

Zuwachsrate von 18,2% = 24 Mill. DM, was gegenüber der Zuwachsquote im Vergleichszeitraum mit 5,4% ein sehr guter Gewinn bedeutet. Hier wird sich schon die neue Veranlagung vom 1. Januar 1966 zu einem gewissen Grad ausgewirkt haben. Auch die *Versicherungssteuer* hat eine Zunahme von 10,3% zu verzeichnen und damit das Ergebnis des Vorjahres um mehr als 1 Punkt überschritten. Dagegen konnte die *Kraftfahrzeugsteuer* mit der Zunahme von 5,5% das Mehraufkommen des Vorjahres mit 12,0% nicht annähernd erreichen. Auch hier hat uns das Bundesgebiet mit der Wachstumsrate von 7,3% erheblich überflügelt. Eine Einbuße ergab sich auch bei der *Grunderwerbsteuer*. Sie brachte 12,8% oder 3 Mill. DM weniger als im Vorjahr. Auch die *Biersteuer* blieb hinter dem Aufkommen des 1. Halbjahres 1966 um — 1,1% zurück, wogegen das Biersteueraufkommen im Bundesgebiet ein geringes Plus von 0,3% aufzuweisen hat.

Gemeindesteuern

Die Einnahmen der Gemeinden und Gemeindeverbände aus eigenen Steuern betragen im 1. Halbjahr 1967 insgesamt 1055 Mill. DM. Damit war das Aufkommen um 6,3 Mill. DM = — 0,6% geringer als im Vorjahr, in dem sich die Zuwachsquote auf 93,3 Mill. DM = + 9,6% belief. Mit dieser Mindereinnahme ist erstmalig ein effektiver Rückgang im kommunalen Steueraufkommen eingetreten. Dies ist in der Hauptsache auf das ungünstige Ergebnis bei der *Gewerbesteuer* zurückzuführen, die im 1. Halbjahr 1967 mit einem Aufkommen von 857,9 Mill. DM insgesamt 13,7 Mill. DM = — 1,6% weniger einbrachte als im Vergleichszeitraum. Dieses Halb-

Gewerbesteueraufkommen in Baden-Württemberg

Januar bis Juni	Gewerbesteuer-einnahmen	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	
		1000 DM	%
1959	449 878	+ 101 000	+ 29,0
1960	478 835	+ 28 957	+ 6,4
1961	586 463	+ 107 628	+ 22,5
1962	631 459	+ 44 996	+ 7,7
1963	691 986	+ 60 527	+ 9,6
1964	796 726	+ 104 740	+ 15,1
1965	799 563	+ 2 837	+ 0,4
1966	871 588	+ 72 025	+ 9,0
1967	857 886	- 13 702	- 1,6

jahresergebnis ist das ungünstigste, das die Gewerbesteuer jemals zu verzeichnen hatte.

Weitere Mindereinnahmen sind beim Zuschlag zur *Grund-erwerbsteuer* (— 14,1% = 4,2 Mill. DM) und bei der *Ver-gütungssteuer* (— 7,0% = 0,5 Mill. DM) festzustellen.

Dagegen haben sich die *Grundsteuern A und B* gegenüber den ersten sechs Monaten des Vorjahres leicht vermehrt, und zwar brachte die *Grundsteuer A* 1,1 Mill. DM = + 3,3% und die *Grundsteuer B* 9,6 Mill. DM = + 8,9% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres ein. In der Zuwachsrate der *Grundsteuer B* macht sich u. a. auch das weitere Auslaufen der zehnjährigen Steuervergünstigungen auf Grund des Ersten Wohnungsbaugesetzes bemerkbar. Die *Gemeindegetränke-steuer* und die *Hundsteuer* hatte mit einem Mehraufkommen von je 0,7 Mill. DM einen prozentualen Zuwachs von 20,5% bzw. 11,1% aufzuweisen.

Dr. Krause

Die Straßenverkehrsunfälle im Jahr 1966

— Endgültige Ergebnisse —

In die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik werden alle der Polizei bekanntgewordenen Unfälle einbezogen, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind. Die durch die Zunahme des Straßenverkehrs bedingte Überlastung der Polizei zwang schon seit dem Jahr 1959 mehrfach zu Änderungen und damit zu erheblichen Vereinfachungen bei der Aufnahme von Verkehrsunfällen und in der Bearbeitung von Straßenverkehrsunfallanzeigen. Die Aufbereitungstechnik der Straßenverkehrsunfallstatistik mußte diesen Änderungen stets angeglichen werden, weil der Umfang hinsichtlich der zu erhebenden statistischen Merkmale mehrfach geändert wurde. Lediglich die statistischen Daten über Personenschadensfälle sind in unverändertem Umfang und damit durch alle Jahre voll vergleichbar. Bei der Masse der Sachschadensunfälle, die im folgenden nur noch in den Gesamtübersichten nachgewiesen werden, wird jetzt nach der Höhe des entstandenen Schadens, die zwar sorgfältig geschätzt, aber nicht ganz frei von subjektiven Erwägungen der den Unfall aufnehmenden Polizeibeamten ist, in drei Gruppen unterschieden. Zu den schwereren Sachschadensfällen zählen Unfälle, bei denen die Höhe des Schadens bei mindestens einem der Beteiligten 1000,— DM oder mehr betrug. Eine zweite Gruppe stellen die Deliktunfälle dar. Bei ihnen blieb die Schadenshöhe je Unfallbeteiligten zwar unter 1000,— DM; sie konnten jedoch, weil ein anzeigepflichtiges Delikt (zum Beispiel Alkoholeinfluß, Verkehrsunfallflucht oder ähnliches) vorlag, von den Polizeibeamten nicht gebührenpflichtig verwahrt werden. Die dritte Gruppe bilden die sogenannten Bagatellunfälle. Es sind Verkehrsunfälle, bei denen sich die Höhe des Sachschadens je Beteiligten ebenfalls unter 1000,— DM hielt, ein anzeigepflichtiges Delikt aber nicht festgestellt werden konnte. Man wird davon ausgehen können, daß die Polizeidienststellen von den leichteren Sachschadensfällen heute nicht mehr in allen Fällen Kenntnis erhalten und daß sie deshalb nicht mehr in vollem Umfang statistisch erfaßt werden. Das gilt in besonderem Maße für die Gruppe der Bagatellunfälle.

Allgemeiner Überblick

Das Jahr 1966 brachte für Baden-Württemberg bei einem Vergleich mit dem Vorjahr erneut eine Zunahme der Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle um 3,8% auf 167 574. Nach den von den Polizeidienststellen des Landes vorgelegten Durchschriften der Verkehrsunfallanzeigen und Übertretungsanzeigen sowie nach den eingegangenen Meldungen über gebührenpflichtig verwante Unfälle entfielen von der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle, wie *Tabelle 1* entnommen werden kann, 44 291 oder 26,4% auf *Unfälle mit Personenschaden* und 123 283 oder 73,6% auf *Sachschadensfälle*. Gegenüber entsprechenden Zahlen aus dem Vorjahr hat sich damit die Zahl der Personenschadensfälle um 6,7% erhöht. Damit haben sich im Jahr 1966 in Baden-Württemberg, im täglichen Durchschnitt berechnet, 459 Straßenverkehrsunfälle aller Art ereignet.

Bei den Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden sind im Berichtsjahr 2290 Menschen ums Leben gekommen. Sie

Tabelle 1 Straßenverkehrsunfälle nach Unfallgruppen

Gruppen des Unfalles	1964		1965		1966	
	Unfälle	%	Unfälle	%	Unfälle	%
Personenschadensfälle	42 921	27,3	41 513	25,7	44 291	26,4
Unfälle mit Getöteten	1 982	1,2	1 955	1,2	2 101	1,2
Unfälle mit Verletzten	40 939	26,1	39 558	24,5	42 190	25,2
Sachschadensfälle	114 059	72,7	119 998	74,3	123 283	73,6
Schwerere Sachschadensfälle ¹⁾	15 872	10,1	17 361	10,7	19 476	11,6
Leichtere Sachschadensfälle ..	98 187	62,6	102 637	63,6	103 807	62,0
Deliktunfälle ²⁾	28 120	17,9	28 816	17,9	29 674	17,7
Bagatellunfälle ³⁾	70 067	44,7	73 821	45,7	74 133	44,3
Straßenverkehrsunfälle insgesamt	156 980	100	161 511	100	167 574	100

¹⁾ Unfälle mit Sachschaden von 1000,— DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten. — ²⁾ Unfälle mit Sachschaden von unter 1000,— DM je Beteiligten, bei denen ein anzeigepflichtiges Delikt vorlag. — ³⁾ Gebührenpflichtig verwante Unfälle.

verstarben entweder an der Unfallstelle oder später, aber noch innerhalb von 30 Tagen, an den Unfallfolgen. Ferner wurden 63 354 Personen verletzt. Von ihnen sind 19 464 so schwer verletzt worden, daß sie sich einer stationären Behandlung unterziehen mußten. Bei 43 890 Personen waren die durch den Unfall erlittenen Verletzungen leichter Art. Die Leichtverletzten konnten sich vom Unfallort, zum Teil nach ambulanter Behandlung, in häusliche Pflege begeben. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Zahl der tödlich verunglückten Personen um 9,3 %. Die Zahl der Schwerverletzten lag um 10,8 %, die der Leichtverletzten um 4,2 % über dem entsprechenden Vorjahresstand. Danach hat das 2. Gesetz zur Sicherung des Straßenverkehrs, das 1965 gegenüber 1964 zunächst einen Rückgang der Zahlen der Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten bewirkt hat, im Berichtsjahr erheblich an Wirksamkeit verloren.

Bemerkenswert ist, daß die erneute Zunahme der Zahlen der Personenschadensfälle und der dabei verunglückten Personen von 1965 auf 1966 in Baden-Württemberg erheblich stärker war als im Bundesgebiet, für welches das Statistische Bundesamt für Unfälle mit Personenschaden eine Steigerung um 5,1 %, für tödlich verunglückte Personen um 7,1 % und für Verletzte um 5,3 % ermittelt hat. In Baden-Württemberg, aber auch im Bundesgebiet, ist danach die Zahl der verun-

glückten Personen stärker gestiegen als die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, so daß die Unfälle im Jahr 1966 im Vergleich zum Vorjahr allgemein schwerer geworden sind.

Einen Überblick über die langfristige Entwicklung der Hauptergebnisse aus der Straßenverkehrsunfallstatistik für Baden-Württemberg vermittelt Tabelle 2. In den Veränderungen, die die Zahlen der Straßenverkehrsunfälle sowie die der dabei getöteten und verletzten Personen in den Jahren seit 1953 erfahren haben, kommt das ständige Wachsen des Verkehrsvolumens, vor allem aber die Auswirkung der langfristigen Strukturveränderungen in der Zusammensetzung des Kraftfahrzeugbestandes deutlich zum Ausdruck. Der Verlauf der Sachschadensfälle, ihre Zahl ist von 32 836 im Jahr 1953 auf 123 283 im Jahr 1966 auf nicht ganz das Vierfache gestiegen, folgt offensichtlich weitgehend der Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes. Demgegenüber verhält sich die Zunahme der Zahl der Personenschadensfälle von 37 104 im Jahr 1953 auf 44 291 im Jahr 1966 oder um rund ein Fünftel in verhältnismäßig engen Grenzen. Damit hat sich der Anteil der Sachschadensfälle an der Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle von 46,9 % im Jahr 1953 bis auf 73,6 % im Jahr 1966 erhöht. Abweichend von der Entwicklung der Sachschadensfälle lassen die Zahlen der Unfälle mit Personenschaden bei einer längerfristigen Rückschau auch keine anhaltend steigende oder fallende Tendenz erkennen. So wurde im Jahr 1960 mit 45 054 Personenschadensfällen das bisher höchste Jahresergebnis registriert. Die Zahl für das Jahr 1966 blieb zwar mit 44 291 Unfällen mit Personenschaden noch unter diesem Höchststand, lag aber zum Teil recht erheblich über den Ergebnissen für die Jahre 1961 bis 1965.

Wie sich den dargebotenen Zahlen aber auch entnehmen läßt, ereigneten sich im Jahr 1953 von der Gesamtzahl der Personenschadensfälle 26 407 oder 71,2 % innerhalb von Ortschaften und 10 697 Verkehrsunfälle oder 28,8 % auf freien Strecken. Im Laufe der Jahre bis 1966 hat sich dieses Verteilungsbild geändert. Die Anteile der Personenschadensfälle haben im Innerortsverkehr ständig abgenommen und sind außerhalb der Ortschaften gestiegen. Im Jahr 1966 entfielen in Baden-Württemberg 61,3 % von der Gesamtzahl der Personenschadensfälle auf den Innerortsverkehr und 38,7 % auf freie Strecken außerhalb geschlossener Ortschaften.

Die Entwicklung der Zahlen der Personen- und Sachschadensfälle läßt für die Bereiche der geschlossenen und nichtgeschlossenen Ortschaften beachtliche Unterschiede erkennen. Während die Zahlen der Sachschadensfälle in beiden Bereichen mit Steigerungen von 1953 bis 1966 auf das nahezu Vierfache die gleiche Entwicklung nahmen, erhöhten sich die Zahlen für die Personenschadensfälle fast nur in dem Bereich außerhalb von Ortschaften. So erfuhr die Zahl der Personenschadensfälle von 1953 bis 1966 innerhalb der geschlossenen Ortschaften eine Steigerung um 2,9 %, stieg aber außerhalb geschlossener Ortschaften um 60,1 %. Zu der verhältnismäßig günstigen Entwicklung im Innerortsverkehr haben neben gesetzgeberischen Maßnahmen, wie etwa der Einführung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung, zweifellos Vorkehrungen beigetragen, die, wie die Errichtung von Zebrastreifen, Fußgängerunterführungen, Signalsteuerungen und ähnlichem, vor allem in den Städten unseres Landes getroffen wurden.

Der monatliche Verlauf der Zahlen der Unfälle mit Personenschaden zeigte in den vergangenen Jahren das Bild einer Kurve, die von ihrem tiefsten Stand im Januar zunächst nur mäßig bis zum März, danach aber ziemlich steil zur Jahresmitte hin stieg. Ihren Höhepunkt erreichte sie in der Regel im Juli. Im weiteren Verlauf fiel sie dann wieder bis Januar des folgenden Jahres ab, ohne aber auf ihr Ausgangsniveau zurückzukehren. Auch im Jahr 1965 erreichte die Unfallkurve, deren Verlauf man in engem Zusammenhang mit der je nach Jahreszeit und Witterung schwankenden Verkehrsdichte sehen muß, im Juli ihren Höhepunkt. Die Kurve verlief aber flacher als in früheren Jahren. Im Berichtsjahr schließlich unterscheidet sich der Höchstwert, der mit 4250 Personenschadensfällen wiederum im Juli erreicht wurde, nur noch unerheblich von

Tabelle 2 Straßenverkehrsunfälle sowie die dabei getöteten und verletzten Personen in Baden-Württemberg 1953 bis 1966

Jahr	insgesamt ¹⁾	Unfälle		Verunglückte Personen	
		insgesamt	davon mit Personenschaden	insgesamt	davon
				Getötete	Verletzte
Insgesamt					
1953 ..	69 940	37 104	32 836	49 256	1 819
1954 ..	75 944	39 089	36 855	51 355	1 827
1955 ..	81 103	40 969	40 134	54 110	1 828
1956 ..	84 863	40 168	44 695	52 983	1 846
1957 ..	85 681	38 788	46 893	51 999	1 829
1958 ..	97 275	38 709	58 566	51 518	1 710
1959 ..	112 869	43 448	69 421	59 761	1 955
1960 ..	130 042	45 054	84 988	62 879	1 940
1961 ..	133 238	43 819	89 419	61 879	1 994
1962 ..	141 815	40 922	100 893	58 611	1 782
1963 ..	151 728	41 080	110 648	59 496	1 888
1964 ..	156 980	42 921	114 059	62 764	2 130
1965 ..	161 511	41 513	119 998	61 782	2 095
1966 ..	167 574	44 291	123 283	65 644	2 290
Innerhalb von Ortschaften					
1953 ..	51 166	26 407	24 759	33 586	891
1954 ..	55 858	27 787	28 071	35 152	945
1955 ..	58 255	28 524	29 731	36 014	883
1956 ..	61 175	27 751	33 424	34 915	856
1957 ..	61 378	26 339	35 039	33 398	841
1958 ..	68 817	25 726	43 091	32 285	766
1959 ..	80 723	28 872	51 851	37 309	879
1960 ..	93 301	29 855	63 446	38 675	823
1961 ..	94 600	28 992	65 608	37 746	858
1962 ..	99 112	25 933	73 179	33 740	767
1963 ..	107 064	25 579	81 485	33 721	758
1964 ..	110 955	26 495	84 460	35 137	856
1965 ..	114 911	25 371	89 540	34 007	871
1966 ..	120 396	27 170	93 226	36 386	951
Außerhalb von Ortschaften					
1953 ..	18 774	10 697	8 077	15 670	928
1954 ..	20 086	11 302	8 784	16 203	882
1955 ..	22 848	12 445	10 403	18 096	945
1956 ..	23 688	12 417	11 271	18 073	990
1957 ..	24 303	12 449	11 854	18 601	988
1958 ..	28 458	12 983	15 475	19 233	1 004
1959 ..	32 146	14 576	17 570	22 452	1 076
1960 ..	36 741	15 199	21 542	24 204	1 117
1961 ..	38 638	14 827	23 811	24 133	1 136
1962 ..	42 703	14 989	27 714	24 871	1 015
1963 ..	44 664	15 501	29 163	25 775	1 130
1964 ..	46 025	16 426	29 599	27 627	1 274
1965 ..	46 600	16 142	30 458	27 775	1 224
1966 ..	47 178	17 121	30 057	29 258	1 339

¹⁾ Einschließlich Bagatellunfälle.

Tabelle 3 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden sowie die dabei getöteten und verletzten Personen nach Monaten im Jahr 1966

Monat	Unfälle mit Per- sonen- schaden	Dabei verunglückte Personen			
		ins- gesamt	davon		
			Getö- tete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
Innerhalb von Ortschaften					
Januar	1 551	2 077	52	573	1 452
Februar	1 783	2 290	69	666	1 555
März	2 102	2 684	69	688	1 927
April	2 257	3 014	70	826	2 118
Mai	2 607	3 489	70	991	2 428
Juni	2 434	3 298	60	856	2 382
Juli	2 625	3 553	87	934	2 532
August	2 182	3 139	77	847	2 215
September	2 432	3 236	82	906	2 248
Oktober	2 611	3 526	91	1 029	2 406
November	2 246	2 979	88	841	2 050
Dezember	2 340	3 101	136	945	2 020
Jahr	27 170	36 386	951	10 102	25 333
Außerhalb von Ortschaften					
Januar	1 145	1 951	75	675	1 201
Februar	1 042	1 779	93	591	1 095
März	1 347	2 278	80	667	1 531
April	1 339	2 339	94	734	1 511
Mai	1 638	2 755	121	916	1 718
Juni	1 617	2 763	130	876	1 757
Juli	1 625	2 871	111	911	1 849
August	1 502	2 673	129	808	1 736
September	1 486	2 504	126	799	1 579
Oktober	1 629	2 721	113	903	1 705
November	1 376	2 343	137	714	1 492
Dezember	1 375	2 281	130	768	1 383
Jahr	17 121	29 258	1 339	9 362	18 557
Zusammen					
Jannar	2 696	4 028	127	1 248	2 653
Februar	2 825	4 069	162	1 257	2 650
März	3 449	4 962	149	1 355	3 458
April	3 596	5 353	164	1 560	3 629
Mai	4 245	6 244	191	1 907	4 146
Juni	4 051	6 061	190	1 732	4 139
Juli	4 250	6 424	198	1 845	4 381
August	3 684	5 812	206	1 655	3 951
September	3 918	5 740	208	1 705	3 827
Oktober	4 240	6 247	204	1 932	4 111
November	3 622	5 322	225	1 555	3 542
Dezember	3 715	5 382	266	1 713	3 403
Jahr	44 291	65 644	2 290	19 464	43 890

den Zahlen der Personenschadensfälle im Mai mit 4245 und denen für Oktober mit 4240. Ein ausgeprägter Gipfelpunkt der Unfallkurve im Juli, wie das in früheren Jahren noch der Fall war, ist nicht mehr vorhanden. Offensichtlich haben die jahreszeitlich bedingten Einflüsse auf den monatlichen Verlauf der Unfallzahlen heute nicht mehr diese Auswirkungen wie in früheren Jahren. Die Personenkraftwagen, deren Zahlen im Straßenverkehr weiter zunehmen, sind von den häufig wechselnden, meist jahreszeitlich bedingten unterschiedlichen Witterungsverhältnissen weitgehend unabhängig. Dem Kraftrad, das solchen Einflüssen stark ausgesetzt war, kommt im Straßenverkehr kaum mehr eine nennenswerte Bedeutung zu. Aus verschiedensten Gründen werden die Kraftfahrzeuge in den letzten Jahren auch während der Wintermonate nicht mehr in dem Umfange stillgelegt, wie das noch in früheren Jahren der Fall war, so daß ihr Einsatz im Straßenverkehr sich gleichmäßiger über das ganze Jahr verteilt.

Die Unfalldichte nach Straßenklassen

Es liegt nahe, die wichtigsten Daten aus der Straßenverkehrsunfallstatistik für das Jahr 1966 in der Gliederung nach Straßenklassen darzustellen, weil zum Stichtag 1. Januar 1966 eine Erhebung über die Längen aller öffentlichen Straßen des Landes durchgeführt wurde, deren Ergebnisse sich in der Gliederung nach Straßenarten als gute Beziehungsgrößen anbieten. Durch verhältnismäßig hohe Zahlen von Personenschadens-

fällen heben sich in der Tabelle 4 die Gemeinde-, Bundes- und Landesstraßen hervor. Auf Gemeindestraßen entfielen 40,6 %, auf Bundesstraßen 29,1 % und auf Landesstraßen 20,5 % aller Unfälle mit Personenschaden. Von der Zahl der insgesamt verunglückten Personen entfielen im Vergleich dazu 36,4 % auf Gemeindestraßen, 30,8 % auf Bundesstraßen und 21,8 % auf Landesstraßen. Die auf die durch Baden-Württemberg verlaufenden Abschnitte der Bundesautobahnen und auf die Kreisstraßen entfallenden Anteile an der Gesamtzahl der Personenschadensfälle erscheinen mit 5,6 % und 4,2 % verhältnismäßig niedrig.

Die Verteilung der Zahlen der Verunglückten nach Straßenarten entspricht weitgehend der der Personenschadensfälle. Nur sind hier, gemessen an der Gesamtzahl der Verunglückten, die Anteile für die stärker frequentierten Bundesautobahnen und Bundesstraßen aber auch noch für die Landesstraßen höher, die für Gemeinde- und Kreisstraßen hingegen niedriger als die vergleichbaren Prozentsätze für die Unfallzahlen. Hierin wird deutlich, daß die Unfälle mit Personenschaden auf den Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen im allgemeinen schwerere Folgen haben als die auf den Kreis- und Gemeindestraßen.

Die Bedeutung der Unfallzahlen aber auch die Zahl der Verunglückten für die einzelnen Straßenkategorien läßt sich jedoch erst erkennen, wenn sie mit der Straßenlänge in Beziehung gesetzt werden. Sie zeigen, so betrachtet, die unterschiedliche Verkehrsbelastung und damit eine der Verkehrsdichte entsprechende Verteilung der Personenschadensunfälle und der dabei verunglückten Personen. Bei Berechnung von Durchschnittswerten der Unfalldichte je 100 km weisen mit 505 Personenschadensfällen die Bundesautobahnen die höchste Unfalldichte auf, zweifellos ein Ausdruck der hier meist auch sehr hohen Verkehrsdichte. Für die Bundesstraßen kommt man zu einer Unfalldichte von 310 Personenschadensfällen je 100 km Straßenlänge. Auch in dieser, weit über dem Gesamtdurchschnitt von 71 Personenschadensfällen je 100 km Straßenlänge liegenden Unfalldichte kommt die besondere Stellung, die diese Straßen als Hauptlinien des weiträumigen Verkehrs haben, deutlich zum Ausdruck. Dagegen kamen im Jahr 1966 in Baden-Württemberg auf jeweils 100 km Gemeindestraßen nur 50 und auf Kreisstraßen 21 Personenschadensfälle.

Bei einer Unterscheidung der Zahlen nach Straßenabschnitten innerhalb und außerhalb von Ortschaften fällt auf, daß die Zahlen der Personenschadensfälle, aber auch die Zahlen der dabei verunglückten Personen, bezogen auf jeweils 100 km

Tabelle 4 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden sowie die dabei Verunglückten im Jahr 1966 nach Straßenarten

Straßenart	Unfälle mit Personenschaden			Verunglückte Personen		
	insgesamt	davon		insgesamt	davon	
		innerhalb	außerhalb		innerhalb	außerhalb
		von Ortschaften			von Ortschaften	
Anzahl						
Bundesautobahn ..	2 466	—	2 466	4 351	—	4 351
Bundesstraße	12 875	6 607	6 268	20 232	9 222	11 010
Landesstraße	9 101	3 319	5 782	14 323	4 614	9 709
Kreisstraße	1 875	666	1 209	2 806	890	1 916
Gemeindestraße ..	17 974	16 578	1 396	23 932	21 662	2 270
Zusammen	44 291	27 170	17 121	65 644	36 388	29 256
Auf 100 km Straßenlänge ¹⁾						
Bundesautobahn ..	504,9	—	504,9	890,9	—	890,9
Bundesstraße	310,1	749,7	191,7	487,3	1 046,4	336,7
Landesstraße	70,1	136,3	54,8	110,3	189,5	92,0
Kreisstraße	21,2	43,0	16,6	31,7	57,4	26,3
Gemeindestraße ..	50,0	79,9	9,2	59,9	104,4	14,9
Zusammen	70,8	106,1	46,5	105,1	141,8	78,4

¹⁾ Straßenlängen nach dem Stand 1. Januar 1966

Straßenlänge, im Innerortsverkehr erheblich höher liegen als auf den freien Strecken, zweifellos ein Ausdruck der innerhalb von Ortschaften höheren Verkehrsdichte.

Die Verkehrsteilnehmer

Nach Angaben in den verschiedenen polizeilichen Meldungen sind im Jahr 1966 in Baden-Württemberg bei Unfällen mit Personenschaden insgesamt 84 321 Verkehrsteilnehmer beteiligt gewesen. Als solche gelten gewissermaßen die sich im Verkehr selbständig bewegendenden Einheiten wie die verschiedenen am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeugarten sowie die Fußgänger, sofern für sie eine Ursache, die zu dem Unfall geführt hat, nachgewiesen wurde oder aber, daß sie durch den Unfall selbst Schaden erlitten haben.

Unter der Gesamtmasse der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Verkehrsteilnehmer befanden sich im Berichtsjahr 68 308 oder 81,0 % Kraftfahrzeuge aller Art einschließlich Mopeds. Die beherrschende Rolle der Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr kommt hierin deutlich zum Ausdruck. Von den übrigen Verkehrsteilnehmerarten sind 5431 Fahrräder, vor allem aber 9861 Fußgänger besonders zu erwähnen, die an der Gesamtmasse der Verkehrsteilnehmer im Jahr 1966 zwar nur mit 6,4 % bzw. 11,7 % beteiligt waren, aber, wie später noch gezeigt wird, einen verhältnismäßig hohen Anteil an den bei Straßenverkehrsunfällen insgesamt getöteten und verletzten Personen haben.

Tabelle 5 Die an Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten Verkehrsteilnehmer in den Jahren 1964 bis 1966

Verkehrsteilnehmer	1964		1965		1966	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Krafträder zusammen	5 320	6,6	3 998	5,0	3 797	4,5
Krafträder	3 579	4,4	2 921	3,7	2 884	3,4
Motorroller	1 741	2,2	1 077	1,3	913	1,1
Personenkraftwagen	47 245	58,4	49 159	61,8	54 035	64,1
Kraftomnibusse	609	0,7	634	0,8	588	0,7
Lastkraftwagen zusammen	6 194	7,6	5 939	7,5	5 734	6,8
Lastkraftwagen ohne Anhänger	4 554	5,6	4 356	5,5	4 431	5,3
Lastkraftwagen mit Anhänger	1 640	2,0	1 583	2,0	1 303	1,5
Sattelschlepper	372	0,5	380	0,5	378	0,4
Zugmaschinen	631	0,8	591	0,8	634	0,7
Sonstige Kraftfahrzeuge	157	0,2	205	0,3	216	0,3
Straßenbahnen	489	0,6	469	0,6	426	0,5
Eisenbahnen	76	0,1	89	0,1	80	0,1
Bespannte Fuhrwerke	82	0,1	82	0,1	56	0,1
Fahrräder	6 035	7,5	5 272	6,6	5 431	6,4
Mopeds	3 872	4,8	3 092	3,9	2 926	3,5
Fußgänger	9 566	11,8	9 395	11,8	9 861	11,7
Geführte Tiere	37	0,0	21	0,0	9	0,0
Handwagen	66	0,1	54	0,1	46	0,1
Sonstige Verkehrsteilnehmer	181	0,2	111	0,1	104	0,1
Insgesamt	80 932	100	79 491	100	84 321	100

Der sich nun schon durch eine Reihe von Jahren vollziehende Umschichtungsprozeß innerhalb des Kraftfahrzeugbestandes, der in der Hauptsache durch das Vordringen der Personenkraftwagen bei gleichzeitiger Verminderung der Bestände an Kraft- rädern und Motorrollern gekennzeichnet ist, bestimmt in der Hauptsache die Veränderungen in der Zusammensetzung der Zahlen für die an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Verkehrsteilnehmer. Wie der Tabelle 5 entnommen werden kann, haben sich vor allem die Anteile der Personenkraft- wagen an den jeweiligen Gesamtzahlen der Unfallbeteiligten weiter erhöht. Sie beliefen sich im Jahr 1964 auf 58,4 % und stiegen dann im Jahr 1965 auf 61,8 % und 1966 weiter auf 64,1 %. Gleichzeitig verringerten sich die Anteile für Kraft- räder von 6,6 % im Jahr 1964 auf 5,0 % im Jahr 1965 und 4,5 % im Jahr 1966. Auch die Anteile für Mopeds, die heute im Straßenverkehr offensichtlich schon stärker vertreten sind als Kraft- räder, ermäßigten sich von 4,8 % im Jahr 1964 auf 3,9 % im Jahr 1965 und 3,5 % im Jahr 1966. Bei den Lastkraftwagen war ebenfalls ein Rückgang der Anteile an den jeweiligen Gesamtzahlen der Verkehrsteilnehmer in den Jahren 1964 bis 1966 von 7,6 % auf 7,5 % und 6,8 % festzustellen. Die Sätze für die Anteile der an Unfällen mit Personenschaden betei-

ligten Fahrräder, insbesondere aber die der Fußgänger, waren zwar auch rückläufig, doch zeigten ihre absoluten Zahlen von 1965 auf 1966 zum Teil beachtliche Zunahmen.

Die Verunglückten

Von den verschiedenen Daten, die mit der Straßenverkehrs- unfallstatistik erhoben werden, sind die Zahlen der bei Stra- ßenverkehrsunfällen getöteten und verletzten Personen wohl am besten geeignet, eine unmittelbare und lebendige Vorstel- lung der Verkehrsgefahren zu ermitteln. Auf sie wird stets zurückgegriffen, wenn es darum geht, festzustellen, wie sich die Verhältnisse im Verkehr auf den Straßen unseres Landes ver- ändert haben.

Aus den Zahlen in Tabelle 6 kann man ablesen, daß in Baden-Württemberg im Jahr 1966 bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden insgesamt 65 644 Personen verunglückt sind, 36 386 oder 55,4 % im Innerortsverkehr und 29 258 auf Straßenabschnitten außerhalb geschlossener Ortschaften. Im

Tabelle 6 Die bei Straßenverkehrsunfällen verunglückten Personen nach der Art der Verletzung sowie nach der Art ihrer Verkehrsbeteiligung in Baden-Württemberg im Jahr 1966

Verunglückt	Ge- töte- te	Schwer- ver- letzte	Leicht- ver- letzte	Verunglückte insgesamt		Verän- derung 1966 gegen 1965 in %
				1966	da- gegen 1965	
Innerhalb von Ortschaften						
auf Kraftträdern insgesamt . . .	60	931	1 837	2 828	3 000	- 5,7
auf Kraftwagen insgesamt . . .	243	3 614	14 575	18 432	16 157	+ 14,1
Personenkraftwagen . . .	213	3 432	13 734	17 379	15 085	+ 15,2
Fahrer . . .	115	1 727	7 327	9 169	7 847	+ 16,8
Mitfahrer . . .	98	1 705	6 407	8 210	7 238	+ 13,4
Kraftomnibusse . . .	1	30	216	247	239	+ 3,3
Lastkraftwagen . . .	15	117	527	659	694	- 5,0
Zugmaschinen ¹⁾ . . .	14	35	98	147	139	+ 5,8
auf Fahrrädern insgesamt . . .	160	1 983	4 251	6 394	6 450	- 0,9
Fahrräder . . .	123	1 263	2 736	4 122	4 002	+ 3,0
Mopeds . . .	37	720	1 515	2 272	2 448	- 7,2
als Fußgänger . . .	479	3 503	4 416	8 398	7 912	+ 6,1
bis unter 15 Jahre . . .	91	1 489	1 930	3 510	3 258	+ 7,7
65 und mehr Jahre . . .	212	599	509	1 320	1 250	+ 5,6
auf andere Art . . .	9	71	254	334	488	- 31,6
Insgesamt . . .	951	10 102	25 333	36 386	34 007	+ 7,0
Außerhalb von Ortschaften						
auf Kraftträdern insgesamt . . .	84	569	593	1 246	1 257	- 0,9
auf Kraftwagen insgesamt . . .	868	7 417	16 704	24 989	23 493	+ 6,4
Personenkraftwagen . . .	777	7 023	15 450	23 250	21 583	+ 7,7
Fahrer . . .	447	3 615	8 044	12 106	10 976	+ 10,3
Mitfahrer . . .	330	3 408	7 406	11 144	10 607	+ 5,1
Kraftomnibusse . . .	3	43	212	258	313	- 17,6
Lastkraftwagen . . .	42	272	844	1 158	1 209	- 4,2
Zugmaschinen ¹⁾ . . .	46	79	198	323	388	- 16,8
auf Fahrrädern insgesamt . . .	145	768	731	1 644	1 663	- 1,1
Fahrräder . . .	99	444	430	973	946	+ 2,9
Mopeds . . .	46	324	301	671	717	- 6,4
als Fußgänger . . .	238	588	459	1 285	1 276	+ 0,7
bis unter 15 Jahre . . .	28	167	110	305	302	+ 1,0
65 und mehr Jahre . . .	67	80	40	187	175	+ 6,9
auf andere Art . . .	4	20	70	94	86	+ 9,3
Insgesamt . . .	1 339	9 362	18 557	29 258	27 775	+ 5,3
Zusammen						
auf Kraftträdern insgesamt . . .	144	1 500	2 430	4 074	4 257	- 4,3
auf Kraftwagen insgesamt . . .	1 111	11 031	31 279	43 421	39 650	+ 9,5
Personenkraftwagen . . .	990	10 455	29 184	40 629	36 668	+ 10,8
Fahrer . . .	562	5 342	15 371	21 275	18 823	+ 13,0
Mitfahrer . . .	428	5 113	13 813	19 354	17 845	+ 8,5
Kraftomnibusse . . .	4	73	428	505	552	- 8,5
Lastkraftwagen . . .	57	389	1 371	1 817	1 903	- 4,5
Zugmaschinen ¹⁾ . . .	60	114	296	470	527	- 10,8
auf Fahrrädern insgesamt . . .	305	2 751	4 982	8 038	8 113	- 0,9
Fahrräder . . .	222	1 707	3 166	5 095	4 948	+ 3,0
Mopeds . . .	83	1 044	1 816	2 943	3 165	- 7,0
als Fußgänger . . .	717	4 091	4 875	9 683	9 188	+ 5,4
bis unter 15 Jahre . . .	119	1 656	2 040	3 815	3 560	+ 7,2
65 und mehr Jahre . . .	279	679	549	1 507	1 425	+ 5,8
auf andere Art . . .	13	91	324	428	574	- 25,4
Insgesamt . . .	2 290	19 464	43 890	65 644	61 782	+ 6,3

¹⁾ Einschließlich sonstiger Kraftfahrzeuge.

Tabelle 7

Hauptergebnisse der Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahr 1966 nach Kreisen

Kreis Regierungsbezirk Land	Unfälle mit Personenschaden			Getötete			Verletzte			Verunglückte insgesamt		
	1965	1966	Veränderung in %	1965	1966	Veränderung in %	1965	1966	Veränderung in %	1965	1966	Veränderung in %
Stuttgart Stadtkr.	2 953	3 003	+ 1,7	94	93	- 1,1	4 037	4 158	+ 3,0	4 131	4 251	+ 2,9
Heilbronn "	579	590	+ 1,9	29	11	- 62,1	742	774	+ 4,3	771	785	+ 1,8
Ulm "	474	571	+ 20,5	12	15	+ 25,0	619	752	+ 21,5	631	767	+ 21,6
Aalen Landkr.	656	624	- 4,9	39	40	+ 2,6	902	889	- 1,4	941	929	- 1,3
Backnang "	472	434	- 8,1	23	25	+ 8,7	704	605	- 14,1	727	630	- 13,3
Böblingen "	880	960	+ 9,1	33	46	+ 39,4	1 279	1 382	+ 8,1	1 312	1 428	+ 8,8
Craßsheim "	299	307	+ 2,7	18	18	0,0	448	458	+ 2,2	466	476	+ 2,1
Esslingen "	1 028	1 047	+ 1,8	45	39	- 13,3	1 427	1 473	+ 3,2	1 472	1 512	+ 2,7
Göppingen "	960	992	+ 3,3	51	67	+ 31,4	1 343	1 459	+ 8,6	1 394	1 526	+ 9,5
Heidenheim "	504	516	+ 2,4	37	17	- 54,1	724	761	+ 5,1	761	778	+ 2,2
Heilbronn "	693	746	+ 7,6	41	53	+ 29,3	1 041	1 069	+ 2,7	1 082	1 122	+ 3,7
Künzelsau "	118	127	+ 7,6	11	9	- 18,2	149	190	+ 27,5	160	199	+ 24,4
Leonberg "	658	663	+ 0,8	53	41	- 22,6	1 011	967	- 4,4	1 064	1 008	- 5,3
Ludwigsburg "	1 236	1 295	+ 4,8	62	83	+ 33,9	1 786	1 786	0,0	1 848	1 869	+ 1,1
Mergentheim "	222	251	+ 13,1	10	16	+ 60,0	329	393	+ 19,5	339	409	+ 20,6
Nürtingen "	613	692	+ 12,9	31	29	- 6,5	899	1 021	+ 13,6	930	1 050	+ 12,9
Öhringen "	174	174	0,0	12	25	+ 108,3	237	240	+ 1,3	249	265	+ 6,4
Schwäbisch Gmünd "	456	449	- 1,5	32	21	- 34,4	632	661	+ 4,6	664	682	+ 2,7
Schwäbisch Hall "	315	301	- 4,4	20	22	+ 10,0	492	443	- 9,9	512	465	- 9,2
Ulm "	528	597	+ 13,1	32	43	+ 34,4	838	974	+ 16,2	870	1 017	+ 16,9
Vaihingen "	297	304	+ 2,4	20	26	+ 30,0	463	459	- 0,9	483	485	+ 0,4
Waiblingen "	862	975	+ 13,1	36	36	0,0	1 247	1 342	+ 7,6	1 283	1 378	+ 7,4
Nordwürttemberg	14 977	15 618	+ 4,3	741	775	+ 4,6	21 349	22 256	+ 4,2	22 090	23 031	+ 4,3
Karlsruhe Stadtkr.	1 641	1 734	+ 5,7	47	72	+ 53,2	2 277	2 354	+ 3,4	2 324	2 426	+ 4,4
Heidelberg "	1 090	1 096	+ 0,6	26	28	+ 7,7	1 609	1 463	- 9,1	1 635	1 491	- 8,8
Mannheim "	2 150	2 359	+ 9,7	70	87	+ 24,3	3 077	3 342	+ 8,6	3 147	3 429	+ 9,0
Pforzheim Landkr.	460	508	+ 10,4	11	27	+ 145,5	682	714	+ 4,7	693	741	+ 6,9
Bruchsal "	841	824	- 2,0	43	29	- 32,6	1 355	1 238	- 8,6	1 398	1 267	- 9,4
Buchen "	226	249	+ 10,2	12	14	+ 16,7	349	395	+ 13,2	361	409	+ 13,3
Heidelberg "	671	737	+ 9,8	34	43	+ 26,5	998	1 118	+ 12,0	1 032	1 161	+ 12,5
Karlsruhe "	951	1 054	+ 10,8	61	59	- 3,3	1 349	1 515	+ 12,3	1 410	1 574	+ 11,6
Mannheim "	880	1 105	+ 25,6	39	60	+ 53,8	1 183	1 558	+ 31,7	1 222	1 618	+ 32,4
Mosbach "	309	341	+ 10,4	19	25	+ 31,6	442	516	+ 16,7	461	541	+ 17,4
Pforzheim "	337	431	+ 27,9	21	29	+ 38,1	536	622	+ 16,0	557	651	+ 16,9
Sinsheim "	327	353	+ 8,0	23	26	+ 13,0	525	486	- 7,4	548	512	- 6,6
Tauberbischofsheim "	330	373	+ 13,0	16	24	+ 50,0	519	531	+ 2,3	535	555	+ 3,7
Nordbaden	10 213	11 164	+ 9,3	422	523	+ 23,9	14 901	15 852	+ 6,4	15 323	16 375	+ 6,9
Freiburg i. Br. Stadtkr.	1 070	989	- 7,6	38	27	- 28,9	1 323	1 242	- 6,1	1 361	1 269	- 6,8
Baden-Baden "	202	188	- 6,9	3	10	+ 233,3	272	261	- 4,0	275	271	- 1,5
Bühl Landkr.	445	498	+ 11,9	23	26	+ 13,0	701	784	+ 11,8	724	810	+ 11,9
Donaueschingen "	365	398	+ 9,0	24	27	+ 12,5	578	678	+ 17,3	602	705	+ 17,1
Emmendingen "	495	558	+ 12,7	37	44	+ 18,9	716	794	+ 10,9	753	838	+ 11,3
Freiburg "	437	438	+ 0,2	28	30	+ 7,1	693	687	- 0,9	721	717	- 0,6
Hochschwarzwald "	317	306	- 3,5	9	15	+ 66,7	507	455	- 10,3	516	470	- 8,9
Kehl "	365	378	+ 3,6	27	28	+ 3,7	500	556	+ 11,2	527	584	+ 10,8
Konstanz "	823	879	+ 6,8	50	44	- 12,0	1 140	1 226	+ 7,5	1 190	1 270	+ 6,7
Lahr "	432	504	+ 16,7	13	22	+ 69,2	565	676	+ 19,6	578	698	+ 20,8
Lörrach "	634	673	+ 6,2	30	38	+ 26,7	875	910	+ 4,0	905	948	+ 4,8
Müllheim "	295	286	- 3,1	16	15	- 6,3	411	431	+ 4,9	427	446	+ 4,4
Offenburg "	611	615	+ 0,7	41	22	- 46,3	817	843	+ 3,2	858	865	+ 0,8
Rastatt "	594	673	+ 13,3	39	42	+ 7,7	843	926	+ 9,8	882	968	+ 9,8
Säckingen "	278	328	+ 18,0	13	18	+ 38,5	388	433	+ 11,6	401	451	+ 12,5
Stockach "	236	256	+ 8,5	21	18	- 14,3	342	395	+ 15,5	363	413	+ 13,8
Überlingen "	381	424	+ 11,3	20	26	+ 30,0	565	643	+ 13,8	585	669	+ 14,4
Villingen "	454	521	+ 14,8	24	30	+ 25,0	678	743	+ 9,6	702	773	+ 10,1
Waldshut "	322	352	+ 9,3	13	26	+ 100,0	515	508	- 1,4	528	534	+ 1,1
Wolfach "	258	293	+ 13,6	14	12	- 14,3	396	441	+ 11,4	410	453	+ 10,5
Südbaden	9 014	9 557	+ 6,0	483	520	+ 7,7	12 825	13 632	+ 6,3	13 308	14 152	+ 6,3
Balingen Landkr.	398	436	+ 9,5	38	14	- 63,2	557	629	+ 12,9	595	643	+ 8,1
Biberach "	560	593	+ 5,9	47	45	- 4,3	830	847	+ 2,0	877	892	+ 1,7
Calw "	633	695	+ 9,8	35	47	+ 34,3	993	1 035	+ 4,2	1 028	1 082	+ 5,3
Ehingen "	213	187	- 12,2	11	16	+ 45,5	313	288	- 8,0	324	304	- 6,2
Freudenstadt "	313	340	+ 8,6	22	20	- 9,1	460	506	+ 10,0	482	526	+ 9,1
Hechingen "	301	300	- 0,3	16	14	- 12,5	479	468	- 2,3	495	482	- 2,6
Horb "	190	175	- 7,9	8	14	+ 75,0	278	251	- 9,7	286	265	- 7,3
Münsingen "	162	212	+ 30,9	4	13	+ 7,1	249	340	+ 36,5	263	353	+ 34,2
Ravensburg "	593	699	+ 17,9	30	42	+ 40,0	806	986	+ 22,3	836	1 028	+ 23,0
Reutlingen "	810	865	+ 6,8	40	38	- 5,0	1 098	1 279	+ 16,5	1 138	1 317	+ 15,7
Rottweil "	512	619	+ 20,9	34	33	- 2,9	710	911	+ 28,3	744	944	+ 26,9
Saulgau "	327	384	+ 17,4	18	33	+ 83,3	495	552	+ 11,5	513	585	+ 14,0
Sigmaringen "	314	330	+ 5,1	19	21	+ 10,5	480	510	+ 6,3	499	531	+ 6,4
Tettnang "	532	545	+ 2,4	15	30	+ 100,0	756	787	+ 4,1	771	817	+ 6,0
Tübingen "	629	663	+ 5,4	38	43	+ 13,2	868	909	+ 4,7	906	952	+ 5,1
Tuttlingen "	393	399	+ 1,5	15	19	+ 26,7	589	555	- 5,8	604	574	- 5,0
Wangen "	429	510	+ 18,9	49	30	- 38,8	651	761	+ 16,9	700	791	+ 13,0
SüdWürtt.-Hohenzollern	7 309	7 952	+ 8,8	449	472	+ 5,1	10 612	11 614	+ 9,4	11 061	12 086	+ 9,3
Baden-Württemberg	41 513	44 291	+ 6,7	2 095	2 290	+ 9,3	59 687	63 354	+ 6,1	61 782	65 644	+ 6,3

Vergleich zum Vorjahr ist die Gesamtzahl der Verunglückten um 6,3 % gestiegen. Die Zunahme war im Verkehr innerhalb von Ortschaften mit 7,0 % stärker als außerhalb dieser Bereiche, für die sich eine Steigerung um 5,3 % ergibt.

Von der Gesamtmasse der Verunglückten sind fast zwei Drittel, nämlich 43 421 Personen oder 66,1 %, auf Kraftwagen zu Schaden gekommen, 14,8 % erlitten als Fußgänger Verletzungen, 8038 oder 12,2 % sind als Moped- bzw. Radfahrer verunglückt und 4074 Personen oder 6,2 % erlitten ihre Unfallverletzungen als Kraftstofffahrer. Die Restmasse, 0,7 % der insgesamt verunglückten Personen, haben in anderer Weise am Straßenverkehr teilgenommen. Die besondere Gefährdung der Fußgänger im Straßenverkehr tritt deutlich zu Tage, wenn man sich vergegenwärtigt, daß auf diese Verkehrsteilnehmergruppe allein 31,3 % aller im Berichtsjahr im Straßenverkehr getöteten Personen entfallen. Im Innerortsverkehr waren von den insgesamt 951 im Jahr 1966 tödlich verunglückten Personen 479 oder 50,4 % Fußgänger. Von ihnen waren 212 oder 44,3 % ältere Personen, meist über 65 Jahre und 91 oder 19,0 % Kinder, die das 16. Lebensjahr noch nicht erreicht hatten.

Regionalzahlen

In der ganzseitigen Kreistabelle (Tabelle 7) werden die wichtigsten Daten aus der Straßenverkehrsunfallstatistik für das Jahr 1966 in der Gliederung nach Regierungsbezirken sowie nach Stadt- und Landkreisen nachgewiesen. Die Zahlen

für die Unfälle mit Personenschaden und die Daten für die dabei getöteten und verletzten Personen sind vergleichbaren Ergebnissen für das Jahr 1965 gegenübergestellt. Bei einer Beurteilung der recht unterschiedlichen Veränderungssätze darf jedoch nicht übersehen werden, daß es sich bei den Kreiszahlen vielfach schon um sehr kleine statistische Massen handelt, die stark vom Zufall beeinflusst sein können. Das gilt vor allem für die Zahlen der durch Straßenverkehrsunfälle getöteten Personen, wenn sich bei verhältnismäßig kleinen statistischen Massen überdurchschnittlich hohe prozentuale Veränderungen ergeben.

In den vier Regierungsbezirken folgt die Entwicklung der Zahlen der Personenschadensfälle der bereits für das Land aufgezeigten Tendenz, für das sich von 1965 auf 1966 eine Zunahme um 6,7 % ergibt. Unter diesem Landesdurchschnitt blieben die Steigerungssätze für die beiden Landesteile Nordwürttemberg mit 4,3 % und Südbaden mit 6,0 %. Im Regierungsbezirk Südwürttemberg-Hohenzollern wurden 1966 im Vergleich zum Vorjahr 8,8 % mehr Personenschadensfälle gezählt. Die stärkste Zunahme um 9,3 % hatte Nordbaden zu verzeichnen. Die Gesamtzahlen der bei Unfällen mit Personenschaden verunglückten Personen zeigen im wesentlichen ähnliche Veränderungen wie die der Unfallzahlen. Lediglich im Landesteil Nordbaden hat sich die Zahl der Verunglückten innerhalb Jahresfrist nur um 6,9 % erhöht, während die der Personenschadensfälle um 9,3 % gestiegen ist.

Dipl.-Ing. Norbert Mach

Vorschau auf die Ernten 1967

Stand Ende Juli

Seit dem 1. Juli 1967 ist für unsere Landwirtschaft der gemeinsame europäische Markt für Getreide, Schweinefleisch, Eier und Geflügel Wirklichkeit. Damit sind nicht nur alle mengenmäßigen Beschränkungen im Handel dieser Agrarprodukte zwischen den Mitgliedstaaten der EWG gefallen, sondern auch die bisherigen Preisunterschiede auf einer mittleren Ebene ausgeglichen worden. Für die Bundesrepublik Deutschland, deren Getreidepreise bisher über dem neuen, gemeinsamen Richtpreinsniveau lagen, bedeutet dieses Datum eine Verminderung der Getreidepreise um 10 bis 15 %, während zugleich die französischen Bauern mit einer Preiserhöhung rechnen können, deren Ausmaß allerdings von der weiteren Handhabung des dortigen monopolartigen Abgabesystems abhängt. Auch in Italien gehen die Weizenpreise zurück, während die Futtergetreidepreise aufgrund einer Sonderregelung ansteigen; für Holland und Belgien ergeben sich ohnehin nur geringe Verschiebungen. Dabei ist der Getreidepreis bekanntlich der Schlüsselpreis für das gesamte Agrarpreinsniveau.

Die Frage, wie sich die Getreidepreissenkung in der Bundesrepublik Deutschland in diesem Jahr auf die Verkaufserlöse unserer Landwirte tatsächlich auswirken wird, hängt allerdings auch von dem Ergebnis der neuen Ernte ab. Die Schwellen- bzw. Richtpreise können bei reichlichem Angebot bekanntlich unterschritten werden, bis der sogenannte Interventionspreis erreicht ist. In den vergangenen Jahren lagen die Marktpreise in der Bundesrepublik stets über dem Interventionspreis: das zur Bedarfsdeckung notwendige Auslandsgetreide mußte zum höheren Schwellenpreis eingeführt werden und zog damit die Inlandspreise nach oben. Diese „Schutzfunktion“ können die Schwellenpreise aber nicht mehr erfüllen, wenn die volle Selbstversorgung erreicht ist, weil der Marktpreis dann auf das Interventionsniveau absinkt. Der Spielraum zwischen Richtpreis und Interventionspreis beträgt immerhin rund 3,- DM je dz Weizen und 2,50 DM je dz Roggen und Gerste. Die tatsächliche Entwicklung der Preise und Verkaufserlöse wird daher mehr denn je von der Entwicklung des Angebotes und der Nachfrage bestimmt. Die Aussichten auf die diesjährige Getreideernte verdienen daher besondere

Aufmerksamkeit, zumal die Anbaudispositionen der Erzeuger von der Preisentwicklung dieses Jahres wesentlich beeinflusst werden.

Voraussichtliche Getreideerträge über dem Durchschnitt

In Baden-Württemberg entwickelten sich die Saaten dank des milden Winters zunächst erfreulich gut, bis das in der zweiten Märzhälfte einsetzende wechselhafte und naßkalte Wetter die Vegetation hemmte. Infolge wiederholter polarer Kaltlufteinbrüche, die allerdings meist von trockenen, warmen Perioden abgelöst wurden, kam es sogar im April und Mai vereinzelt noch zu Auswinterungsschäden, vor allem bei den üppig entwickelten Weizenadlägen. Im Landesmittel mußten etwa 1,5 % der Wintergetreideflächen neu bestellt werden, das sind doppelt soviel wie 1966, aber wesentlich weniger als im Mittel der Jahre 1961/66. Auch der Mai und die erste Junihälfte waren im ganzen zu kühl und zu feucht. Die Sommerung konnte zwar zügig bestellt werden, doch liefen die Saaten, zum Teil nur langsam auf und entwickelten sich zögernd. Erst als im letzten Junidrittel beständiges, hochsommerliches Wetter einsetzte, kamen die frühen Getreidearten zum Ährenschieben und zur Blüte. Das warme sonnige Wetter hielt dann, von regelmäßigen, gewittrigen Störungen unterbrochen, bis Anfang August an, so daß die Ausbildung und Reifung der Körner bei ausreichender Bodenfeuchtigkeit unter sehr günstigen Bedingungen, wenn auch nicht störungsfrei, erfolgen konnten. Mitte Juli wurde in den frühen Gebieten bereits die Wintergerste geschnitten. Ende Juli setzte dort auch die allgemeine Getreideernte bei meist idealem Erntewetter ein.

Die Hektarerträge wurden Anfang Juli trotz der unfreundlichen Frühjahrswitterung vor allem bei Gerste, Wintermehrgetreide und Roggen wesentlich höher geschätzt als zur gleichen Zeit des Vorjahres; auch die endgültigen Hektarerträge von 1966 sowie die Durchschnittserträge der Jahre 1961/66 wurden übertroffen. Bei Weizen liegen die Schätzungen nur etwa in Höhe des mehrjährigen Mittels, so daß offen bleibt, ob die guten vorjährigen Hektarerträge erreicht werden. Vermutlich wirkt sich hier die Umstellung auf Qualitätsweizensorten aus,