschland der Vorkriegsbestand an Kraftfahrzeugen Mitte 1950 wieder erreicht wurde, war dies im Saarland erst ein Jahr später der Fall, und während der Kraftfahrzeugbestand Mitte 1954 im Saarland um 90 vH grösser war als 1939, ging er in der Bundesrepublik um 120 vH über den Vorkriegsstand hinaus. Dabei ergaben sich bei den einzelnen Fahrzeugarten charakteristische Unterschiede. Die Zahl der Personenkraftwagen ist im Saarland stärker, die Zahl der Krafträder weit weniger gestiegen als in der Bundesrepublik. Am meisten fällt jedoch die unterschiedliche Entwicklung bei den Nutzfahrzeugen ins Gewicht. Während sich ihre Zahl im Saarland gegenüber der Vorkriegszeit reichlich verdoppelt hat, ist sie in der Bundesrepublik auf über das Dreifache gestiegen. Dabei ist freilich zu berücksichtigen, dass 1939 im Saarland im Zusammenhang mit dem Westwallbau überdurchschnittlich viele Lastkraftwagen zugelassen waren, aber heute ist auch die Zahl der Nutzfahrzeuge je 1 000 Einwohner in der Bundesrepublik um ein Viertel höher als im Saarland. Dazu kommt noch, dass in der Bundesrepublik auf jedes dritte Nutzfahrzeug ein Anhänger, im Saarland aber nur auf jedes sechste Nutzfahrzeug ein Anhänger kommt. Allerdings ist die durchschnittliche Ladefähigkeit der Lastkraftwagen im Saarland etwas grösser. Die geringere Ausstattung mit Nutzfahrzeugen mag bis zu gewissem Grade durch die schwerindustrielle Struktur des Saarlandes bedingt sein, da die Lastkraftwagen für die Beförderung von Schwergütern (Kohle, Erz, Stahl) über grössere Strecken weniger in Betracht kommen als für die Beförderung von hochwertigen Industrieprodukten.

Die Entwicklung des Bestandes an Kraftfahrzeugen im Saarland und in der Bundesrepublik von September 1945 bis 1. Juli 1954  
(berechnet auf Grund des heutigen Gebietsstandes)

Jahr/Stichtag	Saarland					Bundesrepublik				
	Kraft- räder	Personen- kraft- wagen und Omni- busse	Last- kraft- wagen, Zugmasch. u. sonst. Kraftfahr- zeuge	Kraft- fahr- zeuge ins- gesamt	Kraft- fahr- zeuge je 1000 Einw.	Kraft- räder	Personen- kraft- wagen und Omni- busse	Lastkraft- wagen, Zugmaschi- nen und sonstige Kraftfahr- zeuge	Kraft- fahr- zeuge ins- gesamt	Kraft- fahr- zeuge je 1000 Einw.
Sept. 1945	1 265	2 189	2 276	5 730	.	.	.	.	.	.
1.6.1946	3 497	3 844	4 583	11 924	15,5	256 119	193 309	229 773	679 201	15,9
1.6.1947	5 830	4 872	5 958	16 660	19,1	234 846	195 040	304 145	734 031	16,4
1.6.1948	7 927	6 223	7 965	22 115	24,5	327 936	224 986	356 137	909 059	19,8
1.6.1949	8 663	8 359	9 493	26 515	28,7	615 678	364 911	433 250	1413 839	30,2
1.7.1950	9 643	10 920	10 544	31 107	33,0	913 546	532 802	503 455	1949 803	41,0
1.7.1951	10 868	13 201	11 700	35 769	37,5	1180 675	701 028	611 787	2493 490	51,9
1.7.1952	13 625	16 455	12 748	42 828	44,4	1580 367	912 090	760 278	3252 735	67,1
1.7.1953	19 420	20 538	14 015	53 973	55,3	1965 144	1124 467	864 683	3954 294	80,7
1.7.1954	26 498	25 613	15 857	67 968	68,9	2300 731	1415 942	976 643	4693 316	94,8

Bei einem Vergleich mit den Ergebnissen für die einzelnen Bundesländer zeigt sich, dass in den Nachbargebieten Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg sowohl die Zahl der Kraftwagen als auch die Zahl der Kraftfahrzeuge je 1 000 Einwohner höher ist als im Saarland.

Bezieht man die Zahl der Kraftfahrzeuge nicht auf die Bevölkerung sondern auf die Landesfläche, so ergeben sich für die Kraftfahrzeugdichte völlig andere Zahlen. Die dicht bevölkerten Gebiete rücken dann stark in den Vordergrund, und das Saarland steht daher nach der Zahl der Kraftwagen je qkm unter den europäischen Ländern nach Belgien und Grossbritannien an dritter Stelle vor der Bundesrepublik. Bezieht man die Motorräder mit ein, so rückt es sogar auf die zweite Stelle vor. Frankreich tritt noch hinter Westdeutschland und Luxemburg zurück.

Die Kraftfahrzeugdichte auf die Landfläche bezogen am 1.1.1954

Land	Landesfläche in qkm	Kraftwagen auf 1 qkm	Kraftfahrzeuge auf 1 qkm
Belgien	30 506	18,7	24,6
Grossbritannien	242 606	17,6	21,6
Saarland	2 567	14,8	23,6
Westdeutschland	245 289	9,1	17,7
Luxemburg	2 568	8,9	11,2
Frankreich	550 986	5,7	7,2
Schweden	449 200	1,4	2,1
Norwegen	323 916	0,6	0,7

In der Tabelle sind die für diesen Vergleich unwichtigen Länder weggelassen, Schweden und Norwegen jedoch hineingenommen, um zu zeigen, wie gering in dünnbevölkerten Ländern mit grossen Gebieten kaum bewohnter Gebirge und Ödflächen die Kraftfahrzeugdichte, auf die Landesfläche bezogen, sein kann, obwohl die Zahl der Kraftfahrzeuge je 1 000 Einwohner dort recht hoch ist. Interessant ist auch, dass in den USA nur 8 Kraftfahrzeuge auf den qkm kommen, also viel weniger als in dichtbesiedelten europäischen Ländern. Die Zahlen besagen freilich nicht mehr, als dass sich die Kraftfahrzeuge in Ländern mit dünner Besiedlung trotz reichlicher Ausstattung der Bevölkerung mit Kraftfahrzeugen und möglicher Zusammenballung in einzelnen Gebieten, im Land als ganzes betrachtet, weit mehr verlieren als in dichtbesiedelten Staaten.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der zum Ausbau des Strassen-netzes notwendigen Aufwendungen ist ein Vergleich der Verkehrsdichte be-deutsam, die angibt, wieviel Kraftfahrzeuge je km Strassenlänge in einem Lande vorhanden sind.

Die Schwierigkeit bei der Feststellung der Verkehrsdichte liegt in dem Umstand, dass es mangels entsprechender internationaler Vereinbarungen keine genaue zwischenstaatliche Strassenklassifikation gibt. Allerdings wären durch eine solche auch noch nicht alle Vergleichsschwierigkeiten überwunden, weil sich die Zahlen über die Gesamtlänge der klassifizier-ten Strassen ebenfalls auf sehr unterschiedlich ausgebaute Verkehrswege (von den Autobahnen bis zu den Landstrassen 2.Ordnung) beziehen und des-wegen nur mit grossen Einschränkungen vergleichbar sind. Immerhin lassen sich anhand der verfügbaren Zahlen über das Strassennetz doch ungefähre Anhaltspunkte über die Verkehrsdichte in benachbarten Ländern gewinnen.

Die folgenden Zahlen über das Strassennetz der Bundesrepublik, Frank-reichs und Luxemburgs basieren auf den im Bulletin des Statistiques de Transport der ECE 1952 veröffentlichten Angaben, die im Falle Frankreichs um 65 000 km reduziert wurden, da im Journal Officiel vom 11.12.1953 diese Streckender chemins vicinaux als "en lacune" ab-gesetzt wurden. Bei Luxemburg wurde ein kleiner Abschlag im Hinblick darauf vorgenommen, dass die in der Revue nationale des Routes vom Juli 1953 genannten 900 km chemins vicinaux zweiter Klasse wohl über-wiegend als Zufahrtswege von den einzelnen Gehöften zu den zwischen-örtlichen Verbindungen anzusehen sind. Im Saarland gibt es 1694 km klassifizierte und 150 km sonstige befahrbare Strassen.

Die Verkehrsdichte im Saarland und den Nachbarländern  
am 1.1.1954

Land	Strassen-länge in km	Zahl der Kraftfahr- zeuge		Kraftfahrzeuge je km Strasse	
		insgesamt	davon Mo- tor- räder	Motor- räder voll be- rücksicht. rück-sicht. berücks.	Motor- räder z.Hälfte berücks.
Saarland	1 884	60 460	22 450	32,8	26,2
Bundesrepublik	247 600	4 338 410	2 123 290	17,5	13,2
Luxemburg	3 360	28 780	6 000	8,6	6,8
Frankreich	656 500	3 985 000	825 000	6,1	5,4

Im Saarland kommen fast 33 Kraftfahrzeuge auf 1 km Verkehrsstrasse, in Westdeutschland 18, in Luxemburg fast 9 und in Frankreich nur 6 Kraftfahr-zeuge. Will man dem berechtigten Einwand Rechnung tragen, dass das Kraft-rad im Vergleich zum Kraftwagen einen erheblich geringeren Raumbedarf auf der Strasse hat und dass dieser Gesichtspunkt bei zwischenstaatlichen Ver-gleichen berücksichtigt werden muss, weil sonst nicht vergleichbare Zahlen verglichen werden, so wird der Ansatz der Krafträder mit der Hälfte ihrer Anzahl annähernd das richtige Mass darstellen. Bei Berechnung der Zahlen in der letzten Spalte der Tabelle sind die Krafträder mit 50 vH eingesetzt. Die Reihenfolge der Verkehrsdichte bleibt auch bei dieser Berechnung die gleiche, die zahlenmässigen Unterschiede zwischen den Ländern ändern sich dagegen etwas, am stärksten beim Saarland und bei der Bundesrepublik in-folge des grossen Motorradbestandes.

Die Anzahl der Kraftfahrzeuge je km Strasse ist im Saarland nach beiden Rechnungen ausserordentlich hoch. Beim Vergleich mit der Bundesrepublik und Frankreich, dessen dicht ausgebautes Strassennetz trotz des grossen Kraft-fahrzeugbestandes am wenigsten belastet erscheint, muss freilich beachtet werden, dass in den industriellen dicht besiedelten Teilen dieser Länder die Verkehrsdichte vielfach weit über den Durchschnitt hinausgehen dürfte. Aber dies ändert im Grunde nichts daran, dass das Saarland als dichtbesie-deltes Industriegebiet eine sehr hohe Verkehrsdichte hat, die es notwendig macht, im Interesse der Verkehrssicherheit dem Ausbau der Strassen grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden.