

Rund 17% der an Unfällen mit Todesfolge beteiligten Personenkraftwagen, das sind 324 Fahrzeuge, sind allein verunglückt. Dabei wurden Fahrer oder Mitfahrer, ohne daß ein anderes Fahrzeug oder ein Passant durch den Unfall betroffen wurde, tödlich verletzt. Meist lag die Ursache nach ersten Feststellungen der Polizeibeamten im Fehlverhalten der Fahrer, die es unterlassen haben, ihre Fahrweise den jeweiligen gegebenen Situationen anzupassen. Das geht schon daraus hervor, daß sich diese Alleinunfälle in der Hauptsache bei schnellem Fahrverkehr auf freien Strecken außerhalb von Ortschaften ereignet haben.

Die Masse, nämlich 65% der insgesamt an Unfällen mit Getöteten beteiligten Personenkraftwagen, war in Kollisionsfälle verwickelt. Am zahlreichsten sind, wie man der Tabelle entnehmen kann, Unfälle zwischen Personenkraftwagen und Fußgängern. Fast immer kam dabei der Fußgänger ums Leben. Besonders häufig ereignen sich diese Unfälle im Innerortsverkehr. Ihre Zahl ist aber auch auf den freien Strecken außerhalb geschlossener Ortschaften noch relativ hoch. Unfälle zwischen zwei Personenkraftwagen mit Todesfolge stehen ihrer Häufigkeit nach an zweiter Stelle. Sie ereignen sich vornehmlich in den Bereichen außerhalb der Ortschaften und hängen zweifellos mit den dort üblichen höheren Fahrgeschwindigkeiten zusammen. Verhältnismäßig niedrig sind dagegen die Anteile der Lastkraftwagen sowie der Zweiradfahrzeuge an der Gesamtzahl der Unfälle mit Todesfolge unter Beteiligung von Personenkraftwagen.

Tote und Verletzte

Im Jahr 1965 wurden bei Straßenverkehrsunfällen in Baden-Württemberg 61 782 verunglückte Personen gezählt. Im Vergleich zum Vorjahr war damit die Zahl der Verunglückten um 1,6% kleiner. Die Abnahme erstreckte sich aber nicht auf alle Arten von Verkehrsteilnehmern. Die Zahlen der auf Kraftwagen verunglückten Fahrer und Insassen nahmen um 5,4% zu, während verunglückte Krafttradfahrer um 25,4% weniger ermittelt wurden. Bedeutende Abnahmen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich, wie aus *Tabelle 6* hervorgeht, für Mopedfahrer (—19,0%) und für Radfahrer (—11,6%). Auch die Zahl der verunglückten Fußgänger lag im Berichtsjahr um 1,6% niedriger als im Jahr zuvor.

Die Auswirkungen der sich wandelnden Verkehrsstruktur auf die Ergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik sind auch in den Zahlen der verunglückten Personen bei Vergleichen über mehrere Jahre gut zu erkennen. Das gilt insbesondere für die auf Kraftträdern und auf Personenkraftwagen verunglückten Personen. So setzt sich die rückläufige Tendenz in den Zahlen für die auf Kraftträdern Verunglückten im Berichtsjahr weiter fort. Umgekehrt nehmen die Zahlen der verunglückten Benutzer von Personenkraftwagen mit der anhaltenden Ausweitung des Personenkraftwagenbestandes weiter zu. Die jährliche Steigerung, die hier von 1963 auf 1964 noch 14,0% betrug, war von 1964 auf 1965 mit 5,4% jedoch erheblich geringer. Weniger beeinflusst von strukturellen Veränderungen sind die Zahlen der verunglückten Rad- und Mopedfahrer sowie der mehr oder weniger schwerverletzten Fußgänger. Sie haben von 1963 auf 1964 zunächst zugenommen und sind dann aber im Berichtsjahr unter das Niveau von 1963 gefallen.

Einen Überblick über die Aufgliederung der Zahlen der bei Straßenverkehrsunfällen in Baden-Württemberg im Jahr 1965 verunglückten Personen nach Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten vermittelt *Tabelle 7*. Danach entfielen 3,4% der insgesamt Verunglückten auf Getötete. Als tödlich verunglückte Personen wurden dabei alle am Unfallort getöteten sowie alle die Personen gezählt, die erst später aber noch innerhalb von 30 Tagen ihren bei Unfällen erlittenen schweren Verletzungen erliegen sind. Auf Schwerverletzte, das sind Verunglückte, deren Verletzungen eine stationäre Behandlung erforderlich machten, kamen 28,4% der insgesamt verunglückten Personen. Der größte Teil der Verunglückten, nämlich 68,2% waren Leichtverletzte.

Der Tabelle können für die drei verschiedenen Kategorien der Verunglückten Daten in der Unterscheidung nach Fahrzeugführern, Mitfahrern und Fußgängern in der Gliederung nach den beiden Ortslagen entnommen werden. Ferner sind in ihr noch die Zahlen für besonders gefährdete Personengruppen wie Kinder unter 15 Jahre und ältere Personen über 65 Jahre ausgewiesen. Besondere Beachtung verdienen die Fußgänger. Auf sie entfielen in den Bereichen der geschlossenen Ortslage rund 57% der Getöteten. Während sich die Gesamtzahlen für die tödlich verunglückten Fahrzeugführer noch um 7,8% und die der getöteten Mitfahrer um 6,5% unter dem jeweiligen Vorjahresstand hielten, hat die Gesamtzahl der Fußgänger, die bei Straßenverkehrsunfällen ihr Leben lassen mußten, im Berichtsjahr um 11,6% zugenommen.

Regionalzahlen

In der Kreisübersicht (*Tabelle 8*) werden, wie das auch stets in den vergangenen Jahren geschehen ist, die wichtigsten Ergebnisse aus der Straßenverkehrsunfallstatistik nach Regierungsbezirken sowie nach Stadt- und Landkreisen nachgewiesen. Die Veränderungen gegenüber vergleichbaren Daten aus dem Jahr 1964 lassen die zum Teil recht unterschiedliche Entwicklung in den verschiedenen Landesteilen erkennen. So steht den Abnahmen der Zahlen der Verunglückten in den Regierungsbezirken Nordwürttemberg um 3,7% und Südwürttemberg-Hohenzollern um 4,0% eine Zunahme im Landesteil Nordbaden um 2,1% gegenüber. Dagegen haben sich die Zahlen der Verunglückten im Regierungsbezirk Südbaden bei einem Vergleich mit dem Vorjahr kaum nennenswert verändert. Bei einer Beurteilung der Kreiszahlen muß berücksichtigt werden, daß es sich zum Teil schon um verhältnismäßig sehr kleine statistische Massen, also gewissermaßen um Zufallsergebnisse, handelt. Das gilt in besonderem Maße für die Zahlen der Getöteten.

Abweichend von der seitherigen Darstellungsweise, sind die Bagatellunfälle jetzt nicht mehr in die Gesamtzahl der Unfälle mit einbezogen. Ein großer Teil der Meldungen über Blechschadensfälle läßt sich zwar immer noch auf Grund der Angaben über das für die Unfallaufnahme zuständige Landespolizei-Kreiskommissariat nach Kreisen gliedern. Für Meldungen über Bagatellunfälle auf den durch Baden-Württemberg verlaufenden Abschnitten der Bundesautobahnen aber, die in die Zuständigkeit der Landespolizei-Verkehrskommissariate fallen, kann eine Unterteilung nach Kreisen jedoch nicht mehr vorgenommen werden.

Dipl.-Ing. Norbert Mach

Die Entwicklung der Pendelwanderung in Baden-Württemberg zwischen 1961 und 1965

Ergebnisse des Mikrozensus

Zahl der Pendler seit 1961 um 8% gestiegen

Bei der Volkszählung am 6. Juni 1961 wurden in Baden-Württemberg 1,021 Mill. Erwerbstätige gezählt, die von ihrer Wohngemeinde täglich in eine andere Gemeinde zur Arbeit gingen (Pendler)¹. Diese für eine Beurteilung der Verkehrs-

belastung, der Verkehrsströme sowie der persönlichen Arbeitszeitverhältnisse bedeutsame Zahl konnte seither nicht mehr im Rahmen einer Totalzählung ermittelt werden. Sie wird frühestens anlässlich der nächsten Volkszählung, die für das Jahr 1970 geplant ist, wieder in allen Einzelheiten festgestellt werden können.

Um jedoch die Gesamtentwicklung der Pendler und damit gewisse Verschiebungen im Wirtschaftsleben Baden-Württemberg

¹ Vgl. hierzu: „Die Pendelwanderung in Baden-Württemberg am 6. Juni 1961“, *Statistische Monatshefte Baden-Württemberg*, Heft 7/1964.

erläutern zu können, wird nachstehend anhand der Ergebnisse des Mikrozensus dargetan, inwieweit sich die Zahl der Pendler und ihre Struktur seit 1961 verändert haben. Die Beobachtung der Pendler im Rahmen des Mikrozensus ist möglich, weil dort für jeden Erwerbstätigen festgestellt wird, ob er in einer anderen als der Wohngemeinde zur Arbeit geht.

Auf Grund der vorhandenen Unterlagen hat sich die Zahl der Pendler in Baden-Württemberg zwischen 1961 und 1965 kontinuierlich, und zwar insgesamt um 8 % auf 1,099 Mill. erhöht. Sie ist etwas stärker gewachsen als die Zahl der Erwerbstätigen, die in der gleichen Zeit um weniger als 1 % von 4,019 auf 4,049 Mill. zugenommen hat. Damit hat sich auch der Anteil der Pendler an den Erwerbstätigen (Pendlerquote) von 25 % auf 27 % erhöht.

Bei den Männern wuchs die Zahl der Pendler seit 1961 von 730 000 ebenfalls um 8 % auf 785 000 an. Dabei nahm die Zahl der Erwerbspersonen von 2,377 um 3 % auf 2,444 Mill. zu. Die Pendlerquote erhöhte sich in dieser Zeit von 31 % auf 32 %. Bei den Frauen stieg die Zahl der Pendler von 291 000 um 8 % auf 314 000, wobei gleichzeitig die Zahl der Erwerbstätigen von 1,643 um 2 % auf 1,605 Mill. zurückging. Somit erhöhte sich die Pendlerquote der weiblichen Erwerbstätigen seit 1961 von 18 % auf 20 % im Jahr 1965.

Zunahme der Pendler in den Sonstigen Wirtschaftsbereichen mit 38 % am stärksten

Die Veränderungen der Pendlerzahlen geben in der Gliederung nach Wirtschaftsbereichen und in der Unterscheidung nach dem Geschlecht ein besonders aufschlußreiches Bild. So hat die Gesamtzahl der Pendler bei den Männern um 55 000 zugenommen, hiervon entfallen 23 000 Pendler auf die Sonstigen Wirtschaftsbereiche, 20 000 auf das Produzierende Gewerbe und 13 000 auf Handel und Verkehr. Die prozentualen Zunahmen in diesen Wirtschaftsbereichen beziffern sich zwischen 1961 und 1965 auf 34 %, 4 % bzw. 15 %.

Bei den Frauen hat die Zahl der Pendler um insgesamt 22 000 zugenommen, und zwar allein in den Sonstigen Wirtschaftsbereichen. Dieser Zuwachs ist fast ebenso groß wie bei den Männern. Zwar hat im Wirtschaftsbereich Handel und

Verkehr die Zahl der pendelnden Frauen auch um 6000 zugenommen, doch wird diese Zunahme zahlenmäßig ausgeglichen durch einen Rückgang um 6000 Pendler im Produzierenden Gewerbe.

Mit der Veränderung der Pendlerzahlen und der Zahl der Erwerbstätigen veränderte sich zwischen 1961 und 1965 auch die *Pendlerquote*, die im allgemeinen geringfügig gestiegen ist. Lediglich im Produzierenden Gewerbe ist sie leicht von 36 % auf 35 % zurückgegangen. Diese Entwicklung ist sowohl bei den Männern (38 % gegenüber 39 %) als auch bei den Frauen (29 % gegenüber 30 %) zu beobachten und besagt, daß die in diesem Wirtschaftsbereich tätigen Arbeitskräfte nicht mehr in dem Maße wie 1961 außerhalb der Arbeitsgemeinde wohnen. Dies erscheint einleuchtend, wenn man bedenkt, daß in diesem Wirtschaftsbereich mehr und mehr Ausländer tätig geworden sind, die im allgemeinen von den Firmen in größtmöglicher Nähe ihres Arbeitsplatzes untergebracht werden.

Anders verhält es sich dagegen in den Wirtschaftsbereichen Handel und Verkehr sowie in den Sonstigen Wirtschaftsbereichen (Dienstleistungen), in denen die Pendlerquote von 1961 bis 1965, sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen, um bis zu 4 %-Punkte zugenommen hat. Diese Wirtschaftsbereiche, deren Arbeitsstätten hauptsächlich in städtischen Bezirken – in den Pendlerzentren also – zu finden sind, haben demnach ihren Zuwachs an Arbeitskräften in verstärktem Maße aus dem Umland der Städte erhalten. Damit dürften sowohl bei den Männern als auch bei den Frauen diejenigen Erwerbstätigen zusätzlich zur Arbeitsstätte pendeln, die seit 1961 von der Landwirtschaft nicht mehr benötigt worden sind.

Ein Teil des Zuwachses an Pendlern dürfte aber auch aus Wohnsitzverlagerungen resultieren. Diese dokumentieren sich in den letzten Jahren in der Wanderungstatistik dadurch, daß das Einzugsgebiet großer Städte ein stärkeres Bevölkerungswachstum aufweist, als die Städte selbst. Daraus dürfte auch gefolgert werden können, daß eine „Lösung“ des Pendlerproblems nicht mehr in einer Umsiedlung der Pendler an den Arbeitsort gefunden werden kann, sondern weit eher in einer großzügigen Lösung der durch das Pendeln

Tabelle 1 Erwerbstätige und Auspendler nach Geschlecht und Wirtschaftsbereichen 1961, 1963 und 1965

Wirtschaftsbereich	Erwerbstätige					Auspendler					Pendlerquote		
	1961 ¹⁾	1963 ²⁾	1965 ³⁾	Veränderung 1965 gegen 1961		1961 ¹⁾	1963 ²⁾	1965 ³⁾	Veränderung 1965 gegen 1961		1961 ¹⁾	1963 ²⁾	1965 ³⁾
	1000			%		1000			%		%		
Insgesamt													
Land- und Forstwirtschaft	637	582	465	— 172	— 27	9	17	(9)	— (.)	— (.)	1	3	(2)
Produzierendes Gewerbe	2 109	2 161	2 196	+ 87	+ 4	760	762	774	+ 14	+ 2	36	35	35
Handel und Verkehr	545	563	576	+ 31	+ 6	134	140	153	+ 19	+ 14	25	25	27
Sonstige Wirtschaftsbereiche (Dienstleistungen)	728	754	813	+ 85	+ 12	118	137	163	+ 45	+ 38	16	18	20
Zusammen	4 019	4 059	4 049	+ 30	+ 1	1 021	1 056	1 099	+ 77	+ 8	25	26	27
Männlich													
Land- und Forstwirtschaft	256	238	196	— 60	— 23	6	11	(5)	— (.)	— (.)	3	5	(3)
Produzierendes Gewerbe	1 461	1 502	1 540	+ 79	+ 5	567	576	587	+ 20	+ 4	39	38	38
Handel und Verkehr	320	324	329	+ 9	+ 3	91	96	104	+ 13	+ 15	28	30	32
Sonstige Wirtschaftsbereiche (Dienstleistungen)	339	361	379	+ 40	+ 12	66	75	89	+ 23	+ 34	19	21	23
Zusammen	2 377	2 425	2 444	+ 67	+ 3	730	758	785	+ 55	+ 8	31	31	32
Weiblich													
Land- und Forstwirtschaft	381	344	269	— 112	— 30	3	(6)	(3)	+ (.)	+ (.)	1	(2)	(1)
Produzierendes Gewerbe	648	659	656	+ 8	+ 1	194	186	187	— 6	— 3	30	28	29
Handel und Verkehr	225	239	247	+ 22	+ 10	43	44	49	+ 6	+ 14	19	18	20
Sonstige Wirtschaftsbereiche (Dienstleistungen)	389	393	435	+ 46	+ 12	52	62	74	+ 22	+ 42	13	16	17
Zusammen	1 643	1 635	1 605	— 38	— 2	291	298	314	+ 22	+ 8	18	18	20

¹⁾ Volkszählung. — ²⁾ Erwerbspersonen. — ³⁾ Mikrozensus. — Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen.

verursachten Verkehrsprobleme oder in einer Entballung der Arbeitszentren, wie sie aus Mangel an geeigneten Grundstücken zur Betriebsausweitung in größeren Städten da und dort schon eingeleitet wurde.

Tabelle 2

Auspendler nach Gemeindegrößenklassen 1961, 1963 und 1965

Gemeindegrößenklasse (von ... bis unter ... Einwohner)	1961 ¹⁾	1963 ²⁾	1965 ³⁾	Veränderung 1965 gegen 1961
	1000			%
unter 1 000	179	194	172	— 4
1 000 bis unter 2 000	215	220	216	+ 1
2 000 bis unter 5 000	284	277	310	+ 9
5 000 bis unter 10 000	148	164	189	+ 28
10 000 bis unter 20 000	63	69	73	+ 16
20 000 bis unter 50 000	67	60	68	+ 1
50 000 und mehr	64	72	70	+ 9
Insgesamt	1 021	1 056	1 099	+ 8

¹⁾ Volkszählung. — ²⁾ Mikrozensus. — Differenzen in den Summen durch Runden der Zahlen.

Zahl der Auspendler in Gemeinden mittlerer Größe am stärksten gestiegen

Der zunehmende Sog der zentralen Orte bestätigt sich auch aus einer Gliederung der Pendler nach Gemeindegrößenklassen. Daraus ist zu ersehen, daß die Zahl der Auspendler in den Gemeinden mit 2000 bis unter 20 000 Einwohnern am stärksten gestiegen ist. Es sind die Gemeinden, die sich in dieser Größenordnung in der näheren oder weiteren Umgebung größerer Einpendlerzentren finden.

Die in der Tabelle dargestellten Pendlerzahlen in der Gliederung nach Gemeindegrößenklassen lassen nicht in allen Größenklassen eine kontinuierliche Entwicklung erkennen. Dies dürfte mit auf den einer 1%igen Repräsentativstatistik anhaftenden Zufallsfehler, der bei einer Flächenstichprobe noch einen zusätzlichen Klumpeneffekt aufweist, zurückzuführen sein.

Wenn in vorstehender Ausführung auch keine Aussagen über die Ein- und Auspendler einzelner Gemeinden gemacht werden konnten, so läßt sich doch sagen, daß die bei der Volkszählung 1961 ermittelten Pendlerströme sich bis 1965 besonders in Richtung auf die zentralen Orte um durchschnittlich 8% verstärkt haben. Damit hat die Pendlerfrage im ganzen Land weiter an Bedeutung gewonnen.

Dipl.-Ing. Hans Kaeser

Die Steuereinnahmen im 1. Halbjahr 1966

Die Einnahmen aus den *Steuern des Bundes, des Landes und der Gemeinden* im Land Baden-Württemberg betrugen im ersten Halbjahr 1966 insgesamt 7961 Mill. DM; das sind 810 Mill. DM = 11,3% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, in dem sich eine nur mittelmäßige Zuwachsrate von 7,1% = 473 Mill. DM ergeben hatte, der man allerdings zugute halten muß, daß sie durch wachstumshemmende Gründe¹ stark negativ beeinflußt worden ist. Deshalb darf der diesmalige relativ gute Gewinn von 11,3% nicht überbewertet werden, wenn man ihn mit dem des 1. Halbjahres 1965 vergleicht. Das Aufkommensergebnis des 1. Halbjahres ist im allgemeinen richtungweisend für die weitere Entwicklung des Steueraufkommens im ganzen Jahr; doch dürfte in diesem Jahr hier etwas Vorsicht angebracht sein, denn derzeitige Konjunkturschwankungen können sich auf einige Steuerarten, wie es sich z. B. bei der Umsatzsteuer zeigt, sehr schnell auswirken.

Vom Gesamtbetrag in Höhe von 7961 Mill. DM gehören

4099 Mill. DM = 51,5% (51,4%) dem Bund,
2801 Mill. DM = 35,2% (34,8%) dem Land und
1061 Mill. DM = 13,3% (13,8%) den Gemeinden (Gv).

Die Anteilsätze am Gesamtaufkommen haben sich gegenüber dem Vorjahr (Zahlen in Klammern) etwas zugunsten des Landes verlagert. Der beachtliche Gewinn von 810 Mill. DM kam zustande durch Mehreinnahmen von

431 Mill. DM = 13,3% (2,9%) bei den gemeinschaftlichen Steuern vom Einkommen,
244 Mill. DM = 10,1% (14,8%) bei den reinen Bundessteuern,
42 Mill. DM = 8,1% (13,2%) bei den reinen Landessteuern und
93 Mill. DM = 9,6% (1,0%) bei den Gemeindesteuern.

Staatliche Steuereinnahmen

Die staatlichen Steuereinnahmen, also Bundes- und Landessteuern, betrugen im 1. Halbjahr in Baden-Württemberg insgesamt 6900 Mill. DM; das sind 717 Mill. DM = 11,6% (8,1%) mehr als im Vergleichszeitraum. An ihrem Aufkommen waren die *gemeinschaftlichen Steuern vom Einkommen* mit 3679 Mill. DM beteiligt. Diese Summe nimmt eine Größen-

ordnung ein, die weit über dem *gesamten* staatlichen Steueraufkommen von 3501 Mill. DM im 1. Halbjahr 1960 liegt. Welch überragende Bedeutung die Einkommen- und Körperschaftsteuer im Rahmen des staatlichen Steueraufkommens hat, ist aus nachstehender Übersicht zu entnehmen.

1. Halbjahr	Staatl. Steuern insgesamt	Darunter gemeinschaftl. Steuern vom Einkommen	
	1000 DM	1000 DM	%
1958	2 782 668	1 215 561	43,7
1959	3 032 349	1 353 333	44,7
1960	3 501 071	1 625 587	46,6
1961	4 235 794	2 113 866	49,9
1962	4 772 816	2 477 002	51,9
1963	4 979 790	2 725 756	54,7
1964	5 719 597	3 158 816	55,2
1965	6 183 164	3 247 381	52,5
1966	6 899 825	3 678 793	53,3

Vom 1. Halbjahr 1958 an bis zum 1. Halbjahr 1964 ist der Anteil der Einkommen- und Körperschaftsteuer von 43,7% auf 55,2% gestiegen; das ist eine Anteilserhöhung von beinahe 12 Punkten innerhalb von 6 Jahren. Einschneidende Steuerrechtsänderungen bei der Lohnsteuer haben im Jahr 1965 dieses schnelle Anwachsens der Einkommen- und Körperschaftsteuer abgebremst, worauf der Anteil auf 52,5% zurückfiel; im 1. Halbjahr 1966 ist er jedoch schon wieder auf 53,3% angestiegen.

Der äußerst schwachen Zunahme bei der Einkommen- und Körperschaftsteuer im 1. Halbjahr 1965 in Höhe von nur 92 Mill. DM = 2,9% steht in diesem Berichtszeitraum eine starke Mehreinnahme in Höhe von 431 Mill. DM = 13,3% gegenüber.

Der Gewinn von 431 Mill. DM ergab sich durch Mehreinnahmen von

220 Mill. DM = 17,7% (— 2,5%) bei der veranlagten Einkommensteuer,
152 Mill. DM = 12,6% (5,0%) bei der Lohnsteuer,
62 Mill. DM = 8,6% (9,8%) bei der Körperschaftsteuer

sowie durch Mindereinnahmen von

3 Mill. DM = — 4,5% (+ 2,6%) bei den nicht veranlagten Steuern vom Ertrag,

wobei gegenüber dem Vorjahr recht gegensätzliche Wachstumsquoten festzustellen sind.

¹ Siehe *Statistische Monatshefte Baden-Württemberg*, XIII. Jahrgang 1965, Heft 10, Seite 270.