

Im öffentlich geförderten sozialen Wohnungsbau geförderte Wohnungen und Räume in Baden-Württemberg 1959

Wohnungen Räume Wohnfläche	Baden-Württemberg		Nordwürttemberg		Nordbaden		Südbaden		Südwürtt.-Hohenz.	
	insgesamt		insgesamt		insgesamt		insgesamt		insgesamt	
	darunter in vollge- förderten Bauvor- haben ¹⁾		darunter in vollge- förderten Bauvor- haben ¹⁾		darunter in vollge- förderten Bauvor- haben ¹⁾		darunter in vollge- förderten Bauvor- haben ¹⁾		darunter in vollge- förderten Bauvor- haben ¹⁾	
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH	Anzahl	vH
Alle Wohnungen										
Wohnungen	35 502	100	24 112	17 995	100	11 841	7 539	100	5 105	4 864
nach der Art der Bautätigk.										
Neubau	32 420	91,3	22 484	16 950	94,2	11 338	5 897	78,2	4 214	4 684
Wiederaufbau	2 386	6,7	1 193	727	4,0	331	1 508	20,0	778	83
Sonstige Baumaßnahmen	696	2,0	435	318	1,8	172	134	1,8	113	97
nach der Zahl der Räume ²⁾										
mit 1 Raum	52	0,1	40	1	0,0	1	28	0,4	16	5
mit 2 Räumen	1 292	3,6	838	411	2,3	258	703	9,3	498	157
mit 3 Räumen	6 280	17,7	4 018	2 372	13,2	1 459	2 652	35,2	1 726	841
mit 4 Räumen	19 214	54,2	12 917	10 346	57,5	6 558	3 197	42,4	2 250	2 718
mit 5 Räumen	5 955	16,8	4 233	3 468	19,3	2 447	595	7,9	370	759
mit 6 Räumen	1 782	5,0	1 439	974	5,4	817	213	2,8	173	231
mit 7 und mehr Räumen	927	2,6	627	423	2,3	301	151	2,0	72	153
Räume ³⁾	145 288	.	99 626	75 468	.	50 370	27 488	.	18 582	19 966
Wohnfläche (1000 qm)	2 452,5	.	1 676,2	1 255,1	.	834,9	489,7	.	329,2	340,8
Räume je Wohnung	4,1	.	4,1	4,2	.	4,3	3,6	.	3,6	4,1
Wohnfläche je Wohnung qm ..	69,1	.	69,5	69,7	.	70,5	65,0	.	64,5	70,1
Wohnfläche je Raum qm	16,9	.	16,8	16,6	.	16,6	17,8	.	17,7	17,1
Darunter Wohnungen für Wohnungsuchende mit geringem Einkommen										
Wohnungen	12 791	36,0	7 329	6 311	35,1	3 480	2 433	32,3	1 289	1 775
nach der Zahl der Räume ²⁾										
mit 1 Raum	13	25,0	1	.	.	.	13	46,4	1	.
mit 2 Räumen	323	25,0	103	99	24,1	40	161	23,0	44	58
mit 3 Räumen	1 968	31,3	1 020	543	22,9	233	934	35,2	519	350
mit 4 Räumen	6 150	32,0	3 264	3 181	30,7	1 507	1 015	31,7	565	948
mit 5 Räumen	2 643	44,4	1 640	1 540	44,4	954	196	32,9	78	250
mit 6 Räumen	1 114	62,5	885	633	65,0	524	81	38,0	59	102
mit 7 und mehr Räumen	580	62,6	416	315	74,5	222	33	21,9	23	67
Räume ³⁾	55 122	37,6	32 745	28 254	37,4	16 275	8 894	32,4	4 811	7 289
Wohnfläche (1000 qm)	922,9	37,6	547,4	468,3	37,3	268,7	155,9	31,8	84,6	121,4
Räume je Wohnung	4,3	104,9	4,5	4,5	107,1	4,7	3,7	102,8	3,7	4,1
Wohnfläche je Wohnung qm ..	72,1	104,3	74,7	74,2	106,5	77,2	64,1	98,6	65,6	68,4
Wohnfläche je Raum qm	16,7	98,8	16,7	16,6	100	16,5	17,5	98,3	17,6	16,7

¹⁾ Förderung durch Kapitalhilfen allein. — ²⁾ Einschließlich Küchen. — ³⁾ Berechnet aus „Wohnungen nach der Zahl der Räume“, wobei Wohnungen mit 7 und mehr Räumen mit 7 Räumen angesetzt wurden. — ⁴⁾ vH aller Bewilligungen des Jahres 1959.

setzes) betrug im Land 36 vH aller bewilligten Wohnungen, und zwar liegt er in Nordwürttemberg und Nordbaden mit 35,1 vH bzw. 32,3 vH unter, in Südbaden mit 36,5 vH und besonders in Südwürttemberg-Hohenzollern mit 44,5 vH erheblich darüber. Die Wohnfläche dieser besonderen, zweckgebundenen Wohnungen ist sowohl im Landesdurchschnitt mit 72,1 qm wie in den Regierungsbezirken Nordwürttemberg (74,2 qm) und Südwürttemberg-Hohenzollern (78,1 qm) größer als die Wohnfläche aller geförderten Wohnungen; in Nordbaden (64,1 qm) und Südbaden (68,4 qm) dagegen ist sie kleiner.

Wohnungen in vollgeförderten Bauvorhaben

Vollgefördert wurden 24 112 Wohnungen, das sind rund 68 vH aller öffentlich geförderten Wohnungen. Fast die Hälfte (12 000 Wohnungen) entfallen auf Nordwürttemberg und knapp ein Fünftel (5105 Wohnungen) auf Nordbaden, während in Südbaden und Südwürttemberg-Hohenzollern die

Zahl der vollgeförderten Wohnungen mit rund 3400 bzw. 3800 Wohnungen ungefähr gleich groß ist.

Nach der Wohnform entfallen 51 vH aller vollgeförderten Wohnungen auf Einfamilienhäuser und 49 vH auf Mehrfamilienhäuser. Von den 12 314 in Einfamilienhäusern liegenden Wohnungen waren fast zwei Drittel (65,4 vH) Eigentümer- und Eigentumswohnungen; von den 11 798 bewilligten Wohnungen in Mehrfamilienhäusern sind dagegen nur 1,4 vH als Eigentümer- und 0,5 vH als Eigentumswohnungen vorgesehen.

Die Verteilung der bewilligten Wohnungen auf die beiden Gebäudearten ist in den Regierungsbezirken unterschiedlich. So liegen in Nordwürttemberg und Südwürttemberg-Hohenzollern mehr als die Hälfte der in diesen Bezirken bewilligten Wohnungen in Einfamilienhäusern im Gegensatz zu Nord- und Südbaden, wo der größere Teil aller vollgeförderten Wohnungen im Mehrfamilienwohnbau errichtet wird.

Emil Fiedler

Der Personenverkehr der Straßenverkehrsunternehmen im Jahr 1959

Die Zahl der von den Straßenverkehrsunternehmen in Baden-Württemberg geleisteten Wagenkilometer erhöhte sich 1959 im Vergleich zum Vorjahr um 2 vH auf 244 Millionen. Erstmals seit 1957 nahm auch die Zahl der beförderten Personen wieder geringfügig zu. Sie vergrößerte sich um 0,1 vH auf 694 Millionen. Doch ist mit einer weiteren starken Ausdehnung des Personenverkehrs kaum zu rechnen, da sich immer mehr Verkehrsteilnehmer eigene Fahrzeuge anschaffen. Am 1. Juli

1959 kamen in Baden-Württemberg auf 1000 Einwohner 45 Kraftträder und 72 Personenkraftwagen¹⁾, 1957 waren es 58 Kraftträder und 53 Personenkraftwagen. Die seit mehreren Jahren beobachtete Verlagerung vom schienen- und fahrdrahtgebundenen Verkehr zum Kraftomnibusverkehr setzte sich auch im Berichtsjahr fort.

¹⁾ Einschließlich Kombinationskraftwagen.

Am Jahresende 1959 waren 10 *Straßenbahnbetriebe* vorhanden, gegenüber 11 im Vorjahr. Die Stadt Ravensburg stellte den Straßenbahnbetrieb nach Weingarten ein. Im Linienverkehr Ravensburg – Weingarten – Baienfurt sind nunmehr Kraftomnibusse eingesetzt. Das Streckennetz verkleinerte sich deshalb auf 327 Kilometer. Die Fahrleistung nahm gegenüber dem Vorjahr um 1,7 vH ab. Die Zahl der beförderten Personen verringerte sich hingegen nur um 1,4 vH. Dieser Unterschied in der Entwicklung dürfte wohl mit der Inbetriebnahme größerer Wagentypen zusammenhängen. Je 100 gefahrene Wagenkilometer wurden 510 Personen befördert, im Vorjahr waren es 509.

Personenverkehrsbetriebe¹⁾ und Beförderungsmittel²⁾ der Straßenverkehrsbetriebe in Baden-Württemberg

Betriebsart	1958			1959			
	Be- triebe	Trieb- wagen	An- hänger	Be- triebe	Triebwagen		An- hänger
					ins- gesamt	dar- Gelenk- wagen	
Straßenbahnen	11	764	933	10	776	55	865
Obusbetriebe	5	83	28	5	85	4	23
Kraftomnibusbetriebe	761	4 059 ¹⁾	444	773	4 173 ²⁾	15	392

Quelle: Kraftfahrtbundesamt.

¹⁾ Betriebe, die am Jahresende Verkehrsleistungen aufwiesen. — ²⁾ Nur in Betrieb befindliche Fahrzeuge am Jahresende. — ³⁾ Darunter 3 Doppeldecker. — ⁴⁾ Darunter ein Doppeldecker.

Auch die Verkehrsleistungen der *Obusbetriebe* waren rückläufig. Die Betriebe erweiterten zwar ihr Streckennetz um 2 Kilometer. Doch war sowohl der Rückgang der Zahl der gefahrenen Wagenkilometer mit 3,6 vH als auch der der Fahrgäste mit 4,9 vH wesentlich stärker als die Verminderung der Verkehrsleistungen der Straßenbahnen. Auf 100 gefahrene Wagenkilometer kamen 625 Beförderte gegenüber 633 im Vorjahr.

Mit Ausnahme der Deutschen Bundespost wiesen die *Kraftomnibusbetriebe* höhere Verkehrsleistungen auf als im Vorjahr. An der Ausweitung des gesamten Liniennetzes um 0,9 vH auf 38 419 Kilometer waren hauptsächlich die nichtbundeseigenen Eisenbahnen und die Deutsche Bundesbahn beteiligt, die ihre Omnibuslinien um 12 und 6 vH verlängerten. Demgegenüber verkürzte die Deutsche Bundespost ihre Linien um 4 vH. Die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer stieg um 3,8 vH auf 167,4 Millionen, wovon rund drei Viertel im Linienverkehr und ein Viertel im Gelegenheitsverkehr geleistet wurden. Dieses Verhältnis wird schon seit Jahren beobachtet. Die stärkste Zunahme der Fahrleistung verzeichne-

Verkehrsleistungen der Straßenverkehrsunternehmen in Baden-Württemberg

Bezeichnung	Einheit	1957	1958	1959
Straßenbahnen				
Länge der Strecken ¹⁾	km	335	334	327
Gefahrene Wagenkilometer ²⁾ ..	Mill. km	74,8	72,8	71,6
Beförderte Personen	Mill.	380,3	370,6	365,3
Obusbetriebe				
Länge der Strecken ¹⁾	km	53	50	52
Gefahrene Wagenkilometer ²⁾ ..	Mill. km	5,8	5,5	5,3
Beförderte Personen	Mill.	37,1	34,8	33,1
Kraftomnibusbetriebe				
Länge der Linien ¹⁾	km	37 377	38 094	38 419
Gefahrene Wagenkilometer ²⁾ ..	Mill. km	156,6	161,2	167,4
Beförderte Personen	Mill.	286,7	287,5	295,5

Quelle: Kraftfahrtbundesamt.

¹⁾ Am Jahresende. — ²⁾ Wagenkilometer = Motorwagenkilometer + Anhängerkilometer.

ten die privaten Unternehmen mit 6 vH und die Deutsche Bundesbahn mit 5 vH. Die Deutsche Bundespost schränkte ihre Leistung um 3 vH auf 28,6 Millionen Wagenkilometer ein. Die Zahl der beförderten Personen betrug 295,5 Millionen, das waren 2,8 vH mehr als im Vorjahr. Weitaus den größten Teil der Fahrgäste (34 vH) beförderten die privaten Unternehmen. Es folgten die kommunalen und gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen mit 27 vH. Mit Omnibussen der Deutschen Bundespost und der Deutschen Bundesbahn fuhren 19 vH bzw. 14 vH der Beförderten. Rund 18 Millionen Personen benutzten Omnibusse der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Auf 100 Wagenkilometer entfielen im Berichtsjahr 177, im Vorjahr 178 Personen. Zwischen den einzelnen Verkehrsträgern lassen sich aber bemerkenswerte Unterschiede feststellen. Die vornehmlich im Gelegenheitsverkehr und im Überlandlinienverkehr tätigen privaten Unternehmen beförderten je 100 Wagenkilometer nur 120 Personen, bei der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost, die in der Hauptsache den Linienverkehr, und zwar insbesondere den Überlandlinienverkehr, durchführen, waren es hingegen 178 und 194 Personen. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen widmen sich vor allem dem Überlandlinienverkehr und dem linienähnlichen Arbeiterverkehr, die kommunalen und gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen dem Orts- und Nachbarortslinienverkehr. Ihre Leistung betrug 217 und 332 Fahrgäste je 100 Wagenkilometer.

Ruth Paulus

Die Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1959

Endgültige Ergebnisse

Vorbemerkungen

Mit dem Jahr 1959 sind in der Straßenverkehrsunfallstatistik beachtliche methodische Änderungen eingetreten. Anstelle der bisher ausschließlich den statistischen Erfordernissen dienenden Meldeblätter werden für die Erhebung nunmehr unmittelbar die Durchschriften der verschiedenen Formblätter herangezogen, wie sie den Polizeidienststellen für die Bearbeitung der Straßenverkehrsunfälle vorgeschrieben sind. Durch den Wegfall der Statistischen Meldeblätter soll vor allem bei den Polizeidienststellen eine Arbeitersparnis erzielt werden. Diese Änderung des Erhebungsverfahrens ist auf die Straßenverkehrsunfallstatistik selbst nicht ohne Auswirkung. Die für die Statistik benötigten Angaben müssen nunmehr dem Text der polizeilichen Unfallanzeigen entnommen werden, die sich je nach Schwere des Falles auch in dem Umfang der Tatbestandsaufnahmen unterscheiden. Das hat zur Folge, daß nicht mehr alle Unfälle in der gleichen Weise erhoben und bearbeitet werden können, wie das bisher der Fall war.

So muß zum Beispiel bei einem Teil der Unfälle auf die Erfassung der Hubraumklassen verzichtet werden¹⁾. Außerdem muß nun die Darstellung der Unfälle mit nur Sachschaden im Gegensatz zu den wie bisher behandelten Personenschadensfällen etwas eingeschränkt werden. Die Vergleichbarkeit mit den früheren Ergebnissen ist dadurch jedoch nicht beeinträchtigt, da die Art der Verkehrsteilnehmer als wichtigstes Unterscheidungsmerkmal auch weiterhin erhoben wird.

Straßenverkehrsunfälle um 16 vH gestiegen

In Baden-Württemberg ist die Zahl der Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1959, wenn man sie mit dem Vorjahr vergleicht, nach den nun vorliegenden endgültigen Ergebnissen von 97 275 auf 112 869, das heißt um 16 vH gestiegen. Völlig unerwartet und überraschend hat dabei die Zahl der verunglückten Personen, die in den Jahren 1956 bis 1958 im Gegensatz zu den Unfallzahlen leicht rückläufig war, wieder beacht-

¹⁾ Vgl. dazu „Statistische Monatshefte Baden-Württemberg“, S. 429.