

boren sind (1 033 526 Steuerpflichtige ohne Kinderermäßigung = 37,0 vH der Gesamtzahl). In der Steuerklasse I b erscheinen 385 206 verheiratete Steuerpflichtige, bei denen der andere Ehepartner nach den günstigeren Steuerklassen II oder III besteuert wird; hier handelt es sich, wie auch der niedrige Bruttodurchschnittslohn (2690 DM) erkennen läßt, größtenteils um Ehefrauen. Rund drei Viertel aller Arbeitnehmer, die ein Lohn Einkommen von weniger als 3600 DM bezogen haben, gehören, wie die Tabelle 4 auf Seite 187 nachweist, den Steuerklassen I a und I b an, da verheiratete männliche Arbeitnehmer mit und ohne Kinderermäßigung durchschnittlich weit höhere Bruttolöhne erhalten als die zur Steuerklasse I gehörenden Personen. Auf die Steuerklasse II a (verheiratete Arbeitnehmer ohne Kinderermäßigung) entfielen 417 967 Lohnsteuerpflichtige = 15,0 vH der Gesamtzahl. Innerhalb der Bruttolohnschichten von 4800 DM und mehr bewegt sich ihr Anteil zwischen 22 und 31 vH. Weit geringere Bedeutung hat die Steuerklasse II b mit 140 523 Steuerpflichtigen (ohne Kinderermäßigung) = 5,0 vH; hier sind die unverheirateten Arbeitnehmer nachgewiesen, die das 55. Lebensjahr vollendet haben, ferner verwitwete Arbeitnehmer, die vor dem 1. Januar 1905 geboren sind und bei Ablauf des Kalenderjahres 1954 verwitwet gewesen sind. Der Frauenüberschuß bewirkt in der Steuerklasse II b einen verhältnismäßig niedrigen Durchschnittsbruttolohn. Alle übrigen Arbeitnehmer (814 443 = 29,2 vH der Gesamtzahl) gehören der Steuerklasse III an (Steuerpflichtige mit Kinderermäßigung), die sich nach der Kinderzahl, für die Ermäßigung gewährt wird, abstuft.

Die nachstehende Übersicht zeigt, wie sich die Gesamtzahl der Lohnsteuerpflichtigen sowie deren Bruttolohn und Lohnsteuer 1957 in Hundertteilen auf die Steuerklassen verteilt, und gibt ferner den Durchschnittsbruttolohn und die durchschnittliche Steuerbelastung je Steuerklasse an:

Steuerklasse	Steuerpflichtige vH	Bruttolohn vH	Lohnsteuer vH	Durchschn. Bruttolohn DM	Anteil der Lohnsteuer am Bruttolohn in vH
I a	37,0	26,8	30,9	3 203	6,0
I b	13,8	8,4	7,5	2 690	4,6
II a	15,0	19,8	25,9	5 855	6,8
II b	5,0	4,3	4,7	3 760	5,7
III/1	14,8	19,6	18,4	5 847	4,9
III/2	9,1	13,1	9,0	6 423	3,5
III/3	3,5	5,2	2,6	6 491	2,6
III/4 ff.	1,8	2,8	1,0	6 746	1,8
III zusammen	29,2	40,7	31,0	6 159	3,9
Insgesamt ...	100	100	100	4 420	5,2

Demnach war der Durchschnittsbruttolohn bei der Steuerklasse III mit 6159 DM am höchsten; es folgen die Steuerklassen II a mit 5855 DM, II b mit 3760 DM, I a mit 3203 DM

und verständlicherweise an letzter Stelle die Klasse I b mit 2690 DM.

Die prozentuale Steuerbelastung war für Verheiratete, die keine Kinder hatten oder deren Kinder die vorgesehenen Altersgrenzen bereits überschritten haben (Steuerklasse II a), am höchsten. An zweiter Stelle steht die Steuerklasse I a. In der Steuerklasse III, in der die Steuerlast mit wachsender Kinderzahl tariflich sinkt, betrug 1957 der Anteil der Lohnsteuer durchschnittlich 3,9 vH des Bruttolohns, wobei nur die Steuerklasse III/1 über diesem Durchschnittssatz lag.

Am Lohnsteuerertrag war die Klasse I mit 38,4 vH am stärksten beteiligt, während die Steuerklassen II und III je rund 31 vH zum Aufkommen beitrugen.

Gliederung der zusätzlichen steuerfreien Beträge

Durch die Lohnsteuerstatistik 1957 wurden auch die zusätzlichen steuerfreien Beträge im Sinne des § 41 EStG ermittelt, die vor Anwendung der Lohnsteuertabelle vom Bruttolohn abzuziehen sind. Sie wurden von 546 133 Steuerpflichtigen = 19,6 vH der Gesamtzahl in Anspruch genommen und beliefen sich auf 497 Millionen DM = 4,0 vH des Gesamtbruttolohns aller Steuerpflichtigen. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild:

Bruttolohngruppe in DM	Antragsteller	Zusätzlicher steuerfreier Abzugsbetrag		Sp. 1 in vH aller Steuerpflichtigen	Sp. 2 in vH des Gesamtbruttolohns
		1000 DM	je Fall DM		
bis 2 399	15 400	8 444	548	2,2	1,0
2 400 „ 3 599	47 200	28 622	606	9,5	1,9
3 600 „ 4 799	82 100	47 407	577	15,2	2,1
4 800 „ 5 999	108 000	68 630	635	22,0	2,6
6 000 „ 7 199	103 700	74 487	718	39,3	4,3
7 200 „ 8 399	59 900	50 244	839	50,7	5,5
8 400 „ 9 599	33 400	36 530	1 094	53,7	6,5
9 600 „ 11 999	47 250	63 532	1 345	70,4	8,9
12 000 „ 15 999	29 223	54 054	1 850	74,6	10,2
16 000 „ 19 999	10 448	25 480	2 439	77,8	10,8
20 000 „ 24 999	4 563	14 693	3 220	81,1	11,8
25 000 und mehr	4 949	24 890	5 029	75,7	9,3
Insgesamt 1957 ...	546 133	497 013	910	19,6	4,0
Dagegen 1955	535 694 ¹⁾	419 331 ¹⁾	783 ¹⁾	20,4	4,1

¹⁾ Ohne Steuerpflichtige mit weniger als 1837 DM Bruttolohn, die anzahl- und betragsmäßig jedoch ohne Belang sind.

Die Zahl der Antragsteller und die Abzugsbeträge erhöhten sich demnach relativ von Stufe zu Stufe bis zur Bruttolohngruppe von 20 000 bis unter 25 000 DM und betrugen dort rund vier Fünftel aller Lohnsteuerpflichtigen bzw. rund 12 vH des Gesamtbruttolohns dieser Schicht. Gegenüber 1955 haben sich im wesentlichen nur Verlagerungen zu den höheren Bruttolohnschichten ergeben und somit ein absolut höherer Abzugsbetrag, jedoch keine nennenswerte Veränderung der Anteile bei den Gesamtergebnissen.

Richard Taras

Straßenverkehrsunfälle im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr im Jahr 1958

Straßenabschnitte, auf denen sich Straßenfahrzeuge, Fußgänger und Eisenbahnen in den Verkehrsraum der Straße teilen, sind Gefahrenstellen besonderer Art. In der Statistik wird bei Straßenverkehrsunfällen, die mit dem Eisenbahnverkehr¹ im Zusammenhang stehen, zwischen Unfällen unterschieden, die sich auf schienengleichen Wegübergängen und solchen, die sich im Verlauf öffentlicher Straßen ereignet haben. Dabei werden Straßenverkehrsunfälle auf schienengleichen Wegübergängen immer dann erfaßt, wenn entweder rollendes Material der Eisenbahn (Eisenbahnzüge, Triebwagen, Schienenomnibusse u. ä.) beteiligt war oder aber bahneigenes

Eigentum, in der Hauptsache Warn- und Sicherungseinrichtungen (Warnzeichen, Warnbaken, Schranken u. ä.), durch Straßenverkehrsteilnehmer beim Überqueren des Übergangs beschädigt wurde. Unfälle zwischen Straßenverkehrsteilnehmern, zu denen es nur zufällig auf einem schienengleichen Wegübergang gekommen ist, bei denen aber Einrichtungen der Bahn nicht in Mitleidenschaft gezogen wurden, fallen nicht unter den Begriff der Unfälle auf Eisenbahnübergängen.

Von den 97 275 Straßenverkehrsunfällen, die sich im Jahr 1958 in Baden-Württemberg ereignet haben, entfielen 524 Unfälle auf schienengleiche Wegübergänge. In 158 Fällen waren Schienenfahrzeuge beteiligt, bei 366 Unfällen wurde bahneigenes Eigentum beschädigt. Die Zahlen der Unfälle an

¹ Nur soweit er unter die Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung fällt.

Eisenbahnübergängen sind demnach, gemessen an der Gesamtzahl aller Straßenverkehrsunfälle, sowohl absolut als auch relativ (0,5 vH) sehr klein. Wenn sie trotzdem immer wieder stark beachtet werden, so ist dies darauf zurückzuführen, daß solche Unfälle meist schwere Folgen haben, wie die Tabelle zeigt. Danach entfällt von den Straßenverkehrsunfällen mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen auf Bahnübergängen ein knappes Viertel auf Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten. Die Zahlen zeigen aber auch, daß der Anteil der Unfälle mit schwererem Personenschaden auf beschränkten Bahnübergängen niedriger ist als auf solchen mit Blinklichtanlagen. Am höchsten ist der Prozentsatz der Unfälle mit schwererem Personenschaden auf den technisch nicht gesicherten Bahnübergängen.

Straßenverkehrsunfälle insgesamt und Unfälle, die mit dem Eisenbahnverkehr im Zusammenhang stehen, in Baden-Württ. im Jahr 1958

Bezeichnung	Straßenverkehrsunfälle insgesamt	Unfälle auf Bahnübergängen			Unfälle mit Beteiligung v. Schienenfahrzeugen	
		mit Schranken	mit Blinklicht	ohne Schranken ohne Blinklicht	auf Bahnübergängen	im Zuge öffentl. Straßen
Unfälle	97 275	325	59	140	158	54
Davon Anteile in vH						
Unfälle mit Getöteten u. Schwerverletzten ¹⁾	18,4	12,0	15,3	19,3	23,4	13,0
Unfälle mit Leichtverletzten ¹⁾	21,4	10,8	18,6	17,8	15,8	9,3
Unfälle mit nur Sachschaden						
über 200 DM ...	31,0	47,7	47,5	44,3	46,9	55,5
von 200 DM und weniger	29,2	29,5	18,6	18,6	13,9	22,2

¹⁾ Teilweise auch in Verbindung mit Sachschaden.

Die schienengleichen Wegübergänge sind je nach ihrer Bedeutung für den Verkehr unterschiedlich gekennzeichnet und gesichert; ihre Zahl wird vom Innenministerium Baden-Württemberg für das Land mit rund 4700 angegeben. Von den 4422 Wegübergängen der Bundesbahn sind 2673 mit Schranken und 134 mit Blinklichtanlagen ausgerüstet; die übrigen 1615 sind technisch nicht gesichert.

Wie verschieden sich die einzelnen Sicherungseinrichtungen auswirken, ergibt sich aus den Anteilen der Unfälle mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen an der Gesamtzahl aller Unfälle an Bahnübergängen. Insgesamt waren an 30 vH aller Unfälle auf Bahnübergängen Schienenfahrzeuge beteiligt. Auf beschränkten Bahnübergängen betrug der Anteil der Unfälle mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen jedoch nur 6 vH, auf solchen mit Blinklichtanlagen hingegen 66 vH und auf technisch nicht gesicherten Bahnübergängen 71 vH.

Die folgenden Ausführungen beschränken sich auf Unfälle, an denen Schienenfahrzeuge der Eisenbahn unmittelbar beteiligt waren. Die Zahlen in der nachstehenden Tabelle, die einen Überblick über die Straßenverkehrsunfälle mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen für die Jahre von 1953 bis 1958 geben, lassen keine steigende Tendenz erkennen. Die Schwankungen sind in den kleinen statistischen Massen begründet.

Straßenverkehrsunfälle mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen der Eisenbahn in Baden-Württemberg 1953 bis 1958

Jahr	Unfälle ¹⁾				
	mit Getöteten	mit Verletzten	mit nur Sachschaden		insgesamt
			mehr als 200 DM	200 DM und weniger	
1953	20	52	97		169
1954	18	61	92		171
1955	15	60	86	41	202
1956	20	67	88	26	201
1957	26	58	79	30	193
1958	15	59	104	34	212

¹⁾ An Bahnübergängen und im Zuge öffentlicher Straßen.

Unfälle mit Beteiligung von Schienenfahrzeugen der Eisenbahn in Baden-Württemberg im Jahr 1958

Bezeichnung der Unfallstelle	Unfälle insgesamt	Dabei verunglückte Personen			Bei den Unfällen entstandener Sachschad. 1000 DM
		Tote	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	
Bahnübergänge					
mit Schranken	19	7	7	5	58
ohne Schranken					
mit Blinklichtanlage	39	10	7	11	75
ohne Blinklichtanlage	100	4	14	19	201
Im Zuge öffentl. Straßen	54	1	6	8	66
Zusammen	212	22	34	43	400

Schrannen sind die beste Sicherung gegen Unfälle auf schienengleichen Wegübergängen. Dennoch ereigneten sich 19 Unfälle zwischen Straßenverkehrsteilnehmern und Schienenfahrzeugen auf beschränkten Bahnübergängen; 14 Unfälle hatten Personenschaden zur Folge. An sechs verschiedenen Orten wurden insgesamt sieben Personen getötet und drei Personen mehr oder weniger schwer verletzt. Diese 19 Unfälle ereigneten sich, weil die Schranken in zwölf Fällen nicht oder nicht rechtzeitig geschlossen und in zwei Fällen zu früh geöffnet wurden. Bei vier Unfällen lag die Ursache bei Straßenverkehrsteilnehmern, die noch versucht hatten, bei sich bereits senkenden Schranken mit Kraftfahrzeugen, zum Teil aber auch noch bei bereits geschlossenen Schranken den Bahnübergang zu überqueren. In einem Fall überfuhr eine Güterzuglokomotive wegen falscher Weichenstellung einen Prellbock am Ende eines Abstellgleises, gelangte auf den Bahnübergang und kollidierte mit einem Kraftfahrzeug.

Auf schienengleichen Wegübergängen mit Blinklichtanlagen wurden 39 Zusammenstöße zwischen Schienenfahrzeugen und Straßenverkehrsteilnehmern gezählt; 18 Unfälle davon hatten Personenschaden, meist verbunden mit Sachschaden, 21 hatten nur Sachschaden zur Folge. In zwölf Fällen versuchten Straßenverkehrsteilnehmer trotz Haltzeichen der Blinklichtanlagen die Eisenbahnübergänge noch zu überqueren. Ob in den übrigen 27 Fällen die Blinklichtanlagen in Betrieb waren oder nicht, geht aus den Angaben in den Statistischen Meldeblättern nicht hervor.

An Unfällen mit Schienenfahrzeugen der Eisenbahn beteiligte Straßenverkehrsteilnehmer in Baden-Württemberg im Jahr 1958

Art der Verkehrsbeteiligung	Straßenverkehrsteilnehmer insgesamt	Davon beteiligt an Unfällen			
		auf Bahnübergängen			im Zuge öffentlicher Straßen
		mit Schranken	mit Blinklichtanl.	ohne Schranken ohne Blinklichtanl.	
Krafträder ¹⁾	10	3	2	5	—
Personenkraftwagen ²⁾ ...	99	6	21	48	24
Lastkraftwagen	66	4	9	33	20
Omnibusse	4	—	—	1	3
Zugmaschinen	13	2	3	6	2
Sonstige Kraftfahrzeuge	4	—	—	4	—
Bespannte Fuhrwerke ...	5	—	—	1	4
Fahrräder	3	2	1	—	—
Mopeds	4	1	2	1	—
Fußgänger	10	3	1	1	5
Sonstige Verkehrsteilnehmer	2	—	—	1	1
Zusammen	220	21	39	101	59

¹⁾ Einschließlich Motorroller. — ²⁾ Einschließlich Kombinationskraftwagen.

Auf technisch nicht gesicherten Bahnübergängen kam es 1958 in 100 Fällen zu Kollisionen zwischen der Eisenbahn und Straßenfahrzeugen bzw. Fußgängern. Bei 30 dieser Unfälle wurden 4 Personen getötet, 14 schwer- und 19 leichtverletzt; bei 70 Unfällen entstand nur Sachschaden. In allen diesen Fällen haben die Straßenbenutzer auf den Übergängen der Bahnstrecken das Warnkreuz für ein- bzw. mehrgleisige Bahn-

übergänge und die akustischen Signale des Zuges (Pfeif- und Läutsignale) nicht genügend beachtet.

Um verhältnismäßig leichte Unfälle handelt es sich hingegen bei den Zusammenstößen mit Schienenfahrzeugen der Eisenbahn im Zuge öffentlicher Straßen. Der Verkehrsraum der Straße wird hierbei von Straßenfahrzeugen und Eisenbahnen gemeinsam benutzt. Meist waren es nichtbundeseigene Eisenbahnen (Stuttgarter Straßenbahnen AG – Filderbahn, Oberrheinische Eisenbahngesellschaft AG – OEG), aber auch Industrie- und Hafenbahnen. Auch Unfälle auf Güterbahnhöfen der Eisenbahn, die sich gelegentlich beim Rangieren in der Nähe von Verladeeinrichtungen zwischen Schienen- und Straßenfahrzeugen ereignen, zählen hierher. Bei zwölf Unfällen mit Personenschaden wurde eine Person getötet, sechs Personen wurden schwer- und acht leichtverletzt. Weitere 42 Unfälle hatten meist nur leichten Sachschaden zur Folge.

Wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich, kam es in der Mehrzahl der Fälle zu Zusammenstößen zwischen Schienenfahrzeugen und Personenkraftwagen. Auch Lastkraftwagen waren verhältnismäßig häufig an solchen Unfällen beteiligt. Unfälle zwischen Schienenfahrzeugen und bespannten Fuhrwerken oder Mopeds oder Fahrrädern ereigneten sich selten. Omnibusse kollidierten in drei Fällen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, also nicht auf Bahnübergängen, mit schienengebundenen Eisenbahnfahrzeugen. Nur in einem Fall kam es an einem unübersichtlichen und technisch nicht gesicherten Bahnübergang zu einem Zusammenstoß mit einem Güterzug, weil der Fahrer des Omnibusses die Warnsignale des Güterzuges überhört hatte. Personen sind bei diesem Unfall, bei dem der Omnibus vom Güterzug zur Seite geschoben wurde, nicht verletzt worden.

Norbert Mach.

Bevölkerungsstand und Bevölkerungsentwicklung im 1. Vierteljahr 1959

Entwicklung im Land und in den Regierungsbezirken

Die Wohnbevölkerung Baden-Württembergs erreichte nach den Ergebnissen der Bevölkerungsfortschreibung am 31. März 1959 einen Stand von 7 462 293 Personen. Darunter befanden sich 3 951 674 (53 vH) Frauen. 1 345 610 Personen (18 vH der Bevölkerung) waren Vertriebene und 445 518 Personen (6 vH) Zugewanderte aus der sowjetischen Besatzungszone und Berlin.

In der Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1959 ist die Gesamtbevölkerung um 29 286 Personen (0,39 vH) gewachsen. Die Zahl der Vertriebenen erhöhte sich in derselben Zeit um

8727 (0,65 vH) und die der Zugewanderten um 4513 (1,02 vH). Die Zunahme der Gesamtbevölkerung beruhte im Berichtsvierteljahr zu 53,3 vH auf natürlichem Bevölkerungswachstum und zu 46,7 vH auf Zuwanderung. Im ersten Quartal 1958 hatte der Anteil der Zuwanderung noch 50,0 vH und im entsprechenden Zeitraum des Jahres 1957 sogar 54,9 vH betragen. Der Geburtenüberschuß, der im ersten Vierteljahr 1957 12 814 Personen (7,3 auf Tausend der Bevölkerung und 1 Jahr berechnet) und im entsprechenden Zeitraum des darauffolgenden Jahres 13 383 Personen (7,5) umfaßt hatte, stieg im Berichtsvierteljahr auf 15 614 Personen (8,5). Der Zuwan-

Die Bevölkerungsfortschreibung in den Regierungsbezirken im 1. Vierteljahr 1959

Regierungsbezirk Land Geschlecht	Wohn- bevölkerung am 1. Jan. 1959	Veränderungen							Wohn- bevölkerung am 31. März 1959
		Natürliche Bevölkerungsbewegung			Wanderungsbewegung			Be- völkerungs- zunahme insgesamt	
		Lebend- geborene	Gestorbene	Geburten- überschuß	Zuzüge über die Landesgrenze und von Regierungsbezirk zu Regierungsbezirk	Fortzüge	Wanderungs- gewinn		
Wohnbevölkerung									
Nordwürttemberg	2 891 320	13 847	7 651	6 196	30 008	22 286	7 722	13 918	2 905 238
Nordbaden	1 633 006	7 389	4 973	2 416	14 701	12 030	2 671	5 087	1 638 093
Südbaden	1 561 779	8 286	4 604	3 682	18 234	16 319	1 915	5 597	1 567 376
Südwestfalen-Hohenzollern ..	1 346 902	7 045	3 725	3 320	13 451	12 087	1 364	4 684	1 351 586
Baden-Württemberg insgesamt ..	7 433 007	36 567	20 953	15 614	76 394	62 722	13 672	29 286	7 462 293
davon männlich	3 493 226	18 707	10 410	8 297	44 602	35 506	9 096	17 393	3 510 619
weiblich	3 939 781	17 860	10 543	7 317	31 792	27 216	4 576	11 893	3 951 674
Vertriebene ¹⁾									
Nordwürttemberg	658 574	3 660	1 419	2 241	5 237	4 468	769	3 010	661 584
Nordbaden	283 000	1 322	655	667	3 580	2 117	1 463	2 130	285 130
Südbaden	195 790	1 055	409	646	5 414	4 451	963	1 609	197 399
Südwestfalen-Hohenzollern ..	199 519	1 124	445	679	3 445	2 146	1 299	1 978	201 497
Baden-Württemberg insgesamt ..	1 336 883	7 161	2 928	4 233	17 676	13 182	4 494	8 727	1 345 610
davon männlich	638 521	3 617	1 449	2 168	9 202	6 921	2 281	4 449	642 970
weiblich	698 362	3 544	1 479	2 065	8 474	6 261	2 213	4 278	702 640
Zugewanderte ²⁾									
Nordwürttemberg	191 296	950	228	722	3 332	2 724	608	1 330	192 626
Nordbaden	94 912	472	98	374	2 501	1 500	1 001	1 375	96 287
Südbaden	91 493	412	128	284	3 092	2 294	798	1 082	92 575
Südwestfalen-Hohenzollern ..	63 304	282	62	220	1 655	1 149	506	726	64 030
Baden-Württemberg insgesamt ..	441 005	2 116	516	1 600	10 580	7 667	2 913	4 513	445 518
davon männlich	223 545	1 058	294	764	5 716	4 323	1 393	2 157	225 702
weiblich	217 460	1 058	222	836	4 864	3 344	1 520	2 356	219 816

¹⁾ Vertriebene sind Deutsche, die am 1. September 1939 in den zur Zeit unter fremder Verwaltung stehenden Ostgebieten des Deutschen Reiches (Stand 31. Dezember 1937) oder im Ausland gewohnt haben, einschließlich ihrer nach 1939 geborenen Kinder. — ²⁾ Zugewanderte sind Deutsche, die am 1. September 1939 in Berlin oder der sowjetischen Besatzungszone gewohnt haben, einschließlich ihrer nach 1939 geborenen Kinder.