

ber 1960 bei den weiblichen Arbeitskräften unverändert (rund 19 vH). Bei den Bruttobarverdiensten der männlichen Landarbeiter hat sich jedoch die prozentuale Spanne zwischen dem Lohnniveau beider Klassen in Jahresfrist von 3,3 vH auf 7,2 vH erweitert.

Da es sich bei den obenerwähnten Verdienstgrößen lediglich um die Bruttobaranteile der Gesamtmonatslöhne in der Landwirtschaft handelt, die in der Praxis noch durch Werte für Sachleistungen (Kost, Wohnung, Deputate) ergänzt werden, müssen die letzteren den Barbeträgen hinzugeschlagen werden, um die effektive Höhe und Entwicklung der Gesamtverdienste der Landarbeiter ermessen zu können.

Legt man für Baden-Württemberg gemäß den Richtlinien für die Bewertung von Sachleistungen hinsichtlich der Sozialversicherung bei den Monatslöhnen einen durchschnittlichen

Erfahrungssatz von 96 DM und bei den Stundenlöhnen von 8 Pf je Stunde zugrunde, so ergeben sich nach dem Stand vom September 1960 folgende *Gesamtmonatsverdienste*: für die männlichen Landarbeiter im Monatslohn ohne Spezialarbeiter 316 DM (293 DM)¹, einschließlich der Spezialarbeiter 352 DM (327 DM), für männliche Spezialarbeiter allein 408 DM (375 DM) und für weibliche Landarbeiter im Monatslohn 280 DM (264 DM). Die männlichen Arbeiter im Stundenlohn, die im September in Anbetracht der Ernte erfahrungsgemäß verlängerte Arbeitszeiten aufweisen können, kamen auf einen Gesamtmonatsverdienst von 441 DM (395 DM) und die männlichen Spezialarbeiter im Stundenlohn auf einen solchen von 497 DM (444 DM).

Waldemar Oelrich

¹ Die in Klammern gesetzten Zahlen beziehen sich jeweils auf den Monat September 1959.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen in den Jahren 1959 und 1960

Außer einem allgemeinen Überblick über die Entwicklung des Bestandes an Kraftfahrzeugen bis Mitte 1960 werden nachstehend ergänzende Angaben über den Kraftfahrzeugbestand im Jahre 1959, die bei der letzten Veröffentlichung¹ noch nicht vorlagen, insbesondere über Gewerbe oder Beruf der Fahrzeughalter veröffentlicht. Auch können erstmals Zahlenangaben über die Verbreitung der Mopeds in Baden-Württemberg, die nach neuerer Rechtsprechung ebenfalls als Kraftfahrzeuge zu betrachten sind, gegeben werden.

Der Kraftfahrzeugbestand am 1. Juli 1960

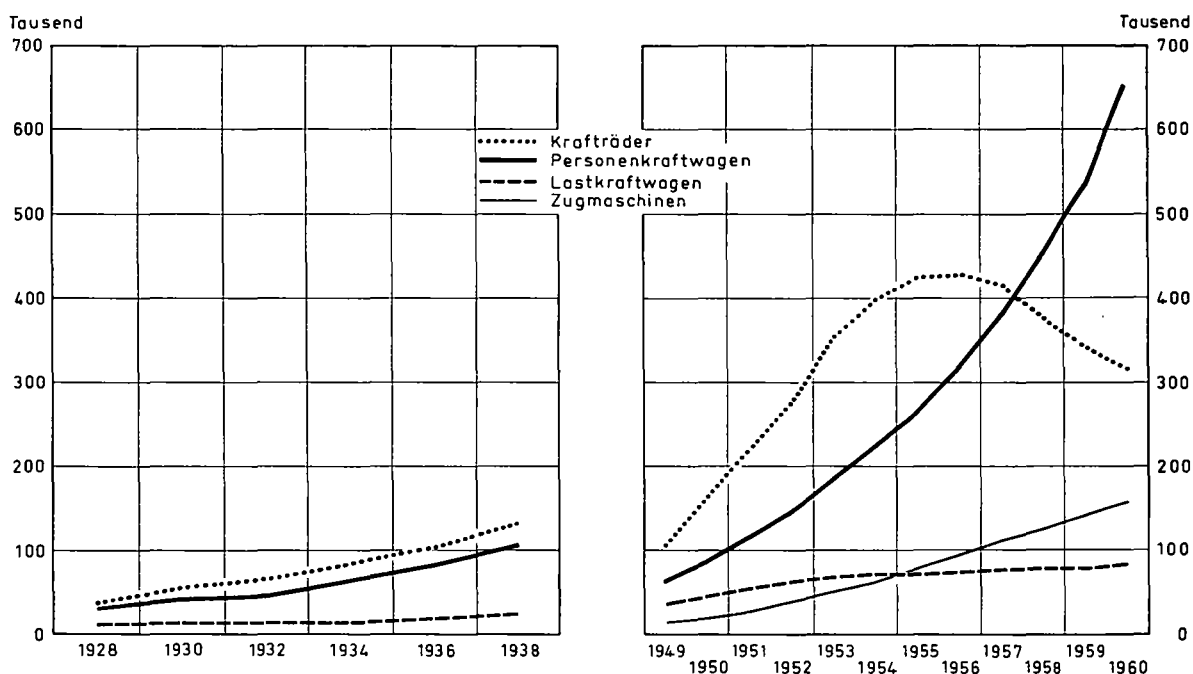
Nach den Ermittlungen des Kraftfahrt-Bundesamtes waren am 1. Juli 1960 in Baden-Württemberg 1 227 301 Kraftfahrzeuge zugelassen. Gegenüber demselben Stichtag des Vorjahres hat sich der Gesamtbestand um 118 896 Fahrzeuge oder um 10,7 vH (im Bundesgebiet 11,2 vH) erhöht. In diesen

Zahlenangaben sind die Kraftfahrzeuge der Bundesbahn und der Bundespost nicht inbegriffen, doch beläuft sich deren Anteil am Kraftfahrzeugbestand im Bundesgebiet nur auf annähernd 0,4 vH. In sämtlichen in diesem Abschnitt genannten Zahlen sind auch die nicht zulassungspflichtigen Mopeds unberücksichtigt.

Die Entwicklung des Bestandes an Kraftfahrzeugen ist weiterhin gekennzeichnet durch das starke Ansteigen der Zahl der Personenkraftwagen bei gleichzeitiger Abnahme der Kraftfahrzeuge. Seit dem Höchststand im Jahre 1956 ist der Bestand an Kraftfahrzeugen von Jahr zu Jahr gesunken. Während sich jedoch im Vorjahr die Kraftfahrzeugzahl um rund 10 vH verminderte, betrug der Rückgang von Mitte 1959 bis Mitte 1960 nur noch etwas mehr als 6 vH. Lediglich die Zahl der Kraftroller nahm nochmals zu (5,5 vH). Im Berichtszeitraum hat sich der Bestand an Personenkraftwagen um rund 110 000 erhöht, was einer Zuwachsrate von mehr als einem Fünftel entspricht. Relativ

¹ Vgl. „Statistische Monatshefte Baden-Württemberg“ 7, Jg. 1959, Heft 12.

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestands 1938 bis 1960



Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Bestand an Kraftfahrzeugen sowie Kraftfahrzeugdichte in den Kreisen Baden-Württembergs am 1. Juli 1960

Ohne Bahn und Post einschließlich der vorübergehend als stillgelegt abgemeldeten Fahrzeuge

Kreis Regierungsbezirk Land	Kraft- fahrzeuge insgesamt	Davon							Auf 10 000 Einwohner kommen ...					Auf 100 Per- sonenkraft- wagen ¹⁾ kommen Kraft- räder
		Kraft- räder	Personen- kraft- wagen ¹⁾	Kombi- nations- kraft- wagen	Kraft- omni- busse, Obusse	Last- kraft- wagen	Zug- maschi- nen	Sonder- fahr- zeuge	Kraft- fahrzeuge ins- gesamt	Kraft- räder	Per- sonen- kraft- wagen ¹⁾	Last- kraft- wagen	Zug- maschi- nen	
Stuttgart Stadtkr.	102 198	10 407	73 982	5 109	343	10 876	875	606	1 610	164	1 246	171	14	13,2
Heilbronn "	14 481	2 651	8 973	721	75	1 692	270	99	1 693	308	1 126	196	31	27,3
Ulm "	12 957	2 067	8 326	550	80	1 639	189	106	1 436	229	984	182	21	23,3
Aalen Landkr.	20 473	6 227	8 365	522	51	1 169	4 051	88	1 457	443	632	83	288	70,1
Backnang "	14 931	4 579	6 344	417	23	875	2 622	71	1 705	523	772	99	299	67,7
Böblingen "	20 710	5 103	11 135	690	58	1 208	2 430	86	1 487	366	849	87	175	43,2
Crailsheim "	13 148	3 665	4 509	272	13	617	3 995	77	2 055	573	747	96	624	76,7
Edlingen "	25 653	5 423	15 266	980	134	1 961	1 774	115	1 316	278	833	101	91	33,4
Göppingen "	28 400	6 720	15 589	792	141	2 129	2 787	242	1 426	337	822	107	140	41,0
Heidenheim "	14 904	3 957	7 248	356	77	977	2 194	95	1 339	356	683	88	197	52,0
Heilbronn "	28 435	9 809	10 878	762	80	1 458	5 343	105	1 771	611	725	91	333	84,3
Künzelsau "	5 913	2 046	2 049	145	14	252	1 386	21	1 906	659	707	81	447	93,3
Leonberg "	14 225	3 164	7 773	526	39	1 073	1 584	66	1 487	331	868	112	166	38,1
Ludwigsburg "	33 735	7 844	18 526	1 375	110	2 363	3 359	158	1 415	329	835	99	141	39,4
Mergentheim "	7 868	2 049	2 959	158	7	406	2 257	32	1 940	505	768	100	556	65,7
Nürtingen "	20 552	5 423	10 167	613	90	1 319	2 853	87	1 597	421	837	102	222	50,3
Öhringen "	9 295	2 895	3 475	225	9	416	2 242	33	2 142	667	852	96	517	78,2
Schwäb. Gmünd "	14 600	3 724	6 855	507	87	942	2 404	81	1 469	375	741	95	242	50,6
Schwäb. Hall "	11 180	2 804	4 492	292	34	678	2 824	56	1 888	474	808	115	477	58,6
Ulm "	13 754	3 901	4 918	262	33	619	3 961	60	1 678	476	632	76	483	75,3
Vaihingen "	12 077	3 898	4 879	355	42	698	2 167	38	1 650	533	715	95	296	74,5
Waiblingen "	29 010	6 207	15 424	1 145	127	2 420	3 593	94	1 552	332	887	129	192	37,5
Nordwürttemberg ...	468 499	104 563	252 132	16 774	1 667	35 787	55 160	2 416	1 569	350	900	120	185	38,9
Karlsruhe Stadtkr.	37 132	7 242	24 081	1 418	83	3 848	300	160	1 566	305	1 076	162	13	28,4
Heidelberg "	18 180	3 099	12 364	802	29	1 543	267	76	1 427	243	1 033	121	21	23,5
Mannheim "	48 651	8 871	31 419	1 839	169	5 448	646	259	1 576	287	1 077	176	21	26,7
Pforzheim "	11 854	2 330	7 570	601	62	1 154	90	47	1 478	291	1 020	144	11	28,5
Bruchsal Landkr.	14 833	5 024	6 579	484	38	982	1 641	85	1 274	431	606	84	141	71,1
Buchen "	9 350	3 119	3 176	236	15	492	2 288	24	1 508	503	550	79	369	91,4
Heidelberg "	18 941	5 949	9 725	708	38	1 172	1 281	68	1 308	411	720	81	88	57,0
Karlsruhe "	21 844	7 125	10 375	643	38	1 472	2 106	85	1 340	437	676	90	129	64,7
Mannheim "	21 131	6 115	11 373	766	27	1 477	1 249	124	1 357	393	780	95	80	50,4
Mosbach "	9 094	3 054	3 474	280	28	619	1 610	29	1 437	483	593	98	254	81,4
Pforzheim "	9 234	2 998	4 025	291	36	458	1 408	18	1 479	480	691	73	225	69,5
Sinsheim "	11 278	3 485	4 098	310	28	636	2 652	69	1 495	462	584	84	351	79,1
Tauberbischofsh. "	10 889	3 273	3 924	325	35	653	2 626	53	1 435	431	560	86	346	77,0
Nordbaden	242 411	61 684	132 183	8 703	626	19 954	18 164	1 097	1 449	369	842	119	109	43,8
Freiburg Stadtkr.	23 706	5 416	14 832	854	65	2 238	196	105	1 679	384	1 111	158	14	32,5
Baden-Baden "	6 338	1 047	4 261	302	61	571	39	57	1 576	260	1 135	142	10	22,9
Bühl Landkr.	13 554	5 176	5 282	322	40	929	1 744	61	1 714	655	703	117	221	92,4
Donauessingen "	11 915	3 426	4 570	239	31	424	3 186	39	1 814	522	732	65	485	71,2
Emmendingen "	14 768	5 145	6 310	427	40	748	2 040	58	1 459	508	666	74	202	76,4
Freiburg "	14 897	5 246	5 401	329	30	594	3 254	43	1 968	693	758	78	430	91,6
Hochschwarzwald "	8 089	2 554	3 110	235	64	374	1 706	46	1 904	601	787	88	402	76,4
Kehl "	8 456	2 999	3 379	184	19	488	1 360	27	1 602	568	675	92	258	84,2
Konstanz "	25 756	6 993	13 491	687	56	1 494	2 932	103	1 644	446	905	95	187	49,3
Lahr "	11 788	4 201	5 256	349	40	664	1 238	40	1 482	528	703	83	156	75,0
Lörrach "	21 380	6 675	10 698	417	71	1 114	2 335	70	1 588	496	826	83	173	60,1
Müllheim "	9 516	2 942	4 067	200	44	422	1 806	35	1 761	544	790	78	334	68,9
Offenburg "	14 744	4 855	6 450	398	23	976	1 932	110	1 494	492	694	99	196	70,9
Rastatt "	15 513	5 146	7 697	428	70	1 202	864	106	1 354	449	709	105	75	63,3
Säckingen "	11 772	3 912	5 312	181	21	427	1 873	46	1 816	603	847	66	289	71,2
Stockach "	10 519	3 090	3 573	187	19	345	3 272	33	2 296	674	821	75	714	82,2
Überlingen "	12 547	3 439	5 081	268	27	446	3 227	59	2 175	596	927	77	559	64,3
Villingen "	12 796	3 783	6 112	368	66	653	1 762	52	1 561	461	790	80	215	58,4
Waldshut "	13 213	3 967	5 436	160	18	486	3 120	26	2 027	608	858	75	479	70,9
Wolfach "	8 299	3 026	3 484	169	18	382	1 125	95	1 592	581	701	73	216	82,8
Südbaden	269 566	83 038	123 802	6 704	823	14 977	39 011	1 211	1 680	518	814	93	243	63,6
Balingen Landkr.	16 132	4 195	8 368	367	54	1 105	2 007	36	1 661	432	899	114	207	48,0
Biberach "	19 239	5 106	7 329	434	38	926	5 324	82	1 953	518	788	94	540	65,8
Calw "	19 929	6 689	8 539	563	130	1 188	2 762	58	1 696	569	775	101	235	73,5
Ehingen "	7 796	2 278	2 631	154	13	302	2 386	32	1 800	526	643	70	551	81,8
Freudenstadt "	10 747	2 979	4 876	353	70	659	1 746	64	1 834	508	893	112	298	57,0
Heddingen "	8 957	2 757	3 428	245	31	529	1 945	22	1 776	547	728	105	386	75,1
Horb "	8 189	2 881	2 683	194	42	336	2 032	21	1 955	688	687	80	485	100,1
Münsingen "	7 978	2 214	2 626	195	35	295	2 591	22	2 040	566	721	75	662	78,5
Ravensburg "	19 594	5 359	8 935	528	48	1 046	3 592	86	1 875	513	905	100	344	56,6
Reutlingen "	25 241	6 364	13 687	873	87	1 903	2 229	98	1 605	405	926	121	142	43,7
Rottweil "	19 682	5 718	9 317	584	97	1 058	2 846	62	1 618	470	814	87	234	57,8
Saulgau "	13 107	3 264	4 788	264	37	609	4 107	38	1 998	498	770	93	626	64,6
Sigmaringen "	9 934	2 621	3 655	235	25	393	2 966	39	2 067	545	809	82	617	67,4
Tettumng "	13 419	3 649	6 710	362	29	668	1 909	62	1 836	499	972	91	261	51,4
Tübingen "	19 807	6 339	8 950	597	70	1 130	2 658	63	1 604	513	773	92	215	66,4
Tutlingen "	12 241	3 121	5 698	384	73	698	2 226	41	1 589	405	789	91	289	51,3
Wangen "	14 833	4 270	5 792	303	30	708	3 655	75	2 130	613	875	102	525	70,1
Südwürtt.-Hohenz. ...	246 825	69 804	108 042	6 635	909	13 553	46 981	901	1 780	503	827	98	339	60,9
Baden-Württemberg	1 227 301	319 089	616 159	38 816	4 025	84 271	159 316	5 625	1 604	417	856	110	208	48,7

¹⁾ Einschließlich Krankenkraftwagen. — ²⁾ Einschließlich Kombinationskraftwagen.

am stärksten war der Zugang an Personenkraftwagen mit einem Hubraum von 500 bis 999 ccm (+ 33,5 vH). Die Kombinationskraftwagen, die früher meist als Personenkraftwagen erfaßt wurden und auch jetzt noch ebenso wie die Krankenkraftwagen bei Vergleichen unter „Personenkraftwagen“ erscheinen, obwohl erstere überwiegend zu Transportzwecken benutzt wurden, erhöhten ihren Bestand im Berichtszeitraum um 23,6 vH. Die Zunahme der Lastkraftwagen (+ 8,3 vH) blieb zwar unter dem Durchschnitt, doch hat sich der Bestand im Verhältnis zu der Entwicklung in den letzten Jahren beachtlich erhöht, besonders im Hinblick darauf, daß die schwereren Wagen mit 4 t und mehr weit stärker zugenommen haben und damit auch deren Ladekapazität. Unter den Lastkraftwagen bis zu 2 t Nutzlast sind auch die dreirädrigen Fahrzeuge erfaßt, deren Zahl im Jahre 1959 5052 betrug, jedoch stark im Sinken begriffen ist. Nachdem am 1. Juli 1958 die Frist zur Umkennzeichnung der Kraftfahrzeuge abgelaufen war, wurde durch das Kraftfahrt-Bundesamt eine Bereinigung der Kartei vorgenommen. Hierbei wurden insbesondere unter den Lastwagen ältere, aus dem Verkehr gezogene, aber nicht abgemeldete Fahrzeuge festgestellt und auch gelöscht, was besonders auf die Zahl der Lastkraftwagen Mitte 1959 nicht ohne Einfluß war und bei Vergleichen mit den beiden benachbarten Jahren berücksichtigt werden muß. Das Fortschreiten der Motorisierung in der Landwirtschaft kam auch darin zum Ausdruck, daß am 1. Juli 1960 annähernd 160 000 Zugmaschinen (gegenüber 1959: + 10,5 vH) zugelassen sind. Davon sind mehr als 95 vH in der Landwirtschaft eingesetzt. Ihre Zahl hat sich seit 1950 auf das Achtfache erhöht.

Bestand an Kraftfahrzeugen am 1. Juli 1959 und 1960

Fahrzeugarten	1959		1960		Veränderung 1960 gegen 1959
	Anzahl	vH	Anzahl	vH	
Krafträder	340 566	30,7	319 089	26,0	- 6,3
Davon					
Kraftroller	81 150	7,3	85 608	7,0	+ 5,5
Motorfahrräder	34 290	3,1	29 184	2,4	- 14,9
Andere	225 126	20,3	204 297	16,6	- 9,3
Personenkraftwagen	505 026	45,6	615 754	50,2	+ 21,9
Davon m. Hubraum in ccm					
bis 499	51 761	4,7	59 048	4,8	+ 14,1
500 bis 999	84 993	7,7	113 536	9,3	+ 33,6
1000 bis 1499	295 680	26,7	351 857	28,7	+ 19,0
1500 und mehr	72 592	6,5	91 313	7,4	+ 25,8
Krankenkraftwagen	371	0,0	405	0,0	+ 9,2
Kombinationskraftwagen ...	31 407	2,8	38 816	3,1	+ 23,6
Kraftomnibusse einschl.					
Obusse	3 748	0,3	4 025	0,3	+ 7,4
Lastkraftwagen	77 838	7,1	84 271	6,9	+ 8,3
Davon mit Nutzlast in kg					
bis 1999	44 354	4,0	47 451	3,9	+ 7,0
2000 bis 3999	13 966	1,3	14 135	1,2	+ 1,2
4000 und mehr	19 518	1,8	22 685	1,8	+ 16,2
Zulassungspflichtige					
Zugmaschinen	144 213	13,0	159 316	13,0	+ 10,5
Davon					
in der Landwirtschaft	137 265	12,4	151 944	12,4	+ 10,7
andere	6 948	0,6	7 372	0,6	+ 6,1
Sonderfahrzeuge	5 236	0,5	5 625	0,5	+ 7,4
Davon					
Kraftstoffkesselwagen	166	0,0	187	0,0	+ 12,7
Feuerlöschfahrzeuge	1 277	0,1	1 388	0,1	+ 8,7
Straßenreinigungsmaschinen	130	0,0	138	0,0	+ 6,2
andere	3 663	0,3	3 912	0,3	+ 6,8
Kraftfahrzeuge insgesamt ...	1 108 405	100	1 227 301	100	+ 10,7

Fast genau die Hälfte der zugelassenen Kraftfahrzeuge waren Mitte 1960 Personenkraftwagen, während deren Anteil im Jahre 1950 nur 27,5 vH betrug. Demgegenüber hat sich die Entwicklung des Krafttradbestands in umgekehrter Weise vollzogen. Heute entfallen auf 100 Kraftfahrzeuge noch 26 Krafträder gegen rund 51 vor einem Jahrzehnt. Es ist beachtlich, daß am Stichtage 1960 nur noch im Kreis Horb (Südwestfalen-Hohenzollern) die Zahl der Krafträder größer war als die der Personenkraftwagen, während im Vorjahr noch in

16 Kreisen der Bestand der Krafträder überwog. In den Stadtkreisen betrug ihr Anteil durchschnittlich etwa 16 vH der gesamten Kraftfahrzeuge gegen 29 vH in den Landkreisen. Am niedrigsten war der Anteil der Krafträder am Gesamtbestand der Kraftfahrzeuge in Stuttgart (10 vH), wo auf 10 000 Einwohner nur 164 Krafträder kamen, gegen 247 im Mittel der Stadtkreise und 417 im Durchschnitt des gesamten Landes.

Im Landesdurchschnitt kommen jetzt auf je 100 Einwohner 16 Kraftfahrzeuge gegen nur fünf vor einem Jahrzehnt. Zwar weicht die durchschnittliche Kraftfahrzeugdichte in den Stadtkreisen von derjenigen der Landkreise nicht sonderlich ab, doch ergeben sich außer der Verschiedenheit der Kraftfahrzeugdichte in den einzelnen Kreisen ganz erhebliche Unterschiede für die Dichte der Fahrzeugarten in den Kreisen. Ganz besonders tritt dies bei der Dichte der Zugmaschinen in Erscheinung; so entfallen in den Stadtkreisen auf 10 000 Einwohner nur 16 Schlepper, in den Landkreisen hingegen 265. Hieraus erklärt sich auch die niedrige Durchschnittsdichte der Zugmaschinen in den nördlichen Landesteilen. Dagegen ist im Regierungsbezirk Südwestfalen-Hohenzollern vermöge seiner umfangreichen Landwirtschaft die Zahl der Zugmaschinen, bezogen auf die Einwohnerzahl, besonders hoch, bei gleichzeitig relativ hohem Bestand an Kraftträdern, so daß sich in diesem Gebietsteil auch die größte Kraftfahrzeugdichte (1780 Kraftfahrzeuge je 10 000 Einwohner) ergibt, im Gegensatz zu Nordbaden mit nur 1449 Kraftfahrzeugen. Die höchste Kraftfahrzeugdichte war im Kreis Stockach (2296 Kraftfahrzeuge auf 10 000 Einwohner) zu verzeichnen, der eine außergewöhnlich hohe Dichte an Zugmaschinen aufwies; auch waren in diesem Kreis relativ viel Kraftträder zugelassen. Bei der Dichte der Personenkraftwagen (einschließlich Kranken- und Kombinationskraftwagen), welche die Hälfte des Gesamtbestands an Kraftfahrzeugen ausmachen, steht naturgemäß Stuttgart mit 1246 Personenkraftwagen je 10 000 Einwohner an der Spitze, gefolgt von den übrigen Stadtkreisen. In den Landkreisen hatte der Kreis Tettmang mit 972 Wagen, vor den Kreisen Überlingen und Reutlingen, die höchste Pkw-Dichte aufzuweisen. Am geringsten war die Dichte der Personenkraftwagen in den Kreisen Buchen und Tauberbischofsheim. Im Landesdurchschnitt ergab sich eine Dichte von 856 Personenkraftwagen je 10 000 Einwohner.

Außer den nahezu 1¼ Millionen Kraftfahrzeugen waren im Straßenverkehr Mitte 1960 noch 63 385 Kraftfahrzeuganhänger zugelassen. Ihre Zahl hat sich seit 1950 um 74 vH erhöht. Nach einem Höchststand im Jahre 1957 ist ihr Bestand in den beiden darauffolgenden Jahren wieder abgesunken. Er betrug in den Jahren:

Kraftfahrzeuganhänger	1957	1959	1960
Insgesamt	62 430	59 937	63 385
Davon waren Anhänger			
zur Personbeförderung	294	268	243
zur Lastenbeförderung	56 152	52 121	54 021
einachsige	33 188	32 021	33 290
mehrachsig	22 964	20 100	20 731
mit Spezialaufbau	5 984	7 548	9 121
davon für			
Kraftstoffbeförderung	256	334	390
Feuerlöschzwecke	53	51	55
Wohnzwecke	543	1 336	1 929
andere Zwecke	5 132	5 827	6 747

Am Stichtag vom 1. Juli 1960 ergab sich gegenüber dem Vorjahr erstmals wieder eine Steigerung des Bestandes an Kraftfahrzeuganhängern um 5,8 vH. Dabei zeigt sich, daß auch jetzt noch die Zahl der mehrachsigen Anhänger um fast ein Zehntel unter dem Stand des Jahres 1957 liegt. Es ist deshalb zu vermuten, daß der Rückgang der letzten Jahre mit der Ungewißheit über die künftig vorgeschriebenen Abmessungen der schweren Lastkraftwagen und Anhänger im Zusammenhang steht. Hingegen hat sich der Bestand an ein-

achsigen Anhängern wieder geringfügig erhöht. Einen bedeutenden Aufschwung hat in den letzten Jahren die Beschaffung von Anhängern mit Spezialaufbau genommen, deren Zahl sich seit 1957 um mehr als die Hälfte erhöhte. Ganz besonders zu erwähnen ist hier die Zunahme der Kraftfahrzeuganhänger für Wohnzwecke auf das 3¹/₂fache.

**Gewerbe oder Beruf der Kraftfahrzeughalter
in den Jahren 1957 bis 1959**

Über das Gewerbe oder den Beruf des Fahrzeughalters liegen für den Stichtag vom 1. Juli 1960 noch keine Angaben vor. Die entsprechende Aufgliederung des Kraftfahrzeugbestandes der Jahre 1957 bis 1959 läßt jedoch erkennen, welche Umschichtungen sich bezüglich der Fahrzeughalter der einzelnen Kraftfahrzeugarten derzeitig vollziehen.

Der Bestand an Personenkraftwagen einschließlich Krankenkraftwagen nach dem Gewerbe oder Beruf der Halter 1957 bis 1959

Gewerbe oder Beruf der Halter	1957		1958		1959	
	Anzahl		vH		Veränd. gegen 1957	
Industrie	38 969	40 109	41 211	8,1	+ 5,8	
Handwerk	52 906	57 054	60 660	12,0	+ 14,7	
Groß-, Ein- und Ausfuhrhandel	15 882	15 910	15 751	3,1	- 0,8	
Einzelhandel	52 195	54 189	56 545	11,2	+ 8,3	
Banken u. Versicherungen	1 809	1 874	2 044	0,1	+ 13,0	
Energiewirtschaft	749	796	821	0,2	+ 9,6	
Gewerblicher Verkehr	9 335	9 649	10 121	2,0	+ 8,1	
Land-, Forst-, Fischwirtschaft, Molkereibetr. ...	15 937	19 484	23 349	4,6	+ 46,5	
Kultur-, Gesundheits-, Rechtswesen u. Technik	26 401	28 047	29 606	5,9	+ 12,1	
Kirchen, kirchliche Einrichtungen	2 578	2 944	3 267	0,6	+ 26,7	
Behörden, Wirtschafts- und Zweckverbände ...	3 995	4 132	4 100	0,8	+ 2,6	
Beamte im öffentl. Dienst u. Angehörige d. Polizei	18 420	25 227	33 729	6,7	+ 83,1	
Angestellte	62 992	80 978	102 994	20,4	+ 63,5	
Arbeiter	50 672	75 818	107 442	21,3	+ 112,0	
Berufslose und Unbekannt	9 056	11 291	13 757	2,7	+ 51,9	
Insgesamt	361 896	427 502	505 397	100	+ 39,7	

Am 1. Juli 1959 waren 340 566 Krafträder zugelassen, das sind 23 vH weniger als im Jahr 1957. Die Hauptmasse befand sich mit annähernd zwei Dritteln im Besitze von Arbeitern, deren Kraftradzahl innerhalb zweier Jahre um 34 942 Zweiradkraftrahzeuge zurückging; sie betrug Mitte 1959 noch 222 800. Der Anteil aller Arbeitnehmer, das heißt der Beamten, Angestellten und Arbeiter, einschließlich der Berufslosen am Gesamtbestand an Krafträdern betrug 78,5 vH. Innerhalb der gewerblichen Wirtschaft hat ganz besonders der Kraftradbestand im Handwerk abgenommen, wo sich der Bestand seit 1957 um rund 40 vH auf 15 400 Krafträder verminderte. Auch in der Land- und Forstwirtschaft ging die Zahl der Krafträder um 12 vH zurück, waren doch 1959 in diesem Wirtschaftsbereich nur noch 36 009 Krafträder vorhanden.

In welchem Umfange die verstärkte Motorisierung der Arbeitnehmer beziehungsweise deren Wechsel vom Kraftrad zum Kraftwagen in dem dazwischen liegenden Zeitraum zur Erhöhung des Bestands an Personenkraftwagen (+ 39,6 vH) beigetragen hat, zeigt nachstehende Gegenüberstellung. Von den zugelassenen Personenkraftwagen entfielen auf die:

Bereiche	1957	1959	
	vH	vH	Veränderung in vH gegen 1957
Gewerbliche Wirtschaft	47	37	+ 8,9
Arbeitnehmer	39	51	+ 82,7
Übrigen Bereiche (einschließlich Landwirtschaft und Behörden) ...	14	12	+ 22,3

Allein die Zahl der im Besitze von Arbeitern befindlichen Personenkraftwagen erhöhte sich gegenüber 1957, also innerhalb zweier Jahre um 56 770 auf mehr als das Doppelte, so daß der

Bestandsanteil der Arbeiterschaft an den Personenkraftwagen mit 21,3 vH größer war als derjenige der Angestellten. Damit sind die Arbeiter im Jahre 1959 an die erste Stelle der Fahrzeughalter von Personenkraftwagen getreten. Soweit die Personenkraftwagen zu wirtschaftlichen Zwecken benutzt werden, hat die Landwirtschaft die bedeutendste Zunahme auf nahezu das 1¹/₂fache zu verzeichnen. Dagegen war die Erhöhung des Personenkraftwagenbestands in der Industrie sehr gering und im Großhandel war sogar eine Rückläufigkeit zu verzeichnen.

Wenn auch im Handwerk und im Einzelhandel die Zunahme der Personenkraftwagen verhältnismäßig gering war, muß doch berücksichtigt werden, daß gerade in diesen beiden Wirtschaftsbereichen gleichzeitig eine beträchtliche Erhöhung der Zahl der Kombinationskraftwagen stattgefunden hat, die werktäglich meist zur Werkstoffbeförderung und als Lieferwagen, am Wochenende aber vielerorts als Personenkraftwagen zu privaten Zwecken benutzt werden. Der Bestand an Kombinationskraftwagen betrug:

Kombinationskraftwagen	1957	1958	1959	
	Anzahl		vH	
Insgesamt	19 464	24 611	31 407	100
Darunter waren zugelassen für Fahrzeughalter				
im Handwerk	5 853	7 609	9 989	31,7
im Einzelhandel	4 956	6 137	7 527	24,0
in der Industrie	3 042	3 724	4 781	15,2

Im Durchschnitt erhöhte sich von 1957 bis 1959 die Zahl der Kombinationskraftwagen mithin um 61,4 vH, während der Bestand im Handwerk und im Einzelhandel, in deren Besitz zusammen mehr als die Hälfte dieser Fahrzeuge waren, eine überdurchschnittliche Zunahme um 70,6 vH beziehungsweise 65,2 vH zu verzeichnen hatten.

Von Mitte 1957 bis Mitte 1959 nahm der Bestand an Lastkraftwagen nur um 1,5 vH zu. Der Anstieg beruhte lediglich auf der Zunahme der Lastwagen in der Industrie um 11,2 vH, an deren Bestand die Industrie der Steine und Erden, einschließlich Holzindustrie (1959: 7982 Fahrzeuge) sowie die Nahrungs- und Genussmittelindustrie (9277 Fahrzeuge) den Hauptanteil haben. In allen anderen Wirtschaftsbereichen waren die Bestandszahlen wenig verändert. Im Einzelhandel, im gewerblichen Verkehr und in der Landwirtschaft hat die Zahl der Lastkraftwagen sogar abgenommen.

Es waren zugelassen:

Lastkraftwagen	1957	1958	1959	
	Anzahl		vH	
Insgesamt	76 662	77 902	77 838	100
Darunter in				
Industrie	18 925	20 011	21 043	27,0
Handwerk	11 194	11 289	11 337	14,6
Großhandel	13 428	13 750	13 810	17,7
Einzelhandel	10 466	10 427	10 130	13,0
Gewerbli. Verkehr	13 913	13 606	13 067	16,8
Landwirtschaft	4 656	4 574	4 382	5,6

Wie eingangs erwähnt, erfolgte im Jahre 1960 nach längerem Stagnieren erstmals wieder eine ansehnliche Erhöhung des Bestands an Lastkraftwagen. Nach der ganzen Entwicklungstendenz darf angenommen werden, daß sich diese Steigerung in mehr oder weniger starker Weise auf alle wichtigen Wirtschaftsbereiche erstreckt.

Da der ganz überwiegende Teil der Kraftfahrzeuganhänger der Lastenbeförderung dient, ergibt sich bei ihnen eine ähnliche, wenn auch nicht vollkommen gleichlaufende, Entwicklung wie bei den Lastkraftwagen. Ihre Zahl ging in den Vergleichsjahren 1957/59 von 62 430 auf 59 937 Anhänger (-4,2 vH) zurück. Die Bestandsverminderung erstreckte sich auf alle wichtigeren Wirtschaftsbereiche. Lediglich beim Hand-

werk, das Mitte 1959 mit 20 021 Kraftfahrzeuganhängern an erster Stelle stand, kamen in den beiden Vorjahren 1233, wohl hauptsächlich einachsige Anhänger, hinzu (+ 6,6 vH). Besonders beachtlich war der Rückgang im Gewerblichen Verkehr von 11 293 auf 9819 und in der Industrie von 12 516 auf 11 870 Kraftfahrzeuganhängern. Mehr als die Hälfte der für die Industrie zugelassenen Anhänger waren im Besitze von Unternehmungen der Industrie der Steine und Erden.

Der Bestand an Mopeds im Jahre 1959

In dem Bestand an Kraftfahrzeugen sind bisher die nicht-zulassungspflichtigen Mopeds, das heißt Motorfahräder mit Hilfsmotor und Tretkurbel und einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/st nicht erfaßt. Nachdem die Halter dieser Fahrzeuge neuerdings jedoch verpflichtet sind, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, können erstmals Angaben über diese Fahrzeugart mit dem Stichtag vom 1. Juli 1959 (für das Jahr 1960 liegen entsprechende Zahlen noch nicht vor) gemacht werden.

Der Bestand an Mopeds in Baden-Württemberg am 1. Juli 1959		
Gebiet	Mopeds	Auf 10000 Einwohn. ¹⁾ kamen ... Mopeds
Nordwürttemberg	91 936	315
Nordbaden	61 201	372
Südbaden	77 755	493
Südwestfalen-Hohenzollern ..	59 026	436
Baden-Württemberg insgesamt..	289 918	237
Davon		
in den Stadtkreisen	38 899	237
in den Landkreisen	251 019	428

¹⁾ Einwohnerzahlen nach dem Stand vom 30. Juni 1959.

In welchem Umfang das Aufkommen dieser neuen Fahrzeugart (etwa seit 1953) in den letzten Jahren ebenfalls zum Rückgang der Krafträder im üblichen Sinne beigetragen hat, kann noch nicht beurteilt werden. Immerhin kamen im Jahre 1959 auf 100 Krafträder herkömmlichen Typs, das heißt Kraft-

räder, deren Hubraum mindestens 50 ccm beträgt und die infolgedessen zulassungspflichtig sind, bereits 85 (im Bundesgebiet 105) Mopeds. Da in der Zwischenzeit der Bestand der Krafträder weiter zurückgegangen ist und andererseits vermutet werden kann, daß sich die Zahl der Mopeds im Jahre 1960 mindestens nicht verringert hat, dürften sich nun auch in Baden-Württemberg Mopeds und Krafträder annähernd die Waage halten. Sehr gebräuchlich ist diese Fahrzeugart in den Landkreisen, ganz besonders in denen der Rheinebene; so kamen auf 10 000 Einwohner im Landkreis Freiburg 790 Mopeds, im Kreis Kehl 736, Bühl 625, Bruchsal 612 und im Landkreis Karlsruhe 593 Mopeds. Am schwächsten waren die Mopeds, ebenso wie die Krafträder, in Stuttgart vertreten, wo auf 10 000 Einwohner nur 135 Mopeds entfielen.

Ausblick

Um zu ermesen, welche Aufgaben in den kommenden Jahren den staatlichen und städtischen Baubehörden im Straßenbau und bei der Schaffung von Parkmöglichkeiten gestellt werden, sei darauf hingewiesen, daß im Jahre 1957 in den Vereinigten Staaten von Amerika bei einer Bevölkerung von damals rund 171 Millionen Einwohnern 72,1 Millionen Kraftfahrzeuge vorhanden waren; darunter befanden sich 56 Millionen Personenkraftwagen, 11 Millionen Lastkraftwagen und 4,5 Millionen Zugmaschinen, dagegen nur 456 000 Motorräder. Demnach kam damals in den Vereinigten Staaten schon bereits auf etwas weniger als drei Einwohner ein Personenkraftwagen, in Baden-Württemberg hingegen nach den letzten Ergebnissen erst auf annähernd 12 Einwohner. Die Ergebnisse für das gesamte Bundesgebiet weichen hiervon nicht wesentlich ab. Unter den europäischen Staaten steht Frankreich bei der Motorisierung nebst Schweden an der Spitze, wo bereits Ende 1958 auf neun Einwohner ein Personenkraftwagen kam. Wie anders geartet die Verhältnisse in den europäischen Ländern gegenüber den Vereinigten Staaten liegen, zeigt sich aber darin, daß dort nur jeder 375. Bürger im Besitze eines Motorrades war. Demgegenüber hat jedoch in Baden-Württemberg schon jeder 24. Einwohner ein Kraftrad, unter Hinzurechnung der Mopeds sogar jeder 13.

Eduard Kammerer

Der Luftverkehr auf dem Flughafen Stuttgart im Jahr 1959 und im 1. Halbjahr 1960

Im Winterflugplan 1959/60 hatten acht Luftverkehrsgesellschaften den Flughafen Stuttgart in ihr Liniennetz einbezogen. Sie flogen im planmäßigen Linienverkehr (einschließlich Nur-Frachtverkehr) den Flughafen in der Woche mit 164 Flugzeugen an, das waren täglich im Durchschnitt 23 Maschinen gegenüber 19 im Vorjahr. Am häufigsten landeten bzw. starteten die Maschinen der Pan American World Airways (PAA) und der Swissair (Schweizerische Luftverkehr AG); auf sie entfielen 33 bzw. 31 oder etwa je ein Fünftel der Landungen und der Starts. Es folgte die Deutsche Lufthansa mit 27, die König. Niederländische Luftverkehrsgesellschaft (KLM) und die Scandinavian Airlines System (SAS) mit je 20 sowie die Austrian Airlines mit 18 Flügen in der Woche. Flugzeuge der Sabena und der Seaboard & Western flogen Stuttgart nur 9- bzw. 6mal an. Am 1. April 1959 stellte die British European Airways (BEA) den seit einem Jahr bestehenden Frachtdienst London-Stuttgart-London ein. Außer diesen internationalen Fluggesellschaften waren auf dem Flughafen noch drei Chartergesellschaften tätig, die in der Hauptsache Rundflüge, Werbeflüge usw. durchführten. Im außerplanmäßigen Verkehr wurde Stuttgart von 41 Luftverkehrsgesellschaften angeflogen. Auch hierin zeigt sich die Bedeutung, die Stuttgart im internationalen Luftverkehr gewonnen hat. Insbesondere ist der Flughafen infolge der auf den Fildern herrschenden guten flugklimatologischen Verhält-

nisse als Ausweichplatz wichtig. So erfolgten 1959 insgesamt 127 Ausweichlandungen. Demgegenüber waren 87 planmäßige Landungen wegen schlechten Wetters in Stuttgart nicht möglich.

Ohne Umsteigen konnten nach dem Winterflugplan im planmäßigen Linienverkehr 31 Flughäfen erreicht werden, was eine Verbesserung bedeutet, da im Vorjahr solche direkten Verbindungen nur mit 24 Flughäfen bestanden. Insbesondere konnte der Flugdienst mit den Vereinigten Staaten, England und Österreich ausgebaut werden. Freilich waren die einzelnen Strecken sehr unterschiedlich besfliegen. Am stärksten entwickelte sich der Flugverkehr in den Jahren 1958 und 1959 mit Frankfurt, dem augenblicklich bedeutendsten deutschen Flughafen, der von den wichtigsten internationalen Fluglinien berührt wird, so daß deshalb dort der Umsteigeverkehr außerordentlich groß ist. Im Nur-Frachtverkehr stand London an der Spitze. Indessen ändern die Fluggesellschaften häufig nicht nur den Flugplan, sondern auch die Streckenführung, weshalb sowohl die Zahl der Direktverbindungen als auch die der angeflogenen Flughäfen recht variabel ist.

Höhere Verkehrsleistungen

Im Jahre 1959 starteten 13 057 Flugzeuge im gewerblichen Verkehr, das waren knapp 10 vH mehr als im Vorjahre. Der Linienverkehr mit 8163 Starts erhöhte sich gegenüber dem