

männlichen Arbeitern nur 0,2 Stunden und bei den weiblichen Arbeitern nur 0,1 Stunde betragen hat. Bei der durchschnittlich längeren Arbeitszeit der Männer fiel hier die Zunahme der Zahl der männlichen Beschäftigten im Baugewerbe ins Gewicht. Bei den einzelnen Gewerbegruppen war die Veränderung der Arbeitsstundenzahl je Woche uneinheitlich, und zwar war bei der ledererzeugenden und bei der kunststoffverarbeitenden Industrie ein Rückgang um 1,8 Stunden bzw. um eine Stunde und in weiteren neun Gewerbegruppen ein Rückgang um weniger als eine Stunde zu verzeichnen, während in neun Gewerbegruppen die durchschnittliche Wochenarbeitszeit um weniger als zwei Stunden verlängert wurde. Mit der jahreszeitlich bedingten Belebung im Frühjahr nahm die Zahl der Wochenarbeitsstunden im Brauereigewerbe (+ 5 Stunden), im Baugewerbe (+ 3,4 Stunden), in der Sägeindustrie (+ 3,1 Stunden) und in der Industrie der Steine und Erden (+ 2 Stunden) stärker zu.

Entsprechend der Entwicklung der Bruttostundenverdienste und der Wochenarbeitszeiten war auch bei den Bruttowochenverdiensten eine Erhöhung für alle Arbeiter in der Industrie und im Baugewerbe von 86,26 DM im Februar um 3,3 vH auf 89,09 DM im Mai 1956 festzustellen, hingegen lag der Index der Bruttowochenverdienste im Mai nur um 2,7 vH höher als im Februar 1956. Hierbei stand das Baugewerbe im Vordergrund, vor allem, was die Hilfsarbeiter in diesem Gewerbe betrifft, für die ein Anstieg der Bruttowochenverdienste im Berichtsvierteljahr um 4,5 vH nachgewiesen wird. Die Tariflohnerhöhung im Bekleidungs-gewerbe wirkte sich stark bei den um 2,5 vH erhöhten Bruttowochenverdiensten der weiblichen Fach- und angelernten Arbeiter aus, während die entsprechenden Veränderungszahlen für die männlichen Facharbeiter und für alle männlichen Arbeiter + 1,5 vH (männliche angelernte Arbeiter + 0,3 vH) sowie für die weiblichen Hilfsarbeiter + 1,3 vH und für alle weiblichen Arbeiter + 2,1 vH betrugen.

Erhebliche Steigerung der Bruttowochenverdienste überwiegend in saisonabhängigen Gewerbegruppen

Die Veränderungen der Bruttowochenverdienste waren in den einzelnen Gewerbegruppen wesentlich stärker abgestuft als die der Bruttostundenverdienste und die der Wochenarbeitszeiten, da sich beide Einflüsse zum Teil verstärkten. In der ledererzeugenden Industrie und in der kunststoffverarbeitenden Industrie bewirkte die Rückläufigkeit beider Komponenten ein Absinken der Bruttowochenverdienste um 3,9 vH und um 3,1 vH. Gleichfalls ergaben sich verminderte Bruttowochenverdienste in der Musikinstrumenten- und Spielwarenindustrie (-1,6 vH), in der papierverarbeitenden Industrie (-1,1 vH), in der metallverarbeitenden Industrie (-0,6 vH) und in der Gießereindustrie (-0,3 vH) aus dem stärkeren Einfluß der herabgesetzten Wochenarbeitszeiten. Bei vier Gewerbegruppen betrug die Zunahme der Bruttowochenverdienste von Februar zu Mai 1956 weniger als 2 vH und bei sieben Gewerbegruppen zwischen 2 vH und 4 vH. Erheblich verstärkt haben sich die Einflüsse der angehobenen Bruttostundenverdienste und der verlängerten Wochenarbeitszeiten schließlich in sieben Gewerbegruppen, wie aus der nachfolgenden Tabelle im einzelnen zu ersehen ist.

Abgesehen von dem Brauereigewerbe und dem Bekleidungs-gewerbe handelt es sich hierbei im wesentlichen um solche Gewerbegruppen, die in Abhängigkeit von der frühjahrsmäßigen Belebung der Bauwirtschaft stehen.

Die Veränderungen der Bruttoverdienste und der Wochenarbeitszeiten aller Arbeiter in ausgewählten Gewerbegruppen Baden-Württembergs von Februar zu Mai 1956

Gewerbegruppe	Bruttowochenverdienst in DM		Veränderung Mai 1956 gegen Februar 1956		
	Febr. 1956	Mai 1956	der Brutto- wochen- verdienste	der Brutto- stunden- verdienste	der Zahl der Arbeitsstunden je Woche
			in vH		
Brauereigewerbe	103,31	121,26	+ 17,4	+ 6,8	+ 9,8
Bekleidungs-gewerbe	54,28	61,94	+ 14,1	+ 10,3	+ 3,4
Baugewerbe	92,57	102,77	+ 11,0	+ 3,2	+ 7,4
Industrie der Steine und Erden	91,92	100,71	+ 9,6	+ 5,2	+ 4,0
Sägeindustrie	68,58	75,17	+ 9,6	+ 2,7	+ 6,8
Keramische Industrie	78,83	83,04	+ 5,3	+ 2,2	+ 3,0
Bautischlerei und Möbelherstellung	77,66	81,56	+ 5,0	+ 1,9	+ 3,2

Hans Schneider

Die Preise für die Benützung der öffentlichen örtlichen Verkehrsmittel 1938, 1950 und 1956

Um einen einwandfreien Überblick über die Entwicklung der Preise für die Benützung der öffentlichen örtlichen Verkehrsmittel zu bekommen, wurde in den größeren Berichtsgemeinden zur Statistik der Einzelhandelspreise eine Sondererhebung durchgeführt, wobei in Anlehnung an die regelmäßigen Erhebungen die Preise für jeweils drei genau festgelegte Strecken in verschiedenen Entfernungsstufen zu den Stichtagen 1. Juni 1938, 1. Juni 1950 und 1. Juni 1956 für die Einzelfahrt und für die Wochenkarte im Berufsverkehr erfragt wurden. Während der Begriff der Einzelfahrt nahezu völlig eindeutig auszulegen war, ergaben sich bei der Wochenkarte im Berufsverkehr insofern Schwierigkeiten, als entsprechend dem unterschiedlichen Tarifaufbau und den unterschiedlichen Beförderungsbestimmungen die genaue Bezeichnung der Karte¹⁾ und die Bezugsbedingungen nicht einheitlich festzulegen sind. Von den acht in Baden-Württemberg herangezogenen Städten²⁾, deren Erhebungsergebnisse ausgewertet wurden, war im Juni 1956 nur in zwei Fällen der Bezug einer

Wochenkarte an keine Bedingungen geknüpft. In fünf Städten war im Juni 1956 die Wochenkarte antragsgebunden und nur für einen bestimmten Personenkreis, zum Beispiel für in nicht selbständigen Berufen beschäftigte Erwerbspersonen zugänglich, wobei in vier Städten eine Höchstgrenze des Einkommens der Antragsteller nicht überschritten werden durfte. In diesen Gemeinden gab es für Personen außerhalb dieses Kreises keine der Wochenkarte entsprechende auf den regelmäßigen wöchentlichen Berufsverkehr zugeschnittenen Fahrausweise. Nur in einer Stadt war im Juni 1956 neben der antragsgebundenen Arbeitswochenkarte noch eine freie Jedermannwochenkarte zum höheren Preis eingeführt. In diesem Fall wurde die erstgenannte Karte der Auswertung zugrunde gelegt, da sie von der Mehrzahl der Personen im Berufsverkehr benützt werden dürfte.

Für die Stichtage 1. Juni 1938 und 1. Juni 1950 waren im allgemeinen einwandfrei vergleichbare Preise zu ermitteln. Nur in einer Stadt waren im Jahr 1938 die jetzt zugrunde gelegten Strecken in mittlerer und weiterer Entfernung noch nicht in Betrieb, so daß hier eine behelfsmäßige Berechnung auf Grund der Preisentwicklung für die kürzere Strecke in der betreffenden Gemeinde vorgenommen werden mußte. Gleichfalls für

¹⁾ Arbeiterwochenkarte, Arbeitswochenkarte, Wochenheft, Wochenstreckenkarte, 12-Fahrten-Wochenkarte.

²⁾ Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Freiburg, Ulm, Heilbronn, Tübingen und Baden-Baden.

die mittlere und weitere Entfernung war im Jahr 1938 in einer Stadt noch keine Wochenkarte im Berufsverkehr eingeführt, wodurch als Ersatz der damalige Preis für drei Fahr-scheinhefte mit je vier Fahrten einzusetzen war. Außer Be-tracht blieben bei der Untersuchung betriebstechnische Ver-änderungen. Wurde etwa der Straßenbahnbetrieb auf Omni-busbetrieb umgestellt, und war damit eine Tarifierhöhung ver-bunden, so mußte sie als echte Verteuerung gewertet werden.

Das in den Tabellen 1 und 2 dargestellte Ergebnis der Sondererhebung läßt erkennen, daß nach den gemeinde-weise berechneten Mittelwerten aus den Preisen für die drei Entfernungsstufen die Preisbewegung im Landes-durchschnitt von 1938 bis 1950 für den Einzelfahrschein um 1,5 vH und für die Wochenkarte um 3 vH rückläufig war. Von 1950 bis 1956 verteuerte sich dann der Einzel-fahrschein um 32 vH und die Wochenkarte um 38,3 vH, so daß in der insgesamt erfaßten Zeitspanne vom 1. Juni 1938 bis zum 1. Juni 1956 das Preisniveau für die Einzel-fahrt um 30 vH und für die Wochenkarte um 34,1 vH ge-stiegen ist. Wird die Preisentwicklung für die Einzelfahrt und für die Wochenkarte – nach der Gewichtung im Preisindex für die Lebenshaltung der mittleren Ver-brauchergruppe zusammengefaßt – mit einem Preisindex für die Benützung der öffentlichen örtlichen Verkehrsmittel dargestellt, so ergeben sich hierfür folgende Werte:

Zeit	1. Juni 1938=100	1. Juni 1950=100
1. Juni 1938	100	102,2
1. Juni 1950	97,9	100
1. Juni 1956	131,7	134,6

Nach diesem Ergebnis setzte die Verteuerung bei der Benützung der öffentlichen örtlichen Verkehrsmittel erst nach Mitte 1950 ein, während der vorangegangene Zeit-abschnitt durch eine gewisse Preisstabilität gekennzeich-net ist. Diese Stabilität erstreckte sich allerdings nur auf die Durchschnittswerte, in denen sich die recht erheb-lichen Preisveränderungen in den einzelnen Entfernungs-stufen weitgehend aufgehoben haben. Von 1938 bis 1950 vollzog sich eine erhebliche Nivellierung der Preise inner-halb der Tarife, was daraus ersichtlich wird, daß die Preise für die Einzelfahrt auf der kürzeren Strecke in dieser Zeit um 9,6 vH angehoben und auf der längeren Strecke um 10,9 vH herabgesetzt wurden. Bei der Wo-chenkarte lag die Verteuerung für die kürzere Strecke bei 9,8 vH und die Verbilligung für die längere Strecke bei 9,2 vH. Diese Nivellierung findet einen sichtbaren Ausdruck in der Tatsache, daß 1938 die Spanne zwischen dem Durchschnittspreis für die kürzere Strecke und dem für die längere Strecke beim Einzelfahrschein 62,3 vH und bei der Wochenkarte 44,9 vH des Preises für die Durchschnittsstrecke betrug, und daß diese Sätze im Jahr

1950 auf 41,4 vH beim Einzelfahrschein und auf 26,5 vH bei der Wochenkarte zurückgingen. Zwar wurde diese Entwicklung von 1950 bis 1956 zum Teil wieder aufge-hoben, jedoch zeigen die den vorgenannten Streuungs-werten entsprechenden Sätze im Jahr 1956 mit 50 vH für den Einzelfahrschein und 34,4 vH für die Wochen-karte, daß die Verhältnisse im Jahr 1956 eher mit denen im Jahr 1950 als mit denen im Jahr 1938 vergleichbar sind.

Für die bei der Tarifgestaltung sicherlich beabsichtigte Nivellierung von 1938 bis 1950 dürften verschiedene Gründe maßgeblich gewesen sein. Einmal sind während der Kriegszeit zum Zwecke der Personaleinsparung vielerorts Einheitstarife – also ohne Preisabstufungen nach der Länge der Fahrtstrecke – eingeführt worden. Zum anderen ergab sich als Folge der stärkeren Kriegszer-störungen in den Kerngebieten der Städte eine zuneh-mende Wohndichte in den Rand- und Außenbezirken, so daß die Wiedereinführung von stark abgestuften Tarifen zu unbilligen sozialen Härten geführt hätte, wobei aller-dings, wie die Entwicklung von 1950 bis 1956 zeigt, all-mählich wieder eine schärfere Differenzierung der Preise nach der Fahrtlänge angestrebt wird.

Die in der Erhebung vorgenommene Aufgliederung nach einzelnen Entfernungsstufen ist hinsichtlich der Vergleichbarkeit zweifellos mit Mängeln behaftet, da die Auswahl und die Zuordnung von der Länge des gesam-ten Streckennetzes in den einzelnen Städten abhängig war. Ein gemeindeweiser Vergleich der Preise für die Benützung der öffentlichen örtlichen Verkehrsmittel ist daher mit dem vorliegenden Zahlenmaterial nicht mög-lich. Auch die Frage, was ein Kilometer Straßenbahn-oder Omnibusfahrt kostet – soweit sich die Frage über-haupt vernünftig beantworten läßt –, ist von geringem Interesse, da für den Fahrgast nur der Fahrpreis zwi-schen zwei bestimmten Punkten von Bedeutung sein dürfte und jede darüber hinaus gebotene Leistung in Form einer nicht ausgenützten Fahrberechtigung nur einen potentiellen Wert besitzt. Es soll daher nicht auf den kaum realisierbaren zwischenörtlichen Preisvergleich eingegangen werden, sondern nur die Frage gestreift werden, wie sich unter der einmal vorgenommenen Streckenauswahl die zwischengemeindliche Preisstreuung von 1938 bis 1956 verändert hat.

In dieser Zeit haben sich nun die Preisrelationen für die Einzelfahrt auf der kürzeren und auf der mittleren Strecke im Durchschnitt kaum verschoben (Tabelle 2). Eine Angleichung der Preise in den einzelnen Gemein-den ergab sich bei der Einzelfahrt nur bei der längeren Strecke, wobei die von 1938 bis 1956 ermittelte Er-höhung des jeweils höchsten Preises 20 vH und die des niedrigsten Preises 50 vH betrug. Noch mehr nahmen die Abstufungen der Wochenkartenpreise von Gemeinde zu Gemeinde ab, was nicht nur aus den rückläufigen

Die Preise für die Benutzung der öffentlichen örtlichen Verkehrsmittel in Baden-Württemberg
Tabelle 1
jeweils am 1. Juni 1938, 1950 und 1956

Entfernungsstufe	Durchschnittspreis aus den Angaben von 8 Gemeinden			Höchster Preis von den Preisen in 8 Gemeinden			Niedrigster Preis von den Preisen in 8 Gemeinden		
	1. 6. 1938	1. 6. 1950	1. 6. 1956	1. 6. 1938	1. 6. 1950	1. 6. 1956	1. 6. 1938	1. 6. 1950	1. 6. 1956
Einzelfahrt in Pf									
Kürzere Strecke	18,8	20,6	25,6	20	25	30	15	20	20
Mittlere Strecke	24,4	25,0	33,1	30	30	40	20	20	30
Längere Strecke	35,0	31,2	42,5	50	45	60	20	20	30
Durchschnitt	26,0	25,6	33,8	31,7	30,0	40,0	18,3	20,0	28,3
Wochenkarte im Berufsverkehr in DM									
Kürzere Strecke	1,32	1,45	1,88	1,60	1,80	2,00	0,90	0,90	1,60
Mittlere Strecke	1,61	1,52	2,21	2,40	2,20	2,70	1,10	1,10	1,60
Längere Strecke	2,07	1,88	2,65	4,20	3,60	4,00	1,10	1,10	1,60
Durchschnitt	1,67	1,62	2,24	2,60	2,40	2,80	1,10	1,10	1,60

Die Entwicklung und Streuung der Preise für die Benutzung der öffentlichen örtlichen Verkehrsmittel in Baden-Württemberg jeweils am 1. Juni 1938, 1950 und 1956

Tabelle 2

Entfernungsstufe	Veränderung der Durchschnittspreise in vH			Abweichung des Durchschnitts- preises für die einzelnen Entfernungsstufen von dem Preis für die Durchschnittsstufe in vH			Mittlere quadratische Abweichung der gemeindeweise ermittelten Preise in vH des Durchschnitts- preises aus den Angaben aller erfaßten Gemeinden		
	1. 6. 1950 gegen 1. 6. 1938	1. 6. 1956 gegen 1. 6. 1950	1. 6. 1956 gegen 1. 6. 1938	1. 6. 1938	1. 6. 1950	1. 6. 1956	1. 6. 1938	1. 6. 1950	1. 6. 1956
Einzelfahrschein									
Kürzere Strecke	+ 9,6	+ 24,3	+ 36,2	- 27,7	- 19,5	- 24,3	11,2	8,3	11,7
Mittlere Strecke	+ 2,5	+ 32,4	+ 35,7	- 6,2	- 2,3	- 2,1	12,3	17,2	13,0
Längere Strecke	- 10,9	+ 36,2	+ 21,4	+ 34,6	+ 21,9	+ 25,7	28,6	23,7	22,8
Durchschnitt	- 1,5	+ 32,0	+ 30,0	-	-	-	16,9	13,7	13,6
Wochenkarte im Berufsverkehr									
Kürzere Strecke	+ 9,8	+ 29,7	+ 42,4	- 21,0	- 10,5	- 16,1	18,5	22,1	9,1
Mittlere Strecke	- 5,6	+ 45,4	+ 37,3	- 3,6	- 6,2	- 1,3	26,1	21,2	17,2
Längere Strecke	- 9,2	+ 41,0	+ 28,0	+ 24,0	+ 16,0	+ 18,3	45,9	37,0	26,8
Durchschnitt	- 3,0	+ 38,3	+ 34,1	-	-	-	29,5	23,5	17,5

Streuungszahlen, sondern auch aus den verhältnismäßig stark angehobenen Untergrenzen der Preise für die Wochenkarte deutlich wird.

Abschließend soll noch auf das Preisverhältnis der Einzelfahrt und der Wochenkarte im Berufsverkehr eingegangen werden, wobei der Anteil des Preises für die Wochenkarte an dem zwölffachen Preis für die Einzelfahrt berechnet wird. Diese Anteilsätze sind in der folgenden Übersicht als Durchschnittswerte für alle erfaßten Städte dargestellt:

Entfernungsstufe	Durchschnittlicher Anteil des Preises für die Wochenkarte an dem zwölffachen Preis für die Einzelfahrt in vH		
	1. Juni 1938	1. Juni 1950	1. Juni 1956
Kürzere Strecke	58	59	61
Mittlere Strecke	55	51	56
Längere Strecke	49	50	52
Durchschnitt	54	53	55

Durch den Bezug einer Wochenkarte im Berufsverkehr betrug somit die Verbilligung gegenüber dem Kauf einer entsprechenden Zahl von Einzelfahrscheinen am 1. Juni 1956 45 vH. Dieser Anteil ist sowohl gegenüber 1938 als auch gegenüber 1950 etwas zurückgegangen, da die Preise für die Wochenkarte etwas stärker als die für den Einzelfahrschein gestiegen sind. Unverändert blieb zu allen drei Zeitpunkten der erheblich größere Verbilligungsgrad bei den Fahrten auf längeren Strecken, der 1956 noch bei 48 vH gegenüber bei 39 vH für die kürzeren Strecken lag. In den einzelnen Städten streute der Anteilsatz des Preises für die Wochenkarte an dem zwölffachen Preis für den Einzelfahrschein für den Durchschnitt aus allen drei Entfernungsstufen von 38 vH bis zu 69 vH am 1. Juni 1938 und von 46 vH bis zu 69 vH am 1. Juni 1956. Hierbei ist allerdings auch zu berücksichtigen, daß die Bezugsbedingungen für die Wochenkarte in den einzelnen Städten recht unterschiedlich waren.

Hans Schneider

BUCHBESPRECHUNGEN

Gemeindeordnung für Baden-Württemberg, Kommentar von Kunze-Schmid. W. Kohlhammer Verlag, Stuttgart 1956. XXI, 950 Seiten. Preis in Ganzleinen 36 DM.

Es ist erfreulich, daß bereits vor Inkrafttreten der „Gemeindeordnung für Baden-Württemberg“ (1. April 1956) ein ausführlicher Kommentar hierzu erschienen ist, der es den Gemeindeverwaltungen und vor allem den ehrenamtlich Tätigen, also den Gemeinderäten, ermöglichte, sich mit dem neuen Recht zu befassen und sich rechtzeitig darauf einzustellen. Diese Leistung ist besonders anzuerkennen, wenn man bedenkt, daß aus den bisher unterschiedlichen Rechtsverhältnissen in den einzelnen Landesteilen nunmehr ein jetzt für das ganze Land einheitliches Gesetzgebungswerk geschaffen wurde, wobei zwar verschiedenes aus den früheren Gemeindeordnungen übernommen werden konnte, aber auf einigen wichtigen Gebieten doch ausgesprochenes Neuland betreten wurde.

Der Wert dieses Kommentars liegt vor allem darin, daß neben dem Gesetzestext sowie den hierzu bereits ergangenen Durchführungsverordnungen und dem ersten Runderlaß des Innenministeriums zu jedem Paragraphen ausführliche Erläuterungen gebracht werden, die in einer klaren und übersichtlichen Darstellung gerade für die Praxis ein wertvolles und zuverlässiges Hilfsmittel sind. Sie tragen dazu bei, die Anwendung des neuen Rechts, insbesondere in der Übergangszeit, zu erleichtern. Dies war wohl nur dadurch möglich, daß die Verfasser dieses Kommentars als anerkannte Experten auf dem Gebiete des Kommunalrechts den Stoff vollständig beherrschen und auf Grund ihrer reichen beruflichen Erfahrungen bei der Vorbereitung und parlamentarischen Behandlung des Gesetzes maßgebend mitgewirkt haben. Die Erläuterungen werden noch dadurch bereichert, daß zahlreiche Verwaltungs-

gerichtsentscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung angeführt werden und auch das bisher in den einzelnen Landesteilen geltende Recht mit dargestellt wird.

Besonders ausführlich sind die Teile des Gesetzes erläutert, die Neues im Bereich bürgerchaftlicher Mitwirkung darstellen und worüber in der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg erstmals Bestimmungen aufgenommen worden sind; dies gilt vor allem für die Kommentierung der Begriffe Bürgerversammlung, Bürgerentscheid und Bürgerbegehren. Aber auch der Teil III des Gesetzes, der das so wichtige Gebiet des Gemeindevirtschaftsrechts behandelt, hat eine präzise und sachkundige Kommentierung erfahren.

Ein ausführliches Sachregister vervollständigt die zusammenfassende Darstellung und erleichtert die praktische Handhabung des Gesetzes.

Krause

Das gesamte Dienst-, Sozial- und Steuerrecht der Beamten, Angestellten und Arbeiter im öffentlichen Dienst – Landesrechtsgabe Baden-Württemberg – Hermann Luchterhand Verlag, Neuwied a. Rh. 2 Hlw.-Sammelordner, 21 DM.

Die laufende Ergänzung dieses Lose-Blatt-Werks, auf das in dieser Zeitschrift schon wiederholt hingewiesen wurde, sorgt dafür, daß dem Benutzer die neuesten einschlägigen Gesetze, Verordnungen und Erlasse übersichtlich geordnet zur Verfügung stehen. Aus den letzten Lieferungen – soeben ist die 15. erschienen – seien folgende Titel erwähnt: Landesverwaltungsgesetz, Polizeigesetz, Gesetz über die Gerichte für Arbeitssachen, Geschäftsordnung des Staatsgerichtshofes für Baden-Württemberg, Erlass betreffend Kinderzuschlag an verheiratete und geschiedene Beamtinnen, weibliche Angestellte und Arbeiter.

A. W.