

ist das Land dagegen mit 18,1% und an der Einwohnerzahl mit 14,4% beteiligt. Weiterhin konnte der Stromverbrauch unserer Industrie in der Zeit von 1956 bis 1961 einen Zuwachs von 34,8% und einen Anstieg der Industriebeschäftigten von 15,7% verzeichnen, während im selben Zeitraum im Bundesgebiet eine Verbrauchssteigerung von 38,7% und eine Zunahme der Industriebeschäftigten von 11,9% beobachtet werden konnte. Gleichzeitig hat in unserem Land die Produktion (ohne Energieerzeugung und Bau) mit 42,4% einen stärkeren Anstieg aufzuweisen als der Bund, der in dieser Zeitspanne eine Produktionserhöhung von 37,0% feststellen konnte. Wie aus der Übersicht und aus dem Schaubild ferner zu ersehen ist, konnte für das Jahr 1960 in Baden-Württemberg eine Zu-

wachstumsrate des industriellen Stromverbrauchs von 11,8% und für das Bundesgebiet eine solche von 11,0% beobachtet werden. Der 1961 festgestellte stark verringerte Anstieg von nur 3,7 bzw. 4,8% erklärt sich aus der Tatsache, daß bei der vorwiegend durch die industrielle Tätigkeit bestimmten gesamtwirtschaftlichen Struktur die Entwicklung der westdeutschen Elektrizitätswirtschaft nicht unbeeinflusst vom allgemeinen Konjunkturablauf bleiben kann.

Im Gegensatz hierzu steht die Entwicklung bei den Haushalten. Diese Verbrauchergruppe hatte im Jahre 1961 den höchsten Zuwachs mit 13,5% zu verzeichnen. Das stetige und gegenüber den anderen Verbrauchergruppen gestiegere Anwachsen des Haushaltsverbrauchs ist ein Charakteristikum für die Elektrizitätsversorgung. Im wesentlichen ist dies der Erschließung neuer Anwendungsgebiete für die Elektrizität zu danken, die vielfach an die Stelle anderer Energieformen oder der menschlichen Arbeitskraft getreten ist. Man beobachtet das gleiche Bild auch in anderen Ländern, selbst dort, wo schon wesentlich höhere durchschnittliche Verbrauchsziffern je Haushaltsabnehmer erreicht sind als bei uns. Im Jahre 1960 wurden zum Beispiel in der Bundesrepublik rund 870 kWh, in den USA dagegen 3830 kWh im Jahr pro Haushalt im Durchschnitt verbraucht.

Bei einem Vergleich des industriellen Stromverbrauchs mit einer Arbeitseinheit wird ersichtlich, daß der Verbrauch in Baden-Württemberg je Arbeiterstunde ständig gestiegen ist, und zwar von 2,75 kWh im Jahr 1957 auf 3,46 kWh im Jahr 1961. Wie die Übersicht zeigt, hat aber die Warenerzeugung noch stärker zugenommen als der Stromverbrauch, so daß die Produktion sich sowohl je Arbeiterstunde (+ 67,5%) als auch je Kilowattstunde (+ 11,2%) erhöht hat. Die überaus große Steigerung des Produktionsergebnisses je Arbeiterstunde und die beachtliche Erhöhung der Produktion je Elektrizitätseinheit sind Folge einer von Jahr zu Jahr intensiver werdenden Rationalisierung und Mechanisierung in allen Bereichen der Industrie.

Dr. Theo Dombrowski

## Der grenzüberschreitende Kraftfahrzeugverkehr nach Baden-Württemberg im Jahr 1961

Die Statistik des grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehrs ist dem Kraftfahrt-Bundesamt übertragen und wird nach seiner Weisung von den Grenzzollstellen durchgeführt. Nach der Verordnung zur Durchführung einer Statistik des grenzüberschreitenden Personenverkehrs mit Kraftfahrzeugen vom 7. August 1957 werden die Kraftfahrzeuge bei der Einfahrt erfaßt. Fahrtantritts- bzw. Fahrtzielort im Inland wird beim Verkehr mit Krafträdern, Personenkraftwagen und ausländischen Omnibussen nicht erfragt. Lediglich die Fahrer der deutschen Kraftomnibusse haben das Land, in dem die Rückreise begann, anzugeben. Seit 1. September 1957 wird der kleine Grenzverkehr (seit 1958 Grenzverkehr), also die Grenzübertritte mit Grenzkarte, Ausflugschein und sonstigen Ausweisen des grenznahen Verkehrs, grundsätzlich in die Erhebung einbezogen.

Baden-Württemberg hat infolge seiner geographischen Lage einen hohen Anteil am grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr der Bundesrepublik. So grenzt Baden-Württemberg im Süden an die Schweiz, einem beliebten Feriengziel. Überdies führt der Verkehr aus Italien, Südf Frankreich und der Iberischen Halbinsel großenteils über die Schweiz. Die deutsch-französischen Grenzübergänge sind indessen für die Verbindung mit Mittelfrankreich, Nordwestfrankreich und dem Elsaß besonders wichtig. Mit der Fertigstellung der Autobahn Karlsruhe-Basel wurde nunmehr eine durchgehende Autobahnverbindung von Basel nach Nordwestdeutschland und damit nach Belgien und den Niederlanden geschaffen. Dieser Autobahnabschnitt ist auch ein Teil der Europastraße 4 Lissabon-Bern-Frankfurt-Hamburg-Skandinavien, während die Europa-

straße 70 Zürich-Stuttgart-Würzburg-Fulda-Zonengrenze die Bundesstraße 27 zwischen der deutsch-schweizerischen Grenze und Stuttgart einbezieht. Über die Rheinbrücke bei Kehl verläuft die Europastraße 11 Paris-Strasbourg-Stuttgart-Salzburg.

Von den 2883 km Auslandsgrenzen der Bundesrepublik entfallen 517 km oder knapp ein Fünftel auf Baden-Württemberg. Am grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr der Bundesrepublik, der über 56 Mill. Fahrzeuge betrug, war das Land 1961 zu einem guten Drittel beteiligt.

Im einzelnen sind über die Grenzzollstellen in Baden-Württemberg 19. Mill. Kraftfahrzeuge eingefahren. Damit hat sich der grenzüberschreitende Kraftfahrzeugverkehr gegenüber den vorhergehenden Jahren erheblich verstärkt.

Eine besonders hohe Steigerung ergab sich jedoch im Berichtsjahr (26,5%). Diese Zuwachsquote lag auch merklich über der im Bundesgebiet (15%). Zu dieser Entwicklung hat sicher beigetragen, daß viele Reisende von Italien den Rückweg über die Schweiz statt über Österreich gewählt haben, da sie, durch Pressemeldungen über Unruhen veranlaßt, eine Durchfahrt durch Südtirol vermeiden wollten. Dies dürfte der Grund sein, weshalb die Zahl der Einfahrten über die deutsch-österreichische Grenze nach Bayern lediglich um 7,6% zugenommen hat, handelt es sich doch vielfach um deutsche Fahrzeuge, die aus dem Ausland zurückkommen. Da die eingefahrenen Kraftfahrzeuge nur für die Bundesrepublik nach Herkunftstaaten aufgeteilt werden, können für die einzelnen Bundesländer keine genauen Angaben gemacht werden. Doch ist anzunehmen, daß das für das Bundesgebiet festgestellte

**Der grenzüberschreitende Kraftfahrzeugverkehr nach  
Baden-Württemberg 1958–1961**

Jahr	Kraftfahrzeuge		Davon			
	insgesamt	Er- höhung gegen- über dem Vorjahr	Kraft- räder	Per- sonen- kraft- wagen	Kraft- omni- busse	Last- kraft- wagen
	1000 Fahrz.	%	1000 Fahrzeuge			
Ein- und Durchfahrten insgesamt						
1958 .....	14 423		3 063	11 191	84	85
1959 .....	14 935	3,5	2 823	11 912	90	110
1960 .....	15 861	6,2	2 464	13 165	97	135
1961 .....	19 061	20,2	2 518	16 272	123	148
über die deutsch-schweizerische Grenze						
1958 .....	12 729		2 930	9 676	59	64
1959 .....	13 016	2,3	2 665	10 207	64	80
1960 .....	13 626	4,7	2 292	11 169	69	96
1961 .....	16 234	19,1	2 155	13 910	72	97
über die deutsch-französische Grenze						
1958 .....	1 694		133	1 515	25	21
1959 .....	1 919	13,3	158	1 705	26	30
1960 .....	2 235	16,5	172	1 996	28	39
1961 .....	2 827	26,5	363	2 362	51	51

Quelle für sämtliche Tabellen: Kraftfahrt-Bundesamt.

Verhältnis im großen und ganzen auch für die Bundesländer und damit für Baden-Württemberg zutrifft. Ähnlich wie in den vorangegangenen Jahren entfielen von den in die Bundesrepublik eingefahrenen Fahrzeuge 56 % auf deutsche Fahrzeuge und 44 % auf ausländische.

Gliedert man die in Baden-Württemberg eingefahrenen Kraftfahrzeuge nach Fahrzeugarten, so ergibt sich folgendes Bild: An der Spitze der eingefahrenen Kraftfahrzeuge standen die Personenkraftwagen mit einem Anteil von 85 %. Es folgten die Krafträder mit 13 %. Der Rest verteilte sich zu je knapp 1 % auf die Lastkraftwagen und auf die Kraftomnibusse.

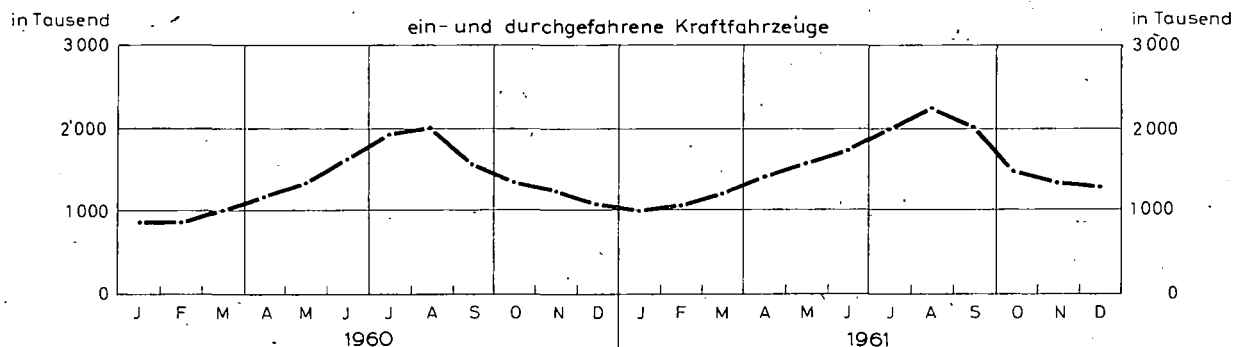
Seit 1958 kann man eine starke Zunahme der Zahl der eingefahrenen Personenkraftwagen beobachten, während die Zahl der Krafträder eine rückläufige Tendenz aufwies. Sie dürften hauptsächlich für kürzere Entfernungen verwandt werden, wie zum Beispiel im Grenzverkehr. So erhöhte sich die Zahl der Personenkraftwagen bis zum Jahresende 1961 um 45 %, die Zahl der Krafträder verringerte sich hingegen um 18 %. Diese Entwicklung hängt eng mit der Umschichtung im Kraftfahrzeugbestand zusammen, die namentlich in der Deutschen Bundesrepublik und damit in Baden-Württemberg zu beobachten ist. Die Zahl der in Baden-Württemberg zugelassenen Krafträder nahm vom 1. Juli 1957 bis zum 1. Juli 1961 um etwa ein Drittel ab, der Bestand der zugelassenen Personenkraftwagen

hat sich in diesem Zeitraum gut verdoppelt. Aber auch in anderen westeuropäischen Ländern, wie etwa in der Schweiz und – wenn auch abgeschwächt – in Frankreich, zeichnet sich infolge des zunehmenden Wohlstandes ein Übergang vom Kraftrad zum Personenkraftwagen ab. Um mehr als die Hälfte steigerte sich die Zahl der eingefahrenen Lastkraftwagen. Die Zunahme bei der Zahl der Omnibusse war mit 46 % etwas geringer.

Besonders hoch war die Verkehrsfrequenz über die deutsch-schweizerische Grenze. Hier wurden im Berichtsjahr 16 Mill. Fahrzeuge gezählt, das sind 85 % aller über die Auslandsgrenzen nach Baden-Württemberg eingefahrenen Fahrzeuge. Seit 1958 hat sich hier der Verkehr beträchtlich ausgedehnt, wobei die Steigerung im Berichtsjahr mit 19 % besonders stark war. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, daß der Grenzverkehr, zu dem die Grenzübertritte mit Grenzausweisen und Grenzkarten des Arbeiterverkehrs gerechnet werden, der seit September 1957 in die Erhebung einbezogen ist, gerade zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz einen beachtlichen Umfang annahm. Sind doch viele deutsche Arbeitnehmer, die in der Hauptsache in den südbadischen Kreisen Lörrach, Säckingen, Waldshut und Konstanz wohnen, in den an Deutschland angrenzenden schweizerischen Kantonen beschäftigt. Eine besonders große Anziehungskraft übt in dieser Hinsicht die Stadt Basel aus. Recht hoch ist ferner die Anzahl der deutschen Grenzgänger in den Kantonen Schaffhausen, Aargau und Basel-Land. Der größte Teil der deutschen Hinauspendler wohnt im Kreis Lörrach. Nach einer Erhebung im Jahr 1959 belief sich die Zahl der deutschen Hinauspendler nach der Schweiz im Regierungsbezirk Südbaden auf über 16 000 Personen. Ungefähr ein Drittel der erfaßten Personen kam allein auf den Kreis Lörrach. Es folgten die Kreise Waldshut und Konstanz mit je einem guten Fünftel und der Kreis Säckingen mit einem Siebtel. Bezieht man die Zahl der Hinauspendler auf 1000 Einwohner, so kann man folgendes erkennen: Besonders stark ist die Pendelwanderung im Kreis Waldshut. Hier kamen im Jahr 1959 auf 1000 Einwohner 59 Hinauspendler nach der Schweiz. Auch in den Kreisen Lörrach und Säckingen war der Anteil der Grenzgänger mit 39 bzw. 38 Hinauspendlern beachtlich, während im Kreis Konstanz auf 1000 Einwohner 24 Hinauspendler kamen.

Daneben ist aber der kleine Transitverkehr oder Zwischenlandsverkehr namentlich in dem Gebiet um Schaffhausen und Basel nicht unbedeutend. Dieser wird aber nach der Anweisung zur statistischen Erfassung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs mit Kraftfahrzeugen durch die Grenzzollstellen vom 14. August 1957 nicht erfaßt. So führt – um einige Beispiele zu nennen – die günstigste Verbindung von Konstanz oder Singen nach Basel auf der schweizerischen Bundesstraße 13 bis Erzingen, von hier zumindest bis Waldshut wie-

**Monatliche Entwicklung des grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehrs  
nach Baden-Württemberg 1960 und 1961**



derum auf der deutschen Bundesstraße 34. Die schweizerische Bundesstraße 4 von der deutschen Grenze über Zürich und Luzern zum Brünigpaß durchquert zwischen Jestetten und Lottstetten als deutsche Bundesstraße 27 deutsches Gebiet. Auch die Straße von Grenzach nach Lörrach oder Weil verläuft im Kanton Basel-Stadt durch die Schweiz.

Über die Grenzzollstellen der *deutsch-französischen Grenze* sind lediglich 2,8 Mill. Fahrzeuge in Baden-Württemberg eingefahren, demnach nur etwa ein Sechstel des deutsch-schweizerischen Verkehrs. Der gesamte Verkehr zwischen Frankreich und der Bundesrepublik ist ebenfalls bei weitem nicht so groß wie zwischen der Schweiz und Deutschland. An den Grenzzollstellen der deutsch-französischen Grenze wurden 1961 insgesamt 7,8 Mill. einfahrende Fahrzeuge registriert. Daran war Baden-Württemberg mit einem starken Drittel beteiligt. Es ist aber zu beobachten, daß der Verkehr aus Frankreich nach Baden-Württemberg in den letzten Jahren im Verhältnis etwas mehr zugenommen hat als der aus der Schweiz. An der französisch-deutschen Grenze stieg der Anteil am Gesamtverkehr von 12% im Jahr 1958 auf 15% im Jahr 1961.

**Der grenzüberschreitende Kraftfahrzeugverkehr nach Baden-Württemberg an wichtigen Übergangsstellen**

Grenzübergang	1958	1961
	1000 Fahrzeuge	
<b>Deutsch-schweizerische Grenze</b>		
<b>Insgesamt</b>	<b>12 729</b>	<b>16 234</b>
Darunter:		
Weil-Friedlingen	494	832
Weil-Otterbach	1 727	1 941
Weil-Ost	334	551
Lörrach-Stetten	3 946	1 651
Grenzacherhorn	487	654
Rheinfelden	812	883
Säckingen	308	490
Waldshut	484	758
Lottstetten	207	365
Jestetten-Hardt	244	397
Erzingen	241	729
Neuhaus am Randen	470	581
Bietingen	211	544
Rielasingen Straße	272	473
Öhningen	286	570
Konstanz-Paradieser-Tor	174	640
Konstanz-Emmishofer-Tor	401	1 121
Konstanz-Kreuzlinger-Tor	773	1 461
Konstanz-Klein-Venedig	24	60
Konstanz-Wiesenstraße	63	49
<b>Deutsch-französische Grenze</b>		
<b>Insgesamt</b>	<b>1 694</b>	<b>2 827</b>
Darunter:		
Kehl-Rheinbrücke	1 191	1 936
Breisach	264	366

Als sehr wichtige Grenzübergänge erwiesen sich die in der Südwestecke Baden-Württembergs gelegenen Übergangsstellen in Weil und Lörrach, die in erster Linie den Verkehrsstrom aus Basel aufnehmen. Auffallend ist hier die hohe Frequenz der Lastkraftwagen und der Krafträder. Allerdings kann man seit 1958 einen Rückgang der Zahl der über Lörrach-Stetten einfahrenden Fahrzeuge beobachten, während die Zahl der von den drei Zollstellen in Weil ermittelten Fahrzeuge kräftig anstieg. Die Grenzübergänge in der Stadt Konstanz, der im grenzüberschreitenden Verkehr eine wachsende Bedeutung zu-

kommt, waren stark frequentiert; sie werden vor allem vom Verkehr aus der Zentralschweiz und Graubünden berührt. Die Zahl der registrierten Fahrzeuge hat sich in Konstanz im Verlauf der drei Jahre mehr als verdoppelt. Eine beachtliche Höhe erreichte ferner der Verkehr an den Übergangsstellen in Rheinfelden, Waldshut, Erzingen und Grenzacherhorn. An einigen Übergängen erhöhte sich die Zahl der eingefahrenen Fahrzeuge zum Teil bemerkenswert; so in Waldshut, Erzingen und Bietingen. In Öhningen und Rielasingen stellte man ebenfalls einen beachtlichen Zuwachs fest.

An der deutsch-französischen Grenze nahm die Grenzübergangsstelle Kehl-Rheinbrücke mit über zwei Drittel aller über diese Grenze eingefahrenen Fahrzeuge weitaus die Spitzenstellung ein. Auch hier weitete sich der Verkehr in den letzten Jahren merklich aus.

#### Erhebliche jahreszeitliche Schwankungen

In den Wintermonaten ist der grenzüberschreitende Verkehr erwartungsgemäß am geringsten. Aber schon im Frühjahr setzt eine Steigerung ein, die in den Sommermonaten, in denen der Urlaubs- und Reiseverkehr besonders reger ist, ihren Höhepunkt erlangt. Die höchsten Ziffern ergaben sich in den beiden letzten Jahren im Juli, August und September. Auf diese drei Monate entfiel ungefähr ein Drittel des ganzen jährlichen Kraftfahrzeugverkehrs. Im letzten Jahresviertel war der Verkehr wieder stark rückläufig. Im Jahr 1961 wurde schon im Oktober der Stand vom Mai nicht mehr erreicht, während er ihm im Jahr 1960 ungefähr entsprach.

#### Baden-Württemberg an der Spitze

Unter den Bundesländern stand im Jahr 1961 Baden-Württemberg beim grenzüberschreitenden Kraftfahrzeugverkehr an der Spitze. Es folgten Nordrhein-Westfalen und Bayern und mit weitem Abstand das Saarland. In Nordrhein-Westfalen fielen besonders die Einfahrten über die deutsch-niederländische Grenze ins Gewicht, während die deutsch-belgische Grenze nur einen geringen Anteil hatte. In Bayern war der Verkehr über die deutsch-österreichische Grenze besonders

**Der grenzüberschreitende Kraftfahrzeugverkehr in der Bundesrepublik im Jahr 1961**

Land	Eingefahrene Kraftfahrzeuge	
	in Mill.	%
Schleswig-Holstein	1,3	2,3
Niedersachsen	1,6	2,8
Nordrhein-Westfalen	15,0	26,6
Rheinland-Pfalz	2,1	3,7
Saarland	5,2	9,2
Baden-Württemberg	19,1	33,9
Bayern	12,1	21,5
<b>Bundesgebiet insgesamt</b>	<b>56,4</b>	<b>100</b>

stark, über die deutsch-tschechische Grenze war er dagegen gänzlich unbedeutend. Bemerkenswert war die Zahl der über die deutsch-französische Grenze in das Saarland einfahrenden Fahrzeuge. Die Einfahrten nach Rheinland-Pfalz erfolgten in der Hauptsache über die deutsch-luxemburgische Grenze. Verhältnismäßig gering war indessen der Kraftfahrzeugverkehr über die Auslandsgrenzen Niedersachsens und Schleswig-Holsteins.

Diplomvolkswirt Ruth Paulus

## Buchbesprechung

### Behördenverzeichnis Baden-Württemberg, Ausgabe 1963.

Umfang 732 Seiten, Format 13 × 20,5 cm, Preis 12,50 DM. Adreßbuchverlag G. Braun, Karlsruhe, Karl-Friedrich-Straße 14-18.

Die Neuausgabe des Behördenverzeichnisses veröffentlicht wiederum in übersichtlicher Weise die wichtigsten Landesbehörden und ihre Organisation. Vorangestellt werden die wichtigsten Bundesbehörden, sodann folgen die Landesorgane und Behörden des Landes Baden-Württemberg (Landtag, Staats-

gerichtshof, Landesregierung, Staatsministerium), die Ministerien, die Regierungspräsidien, die Kreise und die Gemeinden. Ein weiteres Kapitel bringt die Anschriften der wichtigsten Genossenschaften, Verbände und Vereinigungen. Gut angelegte Register ermöglichen dem Benutzer eine rasche Orientierung. Das Behördenverzeichnis Baden-Württemberg erweist sich somit für die Behörden selbst, aber vornehmlich auch für die Wirtschaft und sonstige Interessenten als ein gutes Mittel, um einen umfassenden Überblick über den Behördenaufbau und die Verteilung der Zuständigkeiten zu erlangen. E. S.