

# Bauinvestitionen und Schuldauflagen im Rechnungsjahr 1957

Kommunale Gruppen	Bauinvestitionen 1957 <sup>1)</sup> in Mill. DM	Davon im außer- ordentlichen Haushalt		Schuldaufnahmen im Rj. 1957	
		in Mill. DM	in vH	in Mill. DM	in vH der Sp. 2
Stadtkreise .....	280,9	225,5	80,3	192,2	85,2
Kreisangeh. Gemein- den mit 10 000 und mehr Einwohnern .	153,7	118,0	77,0	79,9	67,6
Landkreise .....	65,9	44,6	67,7	19,6	44,0
Bezirksverbände ....	1,9	—	—	3,0	—
Zusammen .....	502,4	388,1	77,2	294,7	75,9

<sup>1)</sup> Ergebnisse der vierteljährlichen Gemeindefinanzstatistik.

DM; im Vorjahr 354,9 Mill. DM = 74,2 vH) über den außerordentlichen Haushalt gelaufen. Von diesen in der außerordentlichen Rechnung durchgeführten Bauvorhaben wurden 75,9 vH (im Vorjahr 59,8 vH) durch Anleihemittel finanziert. Bei den Stadtkreisen beträgt dieser Anteil sogar 85,2 vH.

Man sieht daraus, daß die kommunalen Gebietskörperschaften nach einer vorübergehenden Stagnation im Rechnungsjahr 1956 – überwiegend unter dem Einfluß der Kreditrestriktionen – nunmehr im Laufe des Rechnungsjahres 1957 infolge der Entspannung auf dem Kapitalmarkt ihre Investitionstätigkeit weiter ausdehnen konnten. Sie waren jedoch trotz steigender Steuereinnahmen darauf angewiesen, die Finanzierung der dringenden Investitionen in noch stärkerem Maße als in den Vorjahren auf dem Wege über die Schuldauflagen vorzunehmen.

Werner Krause

## HANDEL UND VERKEHR

### Neuere Zahlen zur Entwicklung der Bestände an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern

#### Vorbemerkungen

Die Bestandszahlen umfassen alle zum Verkehr zugelassenen und mit einem Kraftfahrzeug- oder Anhängerbrief ausgestatteten Fahrzeuge. In ihnen sind auch Kraftfahrzeuge enthalten, die zum Zeitpunkt der Bestandsermittlung bei den Zulassungsstellen als vorübergehend stilllegend geführt wurden. Dagegen umfassen sie für Baden-Württemberg nicht Fahrzeuge der Bundesbahn und Bundespost. Die amtliche Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes, der die nachstehenden Daten entnommen sind, weist in Erweiterung der bisher üblichen Darstellungsform der Ergebnisse unter Personenkraftwagen jetzt auch solche mit einem Hubraum bis 499 ccm aus. Damit ist zum ersten Male auch ein Überblick über die zunehmende Bedeutung des Kleinwagens möglich.

#### Allgemeiner Überblick

Am 1. Januar 1958 hat die Zahl der Kraftfahrzeuge in Baden-Württemberg die Millionengrenze überschritten. Seit diesem Zeitpunkt ist sie weiter bis zum 1. Juli 1958 auf insgesamt 1 045 673 gestiegen. Von diesen Kraftfahrzeugen waren 377 608 Krafträder einschließlich Motorroller, 427 502 Personenkraftwagen, 128 985 Zugmaschinen und 77 902 Lastkraftwagen. Seit 1. Juli 1957 hat sich der Gesamtbestand um 47 000 Kraftfahrzeuge erhöht. Im einzelnen ist die Zahl der Personenkraftwagen um 66 000 Fahrzeuge oder um 18 vH gestiegen. Bei den Zugmaschinen betrug die Zunahme rund

16 000 oder 14 vH. Der Bestand an Lastkraftwagen hatte demgegenüber nur unerheblich um rund 2 vH zugenommen. Die Bestandszahlen an Kraftomnibussen und Kraftfahrzeuganhängern haben sich kaum nennenswert verändert. Demgegenüber ist die Zahl der Krafträder – trotz erneuter Steigerung der Bestände an Kraftrollern – um 41 000 oder 10 vH weiter zurückgegangen. Die relative Zunahme des Kraftfahrzeugbestandes in Baden-Württemberg von Mitte 1957 auf Mitte 1958 liegt mit 4,7 vH über der des Bundesgebietes, die nur 4,1 vH betrug.

#### Umschichtungen im Kraftfahrzeugbestand

Am 1. Juli 1957, für den die Ergebnisse der Bestandsermittlung in einer breiteren Gliederung vorliegen, waren in Baden-Württemberg 998 000 Kraftfahrzeuge zum Verkehr zugelassen. Ihr Bestand hat sich damit innerhalb der letzten sieben Jahre mehr als verdreifacht. Die Zahlen der zulassungspflichtigen Kraftfahrzeuganhänger sind in der gleichen Zeit um etwa 70 vH gestiegen. Im Vergleich zu den Vorjahren ist die Zunahme freilich erheblich schwächer geworden. Sie betrug 1950 noch rund 36 vH. Von Mitte 1956 auf Mitte 1957 waren es dagegen nur noch knapp 6 vH. Bemerkenswert ist, daß die weitere Ausdehnung der Motorisierung dabei zu vier Fünftel

durch den Zugang an fabrikneuen Personenkraftwagen getragen wird. Aber auch die Umschichtungen innerhalb des Kraftfahrzeugbestandes, vor allem die anhaltende Verlagerung vom Kraftrad zum Kraftwagen, haben dazu beigetragen, daß der Bestand an Personenkraftwagen, aber auch sein Anteil am Gesamtkraftfahrzeugbestand, weiter kräftig zugenommen hat. Die Möglichkeiten der Entwicklung werden verständlicher, wenn man den Grad der Motorisierung in Baden-Württemberg und im Bundesgebiet etwa den Dichtezahlen anderer vergleichbarer westeuropäischer Staaten gegenüberstellt:

#### Bestand an zugelassenen Kraftfahrzeugen<sup>1)</sup> und Kraftfahrzeuganhängern in Baden-Württemberg

Stichtag	Krafträder	Personenkraftwagen <sup>2)</sup>	Kombinationskraftwagen <sup>3)</sup>	Kraftomnibusse	Lastkraftwagen	Zugmaschinen	Sonderfahrzeuge <sup>4)</sup>	Insgesamt	außerdem Kraftfahrzeuganh.
1950 1. Juli ....	165 451	88 834	.	1 921	45 459	19 791	1 715	323 171	36 508
1951 1. Juli ....	216 987	115 546	.	2 349	54 369	28 383	2 365	419 999	37 863
1952 1. Juli ....	275 706	147 581	.	2 578	61 581	39 664	2 837	529 947	43 985
1953 1. Juli ....	351 345	183 358	.	2 916	69 385	50 687	3 302	660 993	49 849
1954 1. Juli ....	398 831	218 093	4 581	3 177	71 507	61 677	3 733	761 599	53 591
1955 1. Januar ..	405 339	230 776	6 458	3 172	71 443	67 328	3 932	788 448	54 892
1955 1. Juli ....	423 890	251 380	9 956	3 279	71 183	78 237	4 154	842 079	56 129
1956 1. Januar ..	423 195	272 839	12 172	3 342	72 341	85 262	4 307	873 458	57 719
1956 1. Juli ....	427 809	304 405	15 069	3 457	73 589	97 343	4 639	926 311	59 196
1957 1. Januar ..	422 353	328 588	16 893	3 509	75 193	102 578	4 835	953 949	60 939
1957 1. Juli ....	418 759	361 896	19 464	3 659	76 662	112 734	5 147	998 321	62 430
1958 1. Januar <sup>5)</sup>	402 047	386 961	20 965	3 674	77 315	117 130	5 237	1 013 329	62 683
1958 1. Juli <sup>6)</sup> ...	377 608	427 502	24 611	3 704	77 902	128 985	5 361	1 045 673	61 999

<sup>1)</sup> Einschließlich der aus steuerlichen oder sonstigen Gründen als vorübergehend stillgelegt abgemeldeten Fahrzeuge. — <sup>2)</sup> Einschließlich Krankenkraftwagen. — <sup>3)</sup> Bis einschließlich 1953 zulassungsrechtlich als Personenkraftwagen oder Lastkraftwagen behandelt, von 1954 an zum Teil noch unvollständige Angaben, da zunächst nur neu zugelassene Fahrzeuge erfaßt sind. Die bereits vor 1954 im Verkehr befindlichen Fahrzeuge erscheinen erst nach und nach durch Umschreibungen in den Zahlen. Der volle Bestand dürfte erst 1956 ganz zum Ausdruck kommen. — <sup>4)</sup> Einschließlich Kraftstoffkesselwagen. — <sup>5)</sup> Vorläufige Zahlen.

Land	Einwohner je Personenkraftwagen			
	1954	1955	1956	1957
Bundesrepublik Deutschland	32	27	23	20
Baden-Württemberg	29	25	21	18
Frankreich	14	11	10	9
Großbritannien	13	12	11	9
Belgien	16	15	14	13
Schweiz	18	17	15	14
Italien	51	45	39	33

Zweifellos kann man mit einer weiteren Bestandserhöhung für Personenkraftwagen rechnen.

Der unverkennbare Zug vom Kraftrad zum Kraftwagen läßt sich am besten veranschaulichen, wenn man die Anzahl der Krafträder, die auf 100 zum Verkehr zugelassene Personenkraftwagen entfällt, über mehrere Jahre miteinander vergleicht:

Stichtag jeweils 1. Juli	Auf 100 Personenkraftwagen kamen ... Krafträder
1950	186
1952	187
1954	183
1956	141
1957	116

Nach den Bestandsermittlungen vom 1. Januar 1958 hat sich das zahlenmäßige Verhältnis zwischen diesen beiden Fahrzeugkategorien – mit 104 Krafträdern auf 100 Personenkraftwagen – wiederum zuungunsten der Krafträder verschoben. Die Entwicklung der Zulassungen fabrikneuer Krafträder läßt erwarten, daß diese Tendenz auch noch weiter anhält. Der unmittelbare Vergleich zwischen dem Kraftrad- und Personenkraftwagenbestand erschien zweckmäßig, weil beide Fahrzeugkategorien ihrer Bestimmung nach in erster Linie der Personenbeförderung dienen. Nur bei diesen beiden Fahrzeugarten kann die Divergenz in der Entwicklung der Bestandszahlen daher auch in unmittelbarem Zusammenhang gesehen werden. Allerdings steht einer Abnahme um rund 9000 Krafträder von Mitte 1956 bis Mitte 1957 eine Zunahme um etwa 57 000 Personenkraftwagen gegenüber. Diese beiden größtmäßig voneinander stark abweichenden Zahlen lassen erkennen, daß das Interesse am Erwerb eines Kraftrades beachtlich abnimmt, auch in den bisher traditionellen Käuferschichten der Kraft- radindustrie.

Sicher wird der überaus starke Rückgang der Bestände an Motorfahrrädern, aber auch der an anderen Krafträdern mit Hubraum bis 99 ccm mit den gestiegenen Produktionszahlen der Mopedindustrie im Zusammenhang stehen. Mit Ausnahme der Krafträder der beiden Hubraumklassen von 126 bis 149 und 200 bis 249 ccm, deren Bestandszahlen von Mitte 1956 auf Mitte 1957 sich kaum verändert haben, waren in allen Hubraumklassen mehr oder weniger starke Bestandsabnahmen zu verzeichnen. Kraftroller haben demgegenüber ihren Bestand beachtlich erhöht. Sie vermochten aber im Gegensatz zu den vergangenen Jahren die sonst überwiegend rückläufige Tendenz der Krafträder nicht mehr auszugleichen, so daß sich der Gesamtkraftradbestand – Motorroller inbegriffen – zum ersten Male verringerte. Die Abnahme betrug 2 vH.

Der Bestand an Personenkraftwagen ist demgegenüber innerhalb eines Jahres bis Mitte 1957 um 19 vH auf 361 896 Fahrzeuge gestiegen. Trotz der Zunahme, an der mehr oder weniger Fahrzeuge aller Größenklassen beteiligt sind, zeichnen sich auch hier, wenn man die Zahlen in ihrer Aufgliederung nach Größenklassen betrachtet, beachtenswerte Umschichtungen ab. So fanden in den letzten Jahren offensichtlich Personenkraftwagen bis zu einem Liter Hubraum in Baden-Württemberg eine relativ starke Verbreitung. Auffallend ist dabei, daß es vor allem Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis 499 ccm

## Der Bestand der wichtigsten Kraftfahrzeugarten nach Größenklassen in Baden-Württemberg

Kraftfahrzeuggattung und Größenklassen	Bestand am 1. Juli					
	1955		1956		1957	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
<b>Krafträder</b>						
Kraftroller	48 196	11,4	62 217	14,6	70 802	16,9
Motorfahrräder	69 359	16,4	63 886	14,9	57 744	13,8
Andere Krafträder mit Hubraum						
bis 99 ccm	24 353	5,7	23 079	5,4	22 019	5,3
100 „ 125 „	50 292	11,9	49 691	11,6	47 789	11,4
126 „ 149 „	11 425	2,7	11 302	2,6	11 090	2,7
150 „ 174 „	16 951	4,0	18 784	4,4	19 911	4,8
175 „ 199 „	93 286	22,0	89 317	20,9	83 303	19,9
200 „ 249 „	75 091	17,7	78 440	18,3	78 388	18,7
250 „ 349 „	20 503	4,8	18 822	4,4	16 936	4,0
350 „ 499 „	10 939	2,6	9 300	2,2	8 143	1,9
500 ccm und mehr	3 495	0,8	2 971	0,7	2 634	0,6
<b>Zusammen</b>	<b>423 890</b>	<b>100</b>	<b>427 809</b>	<b>100</b>	<b>418 759</b>	<b>100</b>

<b>Personenkraftwagen</b>						
Mit Hubraum						
bis 499 ccm	48 933	19,5	23 234	7,7	32 866	9,1
500 „ 999 „	44 174	14,5	53 509	14,5	53 509	14,8
1000 „ 1499 „	154 199	61,4	183 527	60,4	216 844	60,0
1500 „ 1999 „	35 084	14,0	37 100	12,2	40 058	11,1
2000 „ 2499 „	11 188	4,5	14 236	4,7	16 421	4,6
2500 „ 2999 „	1 064	0,4	1 235	0,4	1 208	0,3
3000 „ 3999 „	439	0,2	394	0,1	439	0,1
4000 ccm und mehr	122	—	148	—	171	—
<b>Zusammen</b>	<b>251 029</b>	<b>100</b>	<b>304 048</b>	<b>100</b>	<b>361 516</b>	<b>100</b>

<b>Lastkraftwagen</b>						
Mit Nutzlast						
bis 999 kg	18 854	26,5	19 212	26,1	20 357	26,5
1000 „ 1499 „	5 073	7,1	5 312	7,2	5 543	7,2
1500 „ 1999 „	7 904	11,1	8 606	11,7	9 619	12,6
2000 „ 2499 „	2 669	3,7	2 857	3,9	2 989	3,9
2500 „ 2999 „	3 170	4,5	2 949	4,0	2 781	3,6
3000 „ 3499 „	6 257	8,8	5 742	7,8	5 451	7,1
3500 „ 3999 „	4 991	7,0	5 052	6,9	5 201	6,8
4000 „ 4499 „	2 770	3,9	3 304	4,5	3 453	4,5
4500 „ 4999 „	3 118	4,4	4 001	5,4	4 784	6,3
5000 „ 5999 „	3 145	4,4	3 139	4,3	3 145	4,1
6000 „ 7499 „	3 150	4,4	3 400	4,6	3 610	4,7
7500 und mehr kg	1 044	1,5	1 782	2,4	2 191	2,9
dreirädrige	9 038	12,7	8 233	11,2	7 538	9,8
<b>Zusammen</b>	<b>71 183</b>	<b>100</b>	<b>73 589</b>	<b>100</b>	<b>76 662</b>	<b>100</b>

sind, die diese Entwicklung maßgeblich bestimmt haben. Ihr Bestand ist innerhalb von zwölf Monaten um mehr als 40 vH gestiegen. Am Gesamtbestand von Mitte 1957 haben sie damit einen Anteil von 9 vH erreicht. Diese Hubraumklasse umfaßt die Kleinwagen, aber auch Kleinstwagen in ihrer Typenvielfalt. In ihr sind somit auch Rollermobile, Motor-Coupés und ähnliche Typen enthalten. Ihr Anteil an den Personenkraftwagen nimmt in den letzten Jahren immer mehr zu. (Vgl. dazu auch das Schaubild auf Seite 272.)

Während Baden-Württemberg nach dem Grade der Verbreitung der Personenkraftwagen mit 459 Personenkraftwagen auf 10 000 der Bevölkerung hinter Hamburg mit 562 an zweiter Stelle steht, hat der Kleinwagen mit 45 Fahrzeugen auf 10 000 Einwohner trotz der relativ starken Bestandszunahme bei uns nicht die Verbreitung gefunden wie in anderen Bundesländern. Die höchste Dichte ergibt sich mit 61 Fahrzeugen für Bayern, wo auch das Kraftrad seine stärkste Verbreitung gefunden hat. Hier ist der Bevölkerung ein wirtschaftlich und technisch zweckmäßigeres Kraftfahrzeug gegeben, das im Einsatz weniger beschränkt ist als das Kraftrad. Die vielen verhältnismäßig nur wenig erschlossenen Gebiete Bayerns werden zu dem schnellen Vordringen des Kleinwagens beigetragen haben. Das industriereiche Nordrhein-Westfalen hingegen mit seinem engen Verkehrsnetz steht mit 43 Kleinwagen auf 10 000 der Bevölkerung unter den Ländern der Bundesrepublik an letzter Stelle.

**Der Bestand an Personenkraftwagen am 1. Juli 1957 im Ländervergleich (einschließlich der aus steuerlichen oder sonstigen Gründen vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge)**

Land	Bestand an Personenkraftwagen			Auf 10 000 der Bevölkerung kamen	
	insgesamt <sup>1)</sup> (Stand 1. Juli 1957)	davon mit Hubraum bis 499 ccm		Personenkraftwagen insgesamt	Pkw mit einem Hubraum bis 499 ccm
	Anzahl	Anzahl	vH		
Schleswig-Holstein ...	86 602	10 197	11,8	384	45
Hamburg .....	99 643	9 482	9,5	562	54
Niedersachsen .....	266 320	29 684	11,1	411	46
Bremen .....	31 719	3 184	10,0	484	49
Nordrhein-Westfalen	676 924	64 527	9,5	450	43
Hessen .....	227 438	23 584	10,4	497	52
Rheinland-Pfalz ....	133 520	14 719	11,0	406	44
<b>Baden-Württemberg</b>	<b>361 516</b>	<b>32 866</b>	<b>9,1</b>	<b>499</b>	<b>45</b>
Bayern .....	428 810	55 626	13,0	468	61
Bundesgebiet (ohne Saarland u. Berlin)	2 312 492	243 869	10,5	458	48

<sup>1)</sup> Einschließlich Personenkraftwagen mit Antrieb durch Elektromotoren.

Unabhängig von der Entwicklung der Bestandszahlen für Krafträder und Personenkraftwagen, die stark ausgeprägte gegensätzliche Tendenzen erkennen ließ, sind die Bestände an Lastkraftwagen nur verhältnismäßig geringen Veränderungen unterworfen. Zwar kann man auch hier unschwer von Jahr zu Jahr eine Zunahme feststellen; sie hat jedoch nie ein solches Ausmaß erreicht wie bei Kraftködern und Personenkraftwagen. So ist beispielsweise der Kraftadbestand von Mitte 1950 bis Mitte 1957 auf das Zweieinhalbfache, der der Personenkraftwagen auf das Vierfache gestiegen, während sich der Bestand an Lastkraftwagen nur um rund 70 vH erhöht hat. Ein Grund hierfür wird darin liegen, daß Lastkraftwagen schon in den ersten Nachkriegsjahren einen verhältnismäßig breiten Raum innerhalb des Gesamtkraftfahrzeugbestandes

eingenommen haben. Es lassen sich aber auch innerhalb der Lastkraftwagenbestände beachtliche Verschiebungen unter den verschiedenen Größenklassen feststellen. So nehmen zum Beispiel die Bestände der dreirädrigen Lastkraftwagen erheblich ab. Von Mitte 1956 bis Mitte 1957 betrug die Abnahme mehr als 8 vH. Für die übrigen Lastkraftwagen, also vier- und mehrrädrige Fahrzeuge, haben sich die Bestandszahlen, von geringen Ausnahmen abgesehen, in fast sämtlichen Gewichtsklassen erhöht. Auffallend starke Zunahmen in der gleichen Zeitspanne konnten für Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von 4 bis unter 5 t und 1,5 bis unter 2 t festgestellt werden; am größten waren sie bei den schweren Lastkraftwagen mit 7,5 t Nutzlast und mehr. Hier wäre noch ein stärkerer Zuwachs eingetreten, wenn nicht die Einführung der neuen Abmessungen und Gewichte eine gewisse Zurückhaltung beim Erwerb schwerer Fahrzeuge verursacht hätte.

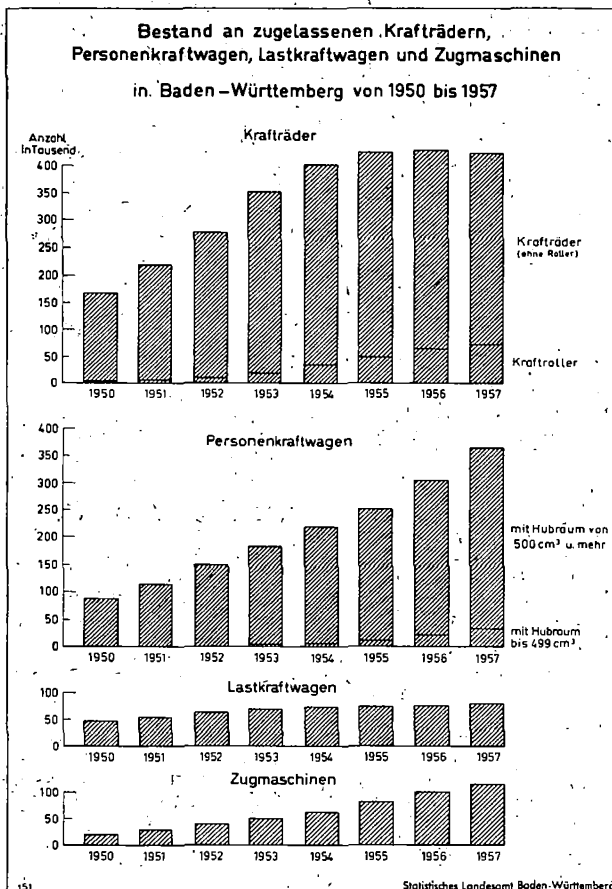
### Die Kraftfahrzeuganhänger

Am 1. Juli 1957 wurden in Baden-Württemberg 56 000 Anhänger zur Lastenbeförderung gezählt, das sind 5 vH mehr als Mitte 1956 und 62 vH mehr als 1950. Außerdem waren fast 300 Anhänger zur Personenbeförderung zugelassen. Ferner befanden sich beinahe 6000 Anhänger mit Spezialaufbauten im Verkehr. Dabei handelt es sich vornehmlich um Tankwagen, Silozement-Fahrzeuge, Wohnwagen sowie um Anhänger mit Aufbauten für Feuerlösch- und andere Zwecke.

Von den Anhängern zur Lastenbeförderung entfielen 59 vH auf einachsige Anhänger. Ihr Bestand hat in den letzten Jahren stärker zugenommen als der der mehrachsigen Anhänger. Allerdings sind in der Zahl der einachsigen Anhänger zur Lastenbeförderung auch die jetzt häufiger eingesetzten Sattelanhänger enthalten, soweit sie außer der Stützachse nur eine Laufachse haben. Einachsige Anhänger werden überwiegend hinter Personenkraftwagen mitgeführt. Dieser Kombination wird immer dann der Vözug gegeben, wenn nur gelegentlich kleinere Lasten befördert werden sollen, die in einem Personenkraftwagen nicht zweckmäßig transportiert werden können. So bedienen sich vor allem die Handwerksbetriebe dieser Anhänger. Von den insgesamt 33 000 einachsigen Anhängern zur Lastenbeförderung war nahezu die Hälfte für Handwerker zugelassen. Weitere 19 vH wurden vom Handel und 13 vH von der Industrie gehalten. Etwa 8 vH fanden in Betrieben der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft sowie in Molkereibetrieben Verwendung. Auf den gewerblichen Verkehr entfielen nur rund 4 vH. Der Rest, etwa 7 vH, verteilt sich auf neun weitere Berufs- bzw. Gewerbegruppen von Fahrzeughaltern.

Abweichend von dem Verteilungsbild der einachsigen Anhänger nach dem Gewerbe oder Beruf ihrer Halter sind mehrachsige Anhänger zur Lastenbeförderung mit einem Anteil von 34 vH vor allem für Betriebe des gewerblichen Verkehrs zugelassen. Die Industrie ist am Gesamtbestand mit 28 vH beteiligt, der Handel mit 14 vH. Weitere 10 vH des Bestandes werden von Land-, Forst-, Fischereiwirtschaft und Molkereibetrieben verwandt; für 8 vH wurden Handwerksbetriebe als Fahrzeughalter ermittelt. Die übrigen Berufsgruppen treten als Halter von mehrachsigen Kraftfahrzeuganhängern kaum hervor.

Im Bestand der mehrachsigen Anhänger zur Lastenbeförderung war in der Hauptsache eine Steigerung der Zahlen der schweren Fahrzeuge mit 8 t und mehr Nutzlast zu verzeichnen. Die Zunahme von 1956 auf 1957, jeweils Jahresmitte, war jedoch mit 6 vH, wohl im Hinblick auf die inzwischen in Kraft getretenen neuen Bestimmungen über die Maße und Gewichte von Lastkraftwagen bzw. Lastzügen, erheblich geringer als in den Jahren zuvor. Demgegenüber betrug sie 1956 noch 14 vH und 1955 etwa 16 vH. Die Zahl der mehrachsigen Anhänger zur Lastenbeförderung mit einer Nutzlast bis unter 8 t – sie stellen mit 78 vH am Gesamtbestand die Hauptmasse dar – hat sich im Laufe der letzten Jahre nicht nennenswert verändert.



**Bestand an Kraftfahrzeuganhängern in Baden-Württemberg nach dem Gewerbe oder Beruf der Halter (ohne Bundesbahn und Bundespost)**

Gewerbe oder Beruf der Halter	Kraftfahrzeuganhänger zur Lastenbeförderung am 1. Juli				
	1953	1954	1955	1956	1957
<b>Insgesamt</b>					
Industrie .....	10 382	11 046	11 570	12 057	12 516
Handwerk .....	11 460	13 338	15 164	16 949	18 788
Handel .....	9 134	9 616	9 846	10 136	10 443
Banken u. Versicherungen	170	165	146	128	111
Energiewirtschaft .....	274	291	331	356	372
Gewerblicher Verkehr .....	10 387	10 832	10 777	11 052	11 293
Land-, Forst-, Fischwirtschaft, Molkereibetriebe	5 216	5 329	5 423	5 418	5 428
Kultur-, Gesundheits-, Rechtswesen u. Technik	641	692	761	843	951
Kirchen, kirchliche Einrichtungen	30	31	38	38	43
Behörden, Wirtschafts- und Zweckverbände ..	902	963	957	1 027	1 082
Beamte im öff. Dienst u. Angehörige der Polizei	57	65	72	84	115
Angestellte .....	242	278	318	357	446
Arbeiter .....	129	155	210	278	384
Unbekannt .....	825	790	516	473	458
<b>Zusammen</b> .....	<b>49 849</b>	<b>53 591</b>	<b>56 129</b>	<b>59 196</b>	<b>62 430</b>

**Einachsige Anhänger**

Industrie .....	3 661	3 935	4 014	4 114	4 298
Handwerk .....	9 781	11 650	13 245	14 768	16 351
Handel .....	5 664	6 013	6 043	6 079	6 210
Banken u. Versicherungen	36	39	37	39	36
Energiewirtschaft .....	96	107	114	124	128
Gewerblicher Verkehr .....	1 452	1 485	1 437	1 369	1 372
Land-, Forst-, Fischwirtschaft, Molkereibetriebe	2 407	2 481	2 609	2 699	2 818
Kultur-, Gesundheits-, Rechtswesen u. Technik	461	491	533	557	595
Kirchen, kirchliche Einrichtungen	17	18	23	25	27
Behörden, Wirtschafts- und Zweckverbände ..	335	343	324	343	358
Beamte im öff. Dienst u. Angehörige der Polizei	51	58	64	68	83
Angestellte .....	214	247	272	280	324
Arbeiter .....	106	126	173	241	333
Unbekannt .....	413	460	296	262	255
<b>Zusammen</b> .....	<b>24 694</b>	<b>27 453</b>	<b>29 184</b>	<b>30 968</b>	<b>33 188</b>

**Mehrachsiges Anhänger**

Industrie .....	6 721	7 111	7 556	7 943	8 218
Handwerk .....	1 679	1 688	1 919	2 181	2 437
Handel .....	3 470	3 603	3 803	4 057	4 233
Banken u. Versicherungen	134	126	109	89	75
Energiewirtschaft .....	178	184	217	232	244
Gewerblicher Verkehr .....	8 935	9 347	9 340	9 683	9 921
Land-, Forst-, Fischwirtschaft, Molkereibetriebe	2 809	2 848	2 814	2 719	2 610
Kultur-, Gesundheits-, Rechtswesen u. Technik	180	201	228	286	356
Kirchen, kirchliche Einrichtungen	13	13	15	13	16
Behörden, Wirtschafts- und Zweckverbände ..	567	620	633	684	724
Beamte im öff. Dienst u. Angehörige der Polizei	6	7	8	16	32
Angestellte .....	28	31	46	77	122
Arbeiter .....	23	29	37	37	51
Unbekannt .....	412	330	220	211	203
<b>Zusammen</b> .....	<b>25 155</b>	<b>26 138</b>	<b>26 945</b>	<b>28 228</b>	<b>29 242</b>

Von den Beständen an überschweren mehrachsigen Anhängern zur Lastenbeförderung (Kraftfahrzeuganhänger mit 11,5 t Nutzlast und mehr) sind rund drei Viertel auf Betriebe des gewerblichen Verkehrs zugelassen. Nur ein Viertel dieser Anhänger wird von Industrie- oder Handwerksbetrieben gehalten. Ihr Gesamtbestand hat sich von 1952 bis 1955 mehr als verdoppelt. Von Mitte 1956 auf Mitte 1957 waren weitere Bestandsausweitungen hingegen nicht mehr zu verzeichnen.

Die neuerliche Herabsetzung der zulässigen Gesamtlängen für Einzelkraftfahrzeuge auf 10 m und für Züge allgemein von 20 m auf 14 m kommt danach in der Entwicklung der Zah-

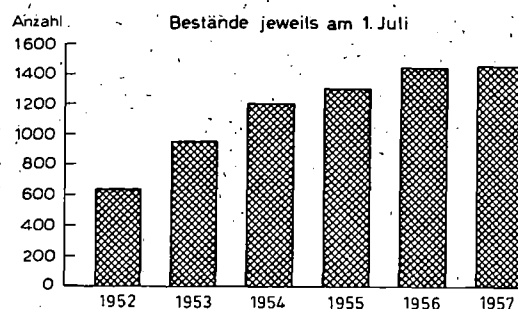
**Die Bestände an mehrachsigen Kraftfahrzeuganhängern zur Lastenbeförderung nach ihrer Nutzlast in Baden-Württemberg**

Nutzlast der Anhänger in kg	Bestand am 1. Juli					
	1952	1953	1954	1955	1956	1957
bis 999 ..	295	251	265	227	216	206
1 000 bis 1 999 ..	928	1 040	1 022	972	949	947
2 000 bis 2 999 ..	2 202	2 422	2 440	2 446	2 389	2 400
3 000 bis 3 999 ..	5 683	6 210	6 095	5 843	5 682	5 582
4 000 bis 4 999 ..	2 647	2 801	2 889	2 981	3 084	3 154
5 000 bis 5 999 ..	2 996	3 089	3 092	3 069	3 103	3 154
6 000 bis 6 999 ..	756	780	796	789	867	915
7 000 bis 7 999 ..	1 852	1 854	1 757	1 643	1 541	1 505
8 000 bis 8 999 ..	431	504	595	627	693	799
9 000 bis 9 999 ..	132	151	161	176	247	296
10 000 und mehr ..	1 382	2 237	2 878	3 397	3 861	4 006
<b>Zusammen</b> ..	<b>17 304</b>	<b>20 339</b>	<b>21 990</b>	<b>22 170</b>	<b>22 632</b>	<b>22 964</b>

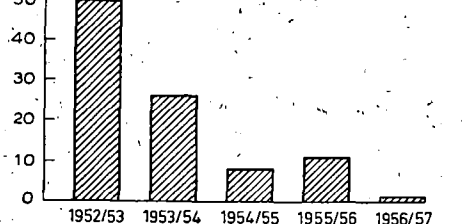
len für überschwere Lastkraftwagenbestände sowie in der für überschwere mehrachsige Kraftfahrzeuganhänger zur Lastenbeförderung zum Ausdruck. Die Ungewißheit über die bevorstehende Veränderung in den Abmessungen der Lastzüge zeigt sich bereits in den Bestandszahlen von 1955 und 1956.

**Überschwere, mehrachsige Kraftfahrzeug-Anhänger zur Lastenbeförderung im gewerblichen Verkehr mit einer Nutzlast von 11 500 kg und mehr**

in Baden-Württemberg von 1952 bis 1957



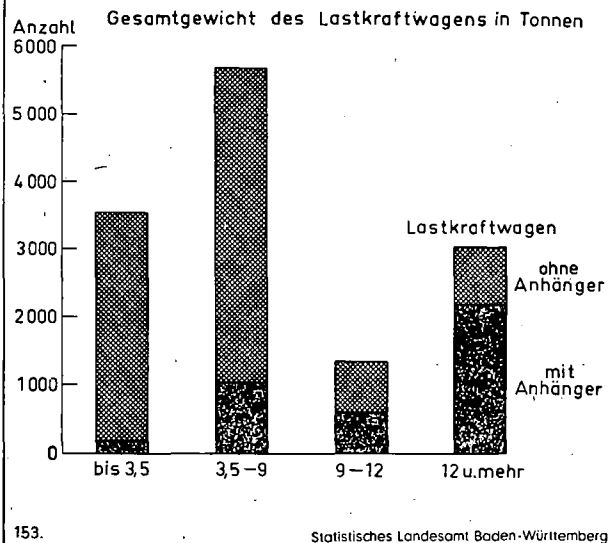
**Bestandszunahme von jeweils Jahresmitte zu Jahresmitte in vH.**



Die neuen technischen Bestimmungen über Fahrzeuglängen und Gewichte sollen vor allem die Verkehrssicherheit heben. Lastzüge bilden erfahrungsgemäß auf stark gewölbten schmalen Straßen und in engen Kurven eine erhebliche Verkehrsgefahr, besonders infolge mangelhafter Spurenhaltung der Anhänger. Auch auf Bergstrecken begünstigen sie das Zustandekommen von Straßenverkehrsunfällen.

Das nachfolgende Schaubild zeigt an Hand statistischen Materials aus der Straßenverkehrsunfallstatistik die Anzahl der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Lastkraftwagen und Lastzüge im Jahr 1957 in der Gliederung nach Gewichtsklassen. Dabei läßt sich feststellen, daß leichte, aber auch mittlere Lastkraftwagen in der Regel allein, das heißt ohne Anhänger, in Unfälle verwickelt werden und demnach auch überwiegend

## An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Lastkraftwagen in Baden-Württemberg 1957



ohne Anhänger am Verkehr teilnehmen. Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von etwa 12 t und mehr verunglückten dagegen meist mit Anhänger. Sie werden wohl auch meist in

dieser Kombination gefahren. Es wäre falsch, aus dieser Darstellung schon auf eine größere Unfallhäufigkeit überschwerer Lastzüge zu schließen, ohne dabei die entsprechenden Bestandszahlen und die für die einzelnen Gewichtsklassen sicherlich recht unterschiedlichen Verkehrsfrequenzen mit in Rechnung zu stellen.

### Die Verbreitung der Kraftfahrzeuge nach Kreisen

Die Tabelle auf Seite 275 gibt einen Überblick über die Verbreitung der einzelnen zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugarten in den Regierungsbezirken und Kreisen. In ihr sind entsprechend der bisher üblichen Darstellungsweise die nur langsam fahrenden Kraftfahrzeuge, die vornehmlich in der Landwirtschaft als Zug- und Arbeitsmaschinen Verwendung finden, neben Kraftfahrzeugen, die ausschließlich der Personen- bzw. Lastenbeförderung im Straßenverkehr dienen, ausgewiesen und zum gesamten Kraftfahrzeugbestand zusammengefaßt. Geht man bei regionalen Vergleichen von den Gesamtbeständen aus, so ergibt sich ein Verteilungsbild, das man zunächst nicht erwartet. Der Regierungsbezirk Südwürttemberg-Hohenzollern hat – so betrachtet – die größte Kraftfahrzeugdichte, das heißt, in ihm kommen auf je 10 000 der Bevölkerung mehr Kraftfahrzeuge als in den drei übrigen Landesteilen. Dieses Ergebnis ist allein auf die in Südwürttemberg-Hohenzollern verhältnismäßig starke Verbreitung der Zugmaschinen zurückzuführen; man kann daraus noch keinesfalls bindende Rückschlüsse etwa auf den Motorisierungsgrad ziehen. Das Beispiel zeigt vielmehr, daß es bei regionalen Vergleichen erforderlich ist, sie innerhalb der einzelnen Fahrzeugkategorien anzustellen.

### Die regionale Verteilung der Bestände an Krafträdern und Personenkraftwagen nach Strukturgruppen

Strukturgruppen nach wichtigen Merkmalen der wirtschaftlichen Nettoleistung <sup>1)</sup>					Krafträder								Personen- kraftwagen	
Grup- pen- Nr.	Kreise	Anzahl der Kreise	Ein- wohner je qkm	Anteil am ge- samten Netto- pro- dukt in vH	Motorfahrräder		Motorroller		andere Krafträder		zusammen		Be- stands- verän- derung 1955/57 in vH	auf 10 000 Ein- wohner 1957
					Bestands- verän- derung 1955/57 in vH	auf 10 000 Ein- wohner 1957	Bestands- verän- derung 1955/57 in vH	auf 10 000 Ein- wohner 1957	Bestands- verän- derung 1955/57 in vH	auf 10 000 Ein- wohner 1957	Bestands- verän- derung 1955/57 in vH	auf 10 000 Ein- wohner 1957		
1	Stadtkreise: Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Freiburg, Heidelberg, Pforzheim, Heilbronn, Ulm	8	2 041	35	- 18	48	+ 27	112	- 11	238	- 4	398	+ 38	719
2	Landkreise: Böblingen, Nürtingen, Reutlingen, Göppingen, Schwäb. Gmünd, Heidenheim, Villingen, Rottweil, Balingen, Tuttlingen, Säckingen	11	220	17	- 15	70	+ 47	95	- 7	400	- 2	565	+ 46	483
3	Landkreise: Vaihingen, Ludwigs- burg, Eßlingen, Waiblingen, Backnang, Aalen, Konstanz, Lörrach, Emmendingen, Wolf- ach, Hechingen	11	210	16	- 16	70	+ 46	105	- 3	403	+ 1	578	+ 49	447
4	Landkreise: Mannheim, Heidel- berg, Karlsruhe, Pforzheim, Heilbronn, Bruchsal, Calw, Waldshut, Donaueschingen, Lahr	10	187	11	- 16	107	+ 59	102	- 5	478	- 1	687	+ 53	387
5	Landkreise: Mosbach, Künzelsau, Leonberg, Rastatt, Bühl, Offen- burg, Freudenstadt, Tübingen, Sigmaringen, Ravensburg, Tett- nang	12	160	10	- 17	96	+ 55	101	- 4	456	± 0	653	+ 43	454
6	Stadtkreis: Baden-Baden	12	98	7	- 19	110	+ 77	78	- 4	512	- 2	700	+ 45	397
7	Landkreise: Tauberbischofsheim, Sinsheim, Öhringen, Schwäb. Hall, Ulm, Biberach, Saulgau, Wangen, Horb, Hochschwarz- wald, Müllheim, Kehl	8	80	4	- 15	121	+ 75	77	- 3	592	- 1	790	+ 44	413
	Landkreise: Buchen, Mergentheim, Crailsheim, Münsingen, Ehin- gen, Überlingen, Stockach, Frei- burg	8	80	4	- 15	121	+ 75	77	- 3	592	- 1	790	+ 44	413
	<b>Baden-Württemberg</b>	<b>72</b>	<b>198</b>	<b>100</b>	<b>- 17</b>	<b>79</b>	<b>+ 47</b>	<b>98</b>	<b>- 5</b>	<b>401</b>	<b>- 1</b>	<b>578</b>	<b>+ 44</b>	<b>499</b>

<sup>1)</sup> Vgl. dazu: Die wirtschaftliche Leistungskraft der Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs 1955, „Statistische Monatshefte Baden-Württemberg“, 6. Jg. 1958, Heft 2, S. 47.

**Bestand an Kraftfahrzeugen sowie Kraftfahrzeugdichte in den Kreisen Baden-Württembergs am 1. Juli 1957**  
(ohne Bahn und Post, einschließlich der vorübergehend als stillgelegt abgemeldeten Fahrzeuge)

Kreis Regierungsbezirk Land	Kraft- fahrzeuge insgesamt	davon							Auf 10000 Einwohner kommen					Auf 100 Personen- kraftwag. <sup>1)</sup> kommen Kraftfahr- er
		Kraft- räder	Personen- kraft- wagen <sup>1)</sup>	Kombi- kraft- wagen	Kraft- omni- busse	Last- kraft- wagen	Zug- maschi- nen	Sonder- fahr- zeuge <sup>2)</sup>	Kraft- fahrzeuge ins- gesamt	Kraft- räder	Perso- nenkraft- wagen <sup>1)</sup>	Last- kraft- wagen	Zug- ma- schinen	
<b>Stuttgart Stadtkr.</b>	80 879	17 203	48 940	2 806	264	10 439	642	585	1 325	282	802	171	11	35,2
<b>Heilbronn "</b>	11 083	3 743	5 167	332	66	1 487	200	88	1 372	463	639	184	25	72,4
<b>Ulm "</b>	9 953	2 663	5 208	300	71	1 449	172	90	1 080	289	565	157	19	51,1
<b>Aalen Landkr.</b>	15 637	7 075	4 576	269	51	969	2 616	81	1 165	527	341	72	195	154,6
<b>Badknang "</b>	11 947	5 960	3 300	212	24	763	1 630	58	1 443	720	399	92	197	180,6
<b>Böblingen "</b>	14 969	6 353	5 483	332	47	1 056	1 631	67	1 252	531	458	88	136	115,9
<b>Crailsheim "</b>	10 679	4 453	2 503	145	13	569	2 899	97	1 720	717	403	92	467	177,9
<b>Eßlingen "</b>	19 525	7 388	8 335	502	105	1 783	1 310	102	1 115	422	476	102	75	88,6
<b>Göppingen "</b>	23 188	8 985	9 367	434	119	1 905	2 154	224	1 219	473	493	100	113	95,9
<b>Heidenheim "</b>	12 252	5 117	4 270	177	90	859	1 656	83	1 167	487	407	82	158	119,8
<b>Heilbronn "</b>	24 861	13 717	5 162	352	81	1 506	3 944	99	1 612	889	335	98	256	265,7
<b>Künzelsau "</b>	4 944	2 684	1 077	82	10	179	398	14	1 652	897	360	60	300	249,2
<b>Leonberg "</b>	10 608	4 290	3 926	240	40	885	1 167	60	1 269	513	470	106	140	109,3
<b>Ludwigsburg "</b>	25 972	10 370	10 086	673	94	2 109	2 512	128	1 191	476	463	97	115	102,8
<b>Mergentheim "</b>	6 885	2 799	1 884	68	9	359	1 729	37	1 752	712	479	91	440	148,6
<b>Nürtingen "</b>	16 362	7 100	5 665	302	87	1 092	2 025	91	1 367	593	473	91	169	125,3
<b>Öhringen "</b>	7 902	3 734	1 915	101	11	390	1 723	28	1 897	897	460	94	414	195,0
<b>Schwäb. Gmünd "</b>	11 920	4 894	4 078	246	89	834	1 705	74	1 251	514	428	88	179	120,0
<b>Schwäb. Hall "</b>	9 344	3 855	2 573	166	35	607	2 064	44	1 624	670	447	105	359	149,8
<b>Ulm "</b>	11 360	4 793	2 667	142	33	516	3 161	48	1 451	612	341	66	404	179,7
<b>Vaihingen "</b>	10 082	4 992	2 687	154	35	640	1 536	38	1 466	726	391	93	223	185,8
<b>Waiblingen "</b>	22 379	8 266	8 346	475	117	2 134	2 966	75	1 333	492	497	127	177	99,0
<b>Nordwürttemberg ...</b>	<b>372 731</b>	<b>140 434</b>	<b>147 215</b>	<b>8 510</b>	<b>1 491</b>	<b>32 530</b>	<b>40 340</b>	<b>2 211</b>	<b>1 328</b>	<b>500</b>	<b>525</b>	<b>116</b>	<b>144</b>	<b>95,4</b>
<b>Karlsruhe Stadtkr.</b>	28 470	8 924	14 968	766	68	3 385	222	137	1 260	395	662	150	10	59,6
<b>Heidelberg "</b>	13 919	4 071	7 741	397	25	1 418	203	64	1 115	326	620	114	16	52,6
<b>Mannheim "</b>	41 576	13 767	20 265	968	147	5 061	554	214	1 426	472	716	174	19	66,0
<b>Pforzheim "</b>	9 607	2 998	5 072	339	56	1 006	84	52	1 295	404	684	136	11	59,1
<b>Bruchsal Landkr.</b>	11 686	6 045	3 539	217	41	883	899	62	1 047	542	317	79	81	170,8
<b>Buchen "</b>	8 410	4 537	1 824	112	20	480	1 416	21	1 396	753	303	80	235	248,7
<b>Heidelberg "</b>	17 287	9 216	5 376	315	32	1 324	958	66	1 278	681	397	98	71	171,4
<b>Karlsruhe "</b>	18 090	9 519	5 520	317	29	1 407	1 233	65	1 171	616	357	91	80	172,4
<b>Mannheim "</b>	17 519	8 104	6 555	339	32	1 367	1 014	108	1 180	548	442	92	68	123,6
<b>Mosbach "</b>	7 667	4 074	1 819	148	27	559	1 040	20	1 262	666	299	89	171	224,0
<b>Pforzheim "</b>	7 483	3 700	2 291	158	32	425	860	17	1 252	619	383	71	144	161,5
<b>Sinsheim "</b>	9 233	4 402	2 140	150	42	581	1 856	62	1 246	594	289	78	250	205,7
<b>Tauberbischofsf. "</b>	8 740	4 066	2 203	148	24	579	1 665	55	1 162	540	293	77	221	184,6
<b>Nordbaden .....</b>	<b>199 687</b>	<b>83 423</b>	<b>79 913</b>	<b>4 274</b>	<b>575</b>	<b>18 455</b>	<b>12 004</b>	<b>943</b>	<b>1 251</b>	<b>523</b>	<b>501</b>	<b>116</b>	<b>75</b>	<b>104,4</b>
<b>Freiburg Stadtkr.</b>	19 040	6 772	9 529	471	60	1 898	200	110	1 445	514	723	144	15	71,1
<b>Baden-Baden "</b>	5 300	1 470	2 985	198	55	508	30	54	1 319	366	743	126	7	49,2
<b>Bühl Landkr.</b>	10 997	6 099	2 835	158	33	814	1 002	56	1 442	800	372	107	131	215,1
<b>Donauessingen "</b>	10 120	4 529	2 596	105	23	345	2 492	30	1 643	735	421	56	404	174,5
<b>Emmendingen "</b>	12 387	6 794	3 423	215	39	668	1 198	50	1 270	696	351	68	123	198,5
<b>Freiburg "</b>	11 691	6 229	2 660	108	27	638	1 987	42	1 646	877	375	90	280	234,2
<b>Hochschwarzwald "</b>	6 913	3 362	1 852	119	46	326	1 156	52	1 674	814	449	79	280	181,5
<b>Kehl "</b>	6 608	3 596	1 781	93	13	426	674	25	1 305	710	352	84	133	201,9
<b>Konstanz "</b>	22 022	9 422	8 171	380	53	1 411	2 490	95	1 507	645	559	97	170	115,3
<b>Lahr "</b>	9 474	5 150	2 920	161	25	587	594	37	1 219	663	376	76	76	176,4
<b>Lörrach "</b>	17 057	8 099	5 936	202	64	999	1 691	66	1 354	643	471	79	134	136,4
<b>Müllheim "</b>	8 215	4 004	2 313	102	40	405	1 317	34	1 608	784	453	79	258	173,1
<b>Offenburg "</b>	11 834	5 795	3 834	180	17	861	1 047	100	1 239	607	402	90	110	151,1
<b>Rastatt "</b>	12 301	6 309	4 066	212	50	1 115	468	81	1 128	579	373	102	43	155,2
<b>Säckingen "</b>	10 347	5 352	3 005	87	19	444	1 393	47	1 706	882	495	73	230	178,1
<b>Stockach "</b>	9 657	4 414	2 085	83	22	337	2 678	38	2 211	1 011	477	77	613	211,7
<b>Überlingen "</b>	10 561	4 396	2 907	128	25	389	2 645	71	1 969	819	542	73	493	151,2
<b>Villingen "</b>	10 345	4 604	3 576	184	71	562	1 302	46	1 376	612	476	75	173	128,7
<b>Waldshut "</b>	11 699	5 472	3 008	95	22	415	2 656	31	1 872	875	481	66	425	181,9
<b>Wolfach "</b>	7 621	4 280	2 058	73	19	363	737	91	1 513	850	408	72	146	208,0
<b>Südbaden .....</b>	<b>224 189</b>	<b>106 148</b>	<b>71 540</b>	<b>3 354</b>	<b>723</b>	<b>13 511</b>	<b>27 757</b>	<b>1 156</b>	<b>1 473</b>	<b>698</b>	<b>470</b>	<b>89</b>	<b>182</b>	<b>148,4</b>
<b>Balingen Landkr.</b>	13 063	5 371	5 146	176	62	958	1 320	30	1 398	575	551	103	141	104,4
<b>Biberach "</b>	15 367	6 280	4 171	219	32	753	3 826	86	1 632	667	443	80	406	150,6
<b>Calw "</b>	16 328	8 466	4 744	259	118	1 035	1 649	57	1 483	769	431	94	150	178,5
<b>Ehingen "</b>	6 494	2 830	1 513	66	11	284	1 760	30	1 580	689	368	69	428	187,0
<b>Freudenstadt "</b>	8 798	3 831	2 904	162	68	626	1 153	54	1 576	686	520	112	207	131,9
<b>Hechingen "</b>	7 139	3 366	1 998	125	37	478	1 111	24	1 463	690	409	98	228	168,5
<b>Horb "</b>	6 470	3 394	1 394	94	44	313	1 215	16	1 624	852	350	79	305	243,5
<b>Münsingen "</b>	6 387	2 781	1 506	93	38	265	1 687	17	1 701	741	401	71	449	184,7
<b>Ravensburg "</b>	16 603	6 953	5 445	277	44	931	2 881	72	1 674	701	549	94	290	127,7
<b>Reutlingen "</b>	19 655	8 033	7 932	385	78	1 688	1 444	95	1 333	545	538	114	98	101,3
<b>Rottweil "</b>	16 921	7 712	5 858	314	105	1 032	1 839	61	1 438	655	498	88	156	131,6
<b>Saulgau "</b>	11 152	4 568	2 764	144	35	550	3 059	32	1 745	715	432	86	479	165,3
<b>Sigmaringen "</b>	7 854	3 133	2 017	94	22	311	2 247	30	1 763	703	453	70	504	155,3
<b>Tetttnang "</b>	11 228	4 935	3 830	184	23	622	1 580	54	1 686	741	575	93	237	128,9
<b>Tübingen "</b>	15 670	7 532	5 033	288	56	1 089	1 609	63	1 373	660	441	95	141	149,7
<b>Tuttlingen "</b>	10 060	4 109	3 544	205	62	639	1 466	35	1 368	559	482	87	199	115,9
<b>Wangen "</b>	12 525	5 460	3 429	141	35	592	2 787	81	1 850	806	506	87	412	159,2
<b>SüdWürtt.-Hohenz. ...</b>	<b>201 714</b>	<b>88 754</b>	<b>63 228</b>	<b>3 226</b>	<b>870</b>	<b>12 166</b>	<b>32 633</b>	<b>837</b>	<b>1 533</b>	<b>675</b>	<b>481</b>	<b>92</b>	<b>248</b>	<b>140,4</b>
<b>Baden-Württemberg .</b>	<b>998 321</b>	<b>418 759</b>	<b>361 896</b>	<b>19 464</b>	<b>3 659</b>	<b>76 662</b>	<b>112 734</b>	<b>5 147</b>	<b>1 379</b>	<b>578</b>	<b>500</b>	<b>106</b>	<b>156</b>	<b>115,7</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Krankenkraftwagen. — <sup>2)</sup> Einschließlich Kraftstoffkesselwagen.

Faßt man die Kreise Baden-Württembergs mit gleicher Wirtschaftsstruktur, das heißt hier mit etwa gleichen Anteilen der einzelnen Wirtschaftsbereiche an der gesamten Wertschöpfung, zu Strukturgruppen zusammen, so lassen sich sieben Gruppen bilden, wie sie in der Tabelle auf Seite 274 aufgeführt sind. In ihrer Aufeinanderfolge ergeben sie eine Reihe abnehmender Bevölkerungsdichte. Sie zeigen sich aber ebenso nach der Höhe ihrer gesamten Nettoleistung geordnet. Es ist nun bei einer so vorgenommenen Ordnung der Kreise bemerkenswert, daß die für diese sieben Strukturgruppen errechneten Veränderungen der Kraftfahrzeugbestände sowie die Zahlen der Kraftfahrzeugdichte ebenfalls ab- bzw. zunehmende Reihen ergeben. Freilich sind diese hin und wieder gestört, doch ist in allen Reihen eine klare Tendenz unverkennbar. Das aber besagt, daß für die Verbreitung von Kraft-rädern und Personenkraftwagen neben der wirtschaftlichen Struktur, dem Überwiegen des produzierenden Gewerbes oder dem der Land- und Forstwirtschaft, noch andere offensichtlich verkehrswirtschaftliche Zusammenhänge bestehen, die in der angewandten Einteilung nach Strukturgruppen nicht berücksichtigt sind.

Personenkraftwagen sind danach in den Stadtkreisen und industriereichen Landkreisen am stärksten verbreitet. In den überwiegend landwirtschaftlich orientierten Kreisen treten sie hingegen, auf 10 000 Einwohner berechnet, weniger stark hervor. Krafträder ohne Motorfahräder und Motorroller werden in den meist landwirtschaftlichen Kreisen in größerem Umfang gehalten. Ihr Bestand hat allerdings in sämtlichen Strukturgruppen von 1955 bis 1957 abgenommen. Dabei war der Rückgang in den Industriekreisen, aber auch schon in den gemischt-wirtschaftlichen Kreisen, stärker als in Kreisen mit vorherrschender Land- und Forstwirtschaft. Für die Verbreitung der Motorfahräder ergibt sich das gleiche Bild. Die Unterschiede in der hier beachtlich stärkeren Abnahme der Bestände von 1955 auf 1957 waren zwischen den einzelnen Gruppen jedoch erheblich geringer. Kraftroller, also Kraftäder, die ohne Knieschluß gefahren werden, überwiegen in den industriereichen Kreisen. Ihre Bestandszahlen zeigen von 1955 bis 1957 in allen Strukturgruppen erhebliche Zunahmen. Relativ hoch waren die Zunahmen in den Kreisen mit überwiegender Land- und Forstwirtschaft.

Norbert Mach

## BUCHBESPRECHUNGEN

Das gesamte Dienst-, Sozial- und Steuerrecht der Beamten, Angestellten und Arbeiter im öffentlichen Dienst – Landesrechtsausgabe Baden Württemberg –. Hermann Luchterhand Verlag, Neuwied a. Rh.

Zur Ergänzung des Loseblattwerks, das jetzt in drei Halbleinen-Sammelordnern (Preis 25 DM) abgelegt werden kann, sind inzwischen die Lieferungen 25 bis 28 erschienen. Sie enthalten unter anderem den Erlaß des Finanzministeriums vom 10. Oktober 1957 betr. Ortsklassenverzeichnis für Baden-Württemberg, den Erlaß des Staatsministeriums vom 23. Oktober 1957 betr. Versicherungsfreiheit der Beamten und son-

stigen Beschäftigten des Landes in den Rentenversicherungen der Arbeiter und der Angestellten, die Bekanntmachung des Innenministeriums vom 11. März 1958 über den Rechtsweg bei Klagen aus dem Beamtenverhältnis, den Erlaß des Finanzministeriums betr. Besoldungs-Neuregelung (Umstellung auf das neue Recht vom 10. Februar 1958).

Neben der angezeigten Loseblattsammlung bringt der Verlag ähnliche Landesrechtsausgaben für Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Hessen, Nordrhein-Westfalen und für Bayern auf den Markt. Eine vierbändige Bundesrechtsausgabe sammelt und ergänzt laufend das Recht des Bundes und das gemeinsame Recht der Länder.

A. W.

## Die Witterung in Baden-Württemberg im Juni 1958

(Mitgeteilt vom Deutschen Wetterdienst in Stuttgart und Freiburg)

Im Witterungsablauf des Juni 1958 lassen sich eine relativ niederschlagsarme Zeit bis zum 18. und eine darauf folgende Reihe von regnerischen Tagen unterscheiden. An den weitaus meisten Tagen war der Monat zu kühl. Dies gilt vor allem für die regnerische Zeit nach dem 18. Juni. Bis zum 17. haben Hochdrucklagen vorgeherrscht, wogegen vom 18. an Tiefdruckstörungen recht häufig waren. Am Monatsende hat sich wieder hoher Druck durchgesetzt.

Die mittlere Luftdruckverteilung des Monats war über Europa sehr flach. Neben einem vom Azorenhoch ausgehenden und bis Süddeutschland reichenden Hochdruckkeil befand sich ein weiterer Hochdruckschwerpunkt über Polen. Während der ersten beiden Tage des Monats, am 5. vom 13. bis 16. und am 30. lagen Hochdruckgebiete über Mitteleuropa.

Insgesamt fiel der Monat etwas zu kühl, in Baden überwiegend zu naß und in Württemberg eher zu trocken aus.

Die Luftdruckmittel des Monats waren um 1 mm unternormal. Der höchste Barometerstand wurde am 14. oder 15. abgelesen. Der tiefste Luftdruck ist am 26. oder 27. innerhalb eines besonders wetterwirksamen Tiefdruckgebiets zustande

gekommen. Die Unterschiede zwischen den Extremwerten machten im Süden 19, im Norden 20 bis 21 mm aus.

Die Mitteltemperaturen beliefen sich in den mildesten Lagen der Rheinebene auf 16½ bis 17 Grad, im württembergischen Unterland und am Bodensee auf 15 bis 16 Grad, in 700 Meter Seehöhe auf 13 bis 14 Grad und am Feldberggipfel auf 8 Grad. Gegenüber dem Mai war der Juni nur um etwa 1 Grad wärmer. Auf dem Klippeneck und in Friedrichsheim im Südschwarzwald betrug der Unterschied nur 0,1 Grad; der Feldberg hat in beiden Monaten genau die gleiche Temperatur aufgewiesen. Normalerweise macht der Anstieg vom Mai zum Juni 3 Grad aus.

Der Temperaturabmangel des Monats war etwa 1 Grad groß. Am 17. ist die Mitteltemperatur in Stuttgart um 6 Grad gegenüber dem für die Jahreszeit üblichen Wert zu hoch und am 27. um ebensoviel zu niedrig ausgefallen.

Die höchsten Temperaturen kamen fast allgemein am 2. oder am 17. vor Beendigung von Hochdrucklagen zustande. In Gerlachsheim, Heidelberg und Neudenau war der 17. sogar ein heißer Tag. Die tiefsten Temperaturen sind vornehmlich