

Einschulung in die Grundschule wiederum scheint auch die Ursache für das Anwachsen des Anteils der überaltert eingeschulten Kinder unter den Schulanfängern zu sein, der im Durchschnitt aller Stuttgarter Schulen von 1972 bis 1975 von 9,7% auf 13,3% und bei den Schulen mit Vorklassen von 8,9% auf 15,2% zugenommen hat.

Freilich sind die vorgenannten, durchwegs positiven Aspekte bei näherer Betrachtung noch in wenigstens zweifacher Hinsicht zu relativieren. Zunächst ist anzufügen, daß ein Anstieg des Anteils der überaltert eingeschulten Kinder, die schon allein aufgrund ihrer Altersstruktur verhältnismäßig günstige Lernvoraussetzungen mitbringen, in der Regel auch eine Senkung der Mißerfolgsquote im 1. Schuljahr hervorrufen wird. Darüber hinaus kann das in den Stuttgarter Schulen mit Vorklassen festgestellte verbesserte Abschneiden der Schulanfänger während der 1. Klassenstufe allein noch keinen Hinweis auf deren späteren Schulerfolg geben.

Licht am Ende des Tunnels?

Die Frage, welche Art von vorschulischer Einrichtung Kindern eine optimale Vorbereitung auf die Einschulung bringt, wird sicher noch längere Zeit in der bildungspolitischen Diskussion stehen. Sicher kann der Besuch einer einjährigen Vorklasse sinnvoll sein für Kinder, die aufgrund ihres fortgeschrittenen Entwicklungsstadiums bereits beginnen, sich im konventionellen Kindergarten zu langweilen. Auch eröffnen die altershomogenen Vorschulklassen gute Perspektiven für eine effektive Schulvorbereitung. So könnten zum Beispiel die Kinder beim Übergang in das erste Grundschuljahr als Gruppe zusammenbleiben. Jedoch bergen einjährige Vorschulen für 5- bis 6jährige infolge ihrer starken Orientierung an den Erfordernissen der Grundschule die Gefahr einer „Verschulung“ des Unterrichts in sich und der faktischen Vorverlegung der Schulpflicht um ein Jahr. Auch erscheint es insgesamt fraglich, ob in einer nur *einjährigen* Einrichtung leistungsschwache 5- und 6jährige Kinder so gefördert werden können, daß sie allein durch diese relativ kurzzeitige „Schnellbleiche“ sich in der Lage sehen, nicht nur die Hürde der Einschulung ohne Schwierigkeiten zu überspringen, sondern ebenso den weiteren Unterricht in der Grundschule erfolgreich zu absolvieren. Außerdem erscheint wenigstens ein Teil der Fünfjährigen bereits zu weit vorgeprägt, sind bei ihnen durch Eltern, Kindergarten und Umwelt schon jene Weichen weitgehend gestellt, die eine Vorschule erst betätigen wollte. Darüberhinaus würde die Einrichtung von einjährigen Vorschulen für *alle* zur Einschulung heranstehenden Kinder erhebliche finanzielle Mehraufwendungen mit sich bringen.

Die Einführung einer *zweijährigen* Eingangsstufe für 5- und

6jährige, wie in dem Modellversuch an der Stuttgarter Carl-Benz-Schule bereits realisiert, bringt als positiven Aspekt vor allem die Möglichkeit einer bruchlosen allmählichen Überleitung der Schüler vom Kindergarten – in den Grundschulbereich im Verlauf von zwei Jahren mit sich. Auch ermöglicht die Eingangsstufe – in größerem Ausmaß als dies in den Vorschulklassen der Fall sein kann – die Konstanz der Zusammensetzung der Gruppen vom 5. Lebensjahr an, die Konstanz der Bezugsperson der Kinder und eine bessere Kooperation zwischen Lehrern und Erziehern.

Freilich würde auch die Schaffung der Eingangsstufe an allen Grundschulen die – aus entwicklungspsychologischer und pädagogischer Sicht durchaus problematische – allgemeine Schulpflicht für Fünfjährige mit ihren erheblichen finanziellen Auswirkungen (mehr Lehrer, mehr Schulräume) nach sich ziehen.

Die Chance des Kindergartens

Tatsächlich spricht einiges dafür, die Aufgabe der Vorbereitung auf die Schule den Kindergärten zu überlassen, in denen die Möglichkeit gegeben ist, die Kinder über drei bis vier Jahre hinweg kontinuierlich auf die Konfrontation mit dem schulischen Bildungswesen vorzubereiten. Auch bräuchten – da in absehbarer Zeit infolge des starken Ausbaus der Kindergärten und der rückläufigen Geburtenzahlen für jedes Kind im Vorschulalter ein Kindergartenplatz zur Verfügung stehen wird – nur relativ wenige zusätzliche Einrichtungen geschaffen zu werden. Insofern erscheint die in Baden-Württemberg – durch die Einstellung eines Teils der Vorschulversuche – vollzogene Konzentration der vorschulischen Erziehung auf den Kindergarten und die Beschränkung der Funktion des allgemeinen Schulkindergartens und Sonderschulkindergartens im wesentlichen auf die Behandlung von Sonderfällen durchaus konsequent.

Freilich ist dies nicht mehr als ein erster Schritt. Folgen könnte nun jedoch die Verwirklichung eines einheitlichen Bildungs- und Erziehungskonzeptes für den Kindergarten, das sowohl ein ausgewogenes Spiel- und Lernangebot als auch eine rechtzeitige Vorbereitung auf die Einschulung und eine sinnvolle Kooperation von Kindergarten und Grundschule einschließt. In diesem Zusammenhang wird man sich freilich auch fragen müssen, wie die Grundschule dem in Familie und Kindergarten erzogenen Kind am ehesten gerecht werden kann und man wird Lernangebot und Lernbedingungen im Primarbereich einer kritischen Prüfung zu unterziehen haben.

Erst wenn diese Voraussetzungen vorliegen, kann ein weiteres Stück Chancengerechtigkeit verwirklicht werden.

Reinhard Hadam

Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1975

Seit 1. Januar 1975 sind in der Straßenverkehrsunfallstatistik auf Bundesebene neue, umfangreichere Meldepapiere in Verwendung, die den Erfordernissen der amtlichen Statistik der Polizei- und Justizverwaltung sowie der Straßendatenbank weitgehend Rechnung tragen. Bestrebungen der Innenminister der Bundesländer, die Unfallaufnahme zu vereinfachen und eine überfällige, schon mehrere Jahre geplante Reform der Straßenverkehrsunfallstatistik waren Anlaß für die mit dem Jahr 1975 eingetretenen Änderungen im Erhebungs- und Aufbereitungsverfahren. Von diesem zweifellos bedeutsamen Schritt in der Weiterentwicklung der Straßenverkehrsunfallstatistik erwartet man unter anderem ein rationelleres Aufbereitungsverfahren in den Statistischen Landes-

ämtern, eine verbesserte Aussagekraft der Straßenverkehrsunfallstatistik und eng damit verbunden eine effektivere Unfallbekämpfung. Mit der neu überarbeiteten Verkehrsunfallanzeige wurden aber auch die Voraussetzungen dafür geschaffen, die in erster Linie Zwecken der Strafverfolgung dienenden Daten in den Durchschriften der Unfallanzeigen durch weitere Angaben zu den unfallbeteiligten Kraftfahrzeugen und Fahrzeugführern aus dem Material des Kraftfahrt-Bundesamtes sinnvoll zu ergänzen. Ein neues Verfahren zur exakten Bestimmung des Unfallortes auf klassifizierten Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften (Stationierungssystem) soll es in Zukunft möglich machen, die Daten aus den Verkehrsunfallanzeigen mit den in der Straßendatenbank

Tabelle 1
Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen

Jahr	Straßen- ver- kehrs- unfälle insgesamt	Davon mit		Verun- glückte Per- sonen insgesamt	Davon		
		Per- sonen-	nur Sach- schaden		Ge- tötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
1965	161 511	41 513	119 998	61 782	2 095	17 570	42 117
1966	167 574	44 291	123 283	65 644	2 290	19 464	43 890
1967	166 663	44 943	121 720	66 605	2 402	19 793	44 410
1968	176 594	44 166	132 428	65 842	2 322	19 100	44 420
1969	182 200	44 147	138 053	66 897	2 342	20 292	44 263
1970	211 211	50 414	160 797	77 410	2 798	22 822	51 790
1971	203 117	49 360	153 757	75 266	2 776	22 155	50 335
1972	209 429	51 664	157 765	78 185	2 919	23 151	52 115
1973	199 944	48 288	151 656	72 438	2 656	21 074	48 708
1974	185 838	45 999	139 839	67 331	2 346	20 509	44 476
1975	190 134	47 858	142 276	69 178	2 273	20 447	46 458

bedeutet, daß die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1975 nicht mehr ganz so schwer waren wie 1974. Ob es sich bei dieser Feststellung nur um ein einmaliges, methodisch- oder zufallsbedingtes Ergebnis handelt und ob die Einflüsse, die diese Entwicklung ausgelöst haben, weiterwirken werden, bleibt allerdings abzuwarten.

Im längerfristigen Vergleich lagen, wie *Tabelle 1* entnommen werden kann, die Gesamtzahlen der Straßenverkehrsunfälle sowie die der dabei verunglückten Personen in unserem Lande im Jahr 1975 zwar wieder leicht über dem Vorjahresstand, blieben aber doch noch recht beachtlich unter den Daten der Jahre 1973 und 1972. Bei den seit 1973 rückläufigen Zahlen der Getöteten und Schwerverletzten fällt allerdings auf, daß sich, wenn man die beiden statistischen Massen zusammenfaßt, die jährliche Abnahmerate von 9,0% im Jahr 1973 auf 3,7% im Jahr 1974 und weiter bis auf nur noch 0,6% im Jahr 1975 verringert hat. Orientiert man sich bei der Beurteilung der gegenwärtigen Situation im Straßenverkehr, wie das immer wieder gerne geschieht, lediglich an den Zahlen der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen, so könnte man das Ergebnis des verflossenen Jahres als das günstigste der letzten zehn Jahre bezeichnen.

Bei dem kaum erklärbaren jährlichen Auf und Ab in den Zahlen der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, aber auch in den Zahlen der dabei verunglückten Personen, sind Ansätze neuer Entwicklungstendenzen zunächst nicht zu erkennen. Erst wenn man an Hand der Ausgangswerte in *Tabelle 1* jährliche Durchschnitte für die Zahl der Verunglückten je 100 Unfälle mit Personenschaden errechnet, fällt auf, daß diese Beziehungszahlen von 154 Verunglückten je 100 Unfälle mit Personenschaden im Jahr 1970 kontinuierlich bis auf einen Wert von 145 Unfällen für das Jahr 1975 abgenommen haben. Manche Kommentatoren schließen bei einer Wertung dieser zweifellos interessanten Feststellung und aus dem Umstand, daß sich die Schwere der Unfälle im

Tabelle 2
An Straßenverkehrsunfällen¹⁾ beteiligte Verkehrsteilnehmer und Verunglückte nach der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	1973		1974		1975	
	An- zahl	%	An- zahl	%	An- zahl	%
Verkehrsteilnehmer						
Fußgänger	9 104	9,8	8 777	10,0	8 260	9,1
Fahrräder	4 698	5,1	4 694	5,3	5 131	5,7
Motorzweiräder						
insgesamt	8 263	8,9	9 212	10,5	10 301	11,4
Mopeds, Mokicks, Mofas-25	3 450	3,7	4 091	4,7	4 597	5,1
Krafträder, Kraftroller	4 813	5,2	5 121	5,8	5 704	6,3
Personenkraftwagen	62 734	67,6	58 451	66,3	59 663	66,0
Kraftomnibusse, Obusse	699	0,7	630	0,7	631	0,7
Güterkraftfahrzeuge	6 119	6,6	5 073	5,8	4 890	5,4
Übrige Kraftfahrzeuge ²⁾	718	0,8	773	0,9	646	0,7
Sonstige Verkehrsteilnehmer	501	0,5	471	0,5	891	1,0
insgesamt	92 836	100	88 081	100	90 413	100
Verunglückte						
Fußgänger	8 979	12,4	8 629	12,8	8 088	11,7
Fahrräder	4 498	6,2	4 514	6,7	4 875	7,1
Motorzweiräder						
insgesamt	8 878	12,3	9 823	14,6	11 012	15,9
Mopeds, Mokicks, Mofas-25	3 445	4,8	4 040	6,0	4 550	6,6
Krafträder, Kraftroller	5 433	7,5	5 783	8,6	6 462	9,3
Personenkraftwagen	46 939	64,8	41 885	62,2	42 927	62,0
Kraftomnibusse, Obusse	606	0,8	475	0,7	343	0,5
Güterkraftfahrzeuge	1 852	2,6	1 401	2,1	1 445	2,1
Übrige Kraftfahrzeuge ²⁾	391	0,5	388	0,6	330	0,5
Sonstige Verkehrsteilnehmer	295	0,4	216	0,3	158	0,2
insgesamt	72 438	100	67 331	100	69 178	100

¹⁾ Mit Personenschaden. – ²⁾ Einschließlich landwirtschaftliche Zugmaschinen.

gespeicherten straßenbezogenen Angaben maschinell zu zusammenzuführen und zu verknüpfen. Auch für die noch zu schaffende Personenkennziffer ist in der neuen Verkehrsunfallanzeige bereits ein festes Feld vorgesehen. Sie könnte in Zukunft die Möglichkeit eröffnen, Datenmaterial aus anderen Bereichen für die Weiterentwicklung der Unfallursachenforschung nutzbar zu machen. Bis dahin ist freilich noch ein weiter Weg.

Für ein besseres Verständnis der folgenden Ausführungen zu den Ergebnissen aus der Straßenverkehrsunfallstatistik für das abgelaufene Jahr ist es wichtig zu wissen, daß mit der Reform dieser Erhebung zum 1. Januar 1975 eine ganze Reihe von Erhebungsmerkmalen neu definiert wurde (Unfalltypen, Unfallarten, Unfallursachen u. a.). Dazu kommt, daß in Baden-Württemberg, abweichend von der Regelung in den übrigen Bundesländern, die frühere Form der Erfassung und Aufbereitung der Straßenverkehrsunfallstatistik dahingehend geändert wurde, daß jetzt auch die Bagatellunfälle einzeln zur Statistik gemeldet werden. Nach dem neuen Aufbereitungsverfahren wird in Baden-Württemberg das erste Blatt der Verkehrsunfallanzeigen maschinell gelesen. Es ist eine alte Erfahrung, daß Änderungen in den Erhebungspapieren, im Erhebungs- und Aufbereitungsverfahren, wie sie mit Beginn des verflossenen Jahres wirksam wurden, die Vergleichbarkeit mit Zahlen aus früheren Jahren beeinträchtigen. Das gilt zum Beispiel für die Aufteilung der Zahlen der Unfälle mit nur Sachschaden in Unfälle mit schwerem Sachschaden und sogenannte Bagatellunfälle. Bewegten sich die Anteile der Unfälle mit schwerem Sachschaden in den Jahren 1970 bis 1974 zwischen 15 und 20%, so stieg dieser Anteil im Jahre 1975 ohne einen erkennbaren Grund unvermittelt bis auf 26%.

Relativ günstige Unfallbilanz für 1975

In Baden-Württemberg forderte der Straßenverkehr nach den vorliegenden endgültigen Ergebnissen im Jahr 1975 bei insgesamt 190 134 Straßenverkehrsunfällen aller Art, darunter 47 858 Unfälle mit Personenschaden, 2 273 Todesopfer. Die Zahl der Schwerverletzten belief sich auf 20 447, die der Leichtverletzten auf 46 458. Damit wurden gegenüber dem Jahr zuvor bei nahezu unverändertem Bevölkerungsstand (– 0,4%) und einer Ausweitung des Bestandes an zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen (+ 2,6%) um 2,3% mehr Straßenverkehrsunfälle und 2,7% mehr verunglückte Personen gezählt. Bemerkenswert ist dabei noch, daß die Zunahme der Gesamtzahl der Verunglückten ausschließlich durch ein Ansteigen der Zahl der leichtverletzten Personen um 4,5% bewirkt wurde. Die Zahl der Toten blieb, abweichend von der allgemeinen Entwicklung im Bundesgebiet, um 3,1% unter dem vergleichbaren Vorjahresergebnis. Die Zahl der Schwerverletzten hat sich bei einer unbedeutenden Abnahme um 0,3% gegenüber 1974 kaum nennenswert verändert. Das

Berichtsjahr gegenüber 1974 doch etwas vermindert hat, gewisse Zusammenhänge mit einer zunehmenden Verwendung von Sicherheitsgurten nicht ganz aus. Erstaunlich bleibt, daß sich die aufgezeigten günstigen Entwicklungstendenzen bei recht beachtlichen Veränderungen in der Struktur des Straßenverkehrs noch durchzusetzen vermochten. Motorräder, insbesondere schwere Maschinen, sind in den letzten Jahren wieder sehr beliebte Kraftfahrzeuge geworden. Auch Fahrräder, Mopeds, Mofas-25 und Mokicks finden neben den Krafträdern herkömmlicher Bauart wieder stärkere Verbreitung und sind deshalb wieder in wachsendem Maß in Unfälle verwickelt. Aus *Tabelle 2* gehen diese Zusammenhänge recht eindeutig hervor. So haben sich die absoluten Zahlen der auf Fahrrädern und motorisierten Zweirädern aller Art verunglückten Personen, aber auch ihre jeweiligen Anteile an den Gesamtzahlen der Verunglückten in den Jahren 1973 bis 1975 doch recht bemerkenswert erhöht; umgekehrt waren die Prozentsätze für die mit Personen- einschließlich Kombinationskraftwagen verunglückten Personen eindeutig rückläufig.

Auf Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen meist leichtere Unfälle

Nach dem Beförderungsaufkommen im gewerblichen Personenverkehr, aber auch im Güterverkehr, dominiert heute in unserem Lande der Straßenverkehr vor dem Schienen- und Schiffsverkehr. Ein sehr dichtes, weitverzweigtes Straßennetz, das Baden-Württemberg in allen seinen Teilen, auch in den gebirgigen Gebieten des Schwarzwaldes und der Schwäbischen Alb, verhältnismäßig gut erschließt, wird von Jahr zu Jahr in zunehmendem Maße vom individuellen und gewerblichen Personenverkehr sowie vom Güterverkehr genutzt.

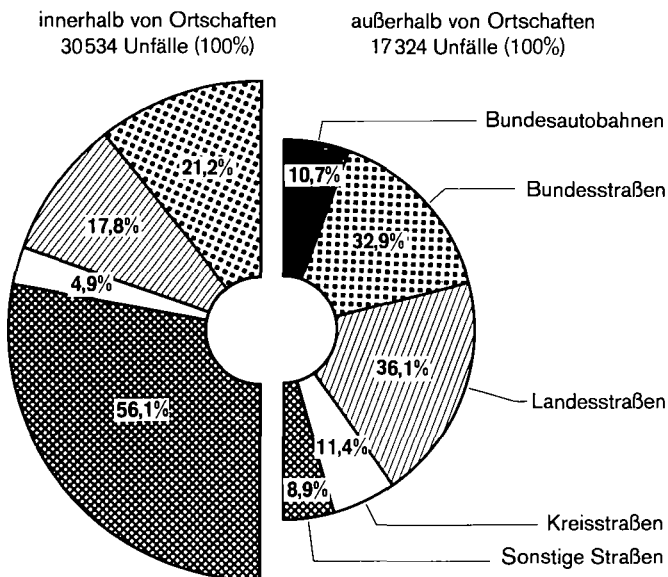
In den Statistiken der Straßen und in der Straßenverkehrsunfallstatistik erfolgt die Unterscheidung der Straßen in der Regel nach dem Baulastträger (Bund, Land, Kreis, Gemeinde).

Tabelle 3
Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen nach Straßenarten und Ortslagen 1975

Straßenart	Verun- glückte ins- gesamt	Davon		
		Ge- tötete	Schwer-	Leicht-
			verletzte	
Innerhalb von Ortschaften verunglückte Personen				
Bundesstraßen	9 021	227	2 331	6 463
Landesstraßen	7 338	176	2 227	4 935
Kreisstraßen	2 037	57	692	1 288
Sonstige Straßen	21 967	394	5 656	15 917
zusammen	40 363	854	10 906	28 603
Verunglückte insgesamt = 100				
Bundesstraßen	100	2,5	25,8	71,7
Landesstraßen	100	2,4	30,3	67,3
Kreisstraßen	100	2,8	34,0	63,2
Sonstige Straßen	100	1,8	25,7	72,5
zusammen	100	2,1	27,0	70,9
Außerhalb von Ortschaften verunglückte Personen				
Bundesautobahnen	3 227	108	649	2 470
Bundesstraßen	9 801	556	3 232	6 013
Landesstraßen	10 347	496	3 719	6 132
Kreisstraßen	3 056	141	1 160	1 755
Sonstige Straßen	2 384	118	781	1 485
zusammen	28 815	1 419	9 541	17 855
Verunglückte insgesamt = 100				
Bundesautobahnen	100	3,4	20,1	76,5
Bundesstraßen	100	5,7	33,0	61,3
Landesstraßen	100	4,8	35,9	59,3
Kreisstraßen	100	4,6	38,0	57,4
Sonstige Straßen	100	4,9	32,8	62,3
zusammen	100	4,9	33,1	62,0

Schaubild 1

Die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1975 nach Ortslagen und Straßenarten



20776

Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen dienen dabei vornehmlich dem überörtlichen, Gemeindestraßen, die in der Straßenverkehrsunfallstatistik unter Sonstige Straßen nachgewiesen werden, in erster Linie dem innerörtlichen Verkehr. Ein weiteres, vielgebrachtes Unterscheidungsmerkmal ist die Trennung der Angaben nach Ortslagen, das heißt nach Bereichen innerhalb bzw. außerhalb geschlossener Ortschaften. Über die negativen Begleiterscheinungen, die der Straßenverkehr im Jahre 1975 in Baden-Württemberg auf den verschiedenen Straßenkategorien mit sich brachte, geben die Ergebnisse aus der Straßenverkehrsunfallstatistik in der Gliederung nach Straßenarten und Ortslagen Auskunft (*Tabelle 3*).

Von den insgesamt 47 858 Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden, die für 1975 von den Polizeidienststellen des Landes zur Statistik gemeldet wurden, entfielen 30 534, also knapp zwei Drittel auf den Innerortsverkehr und 17 324, also gut ein Drittel auf Straßenabschnitte außerhalb von Ortschaften. Umgekehrt kamen von den insgesamt bei Straßenverkehrsunfällen tödlich verunglückten 2 273 Personen nur 854 oder 37,6% im Innerorts- aber 1 419 oder 62,4% im Außerortsverkehr ums Leben. Demgegenüber wurden von den insgesamt 20 447 Schwerverletzten des verflossenen Jahres 53,3% in Bereichen innerhalb und 46,7% in Bereichen außerhalb von Ortschaften registriert. Die Verteilung der 46 458 bei Straßenverkehrsunfällen leichtverletzten Personen auf die beiden Ortslagen deckt sich mit Anteilen von 61,6% für den Innerortsbereich und 38,4% für den Außerortsverkehr weitgehend mit denen für die Unfälle mit Personenschaden.

Von den Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden im Innerortsverkehr ereigneten sich, wie aus dem *Schaubild 1* hervorgeht, mehr als die Hälfte, nämlich 56,1%, auf Sonstigen Straßen. In der Hauptsache handelt es sich bei diesen um Gemeindestraßen, auf denen bei zwar mäßigeren Fahrgeschwindigkeiten aber doch sehr stark gemischtem Verkehr (Autos, Zweiräder, Fußgänger) der Straßenverkehr doch noch vielfach durch verengte Ortsdurchfahrten, durch geringe Straßenbreiten und ähnliches behindert ist. Außerhalb von Ortschaften, wo die Fahrgeschwindigkeiten trotz zahlreicher Geschwindigkeitsbeschränkungen erheblich höher sind als im Innerortsverkehr, wurden demgegenüber fast 70% aller Unfälle auf Bundes- und Landesstraßen, rund 20% auf Kreis- und Gemeindestraßen aber nur 10% auf Abschnitten der durch Baden-Württemberg verlaufenden Teilstrecken der Bundesautobahnen registriert.

Die Schwere der Unfälle nimmt ab

Die Aussagekraft der Zahlen der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden sowie der Zahlen der bei diesen Unfällen verunglückten Personen läßt sich zweifellos erheblich verbessern, wenn man diese Daten mit den Straßenlängen für die verschiedenen Straßenarten in Beziehung setzt, wie das in *Tabelle 4* für die Jahre 1970 bis 1975 geschieht. Für die Sonstigen Straßen, in der Hauptsache sind es Straßen, die in der Baulast der Gemeinde liegen, lassen sich solche Dichteziffern für das Jahr 1975 nicht errechnen, da für sie keine Längenangaben vorliegen. Man muß schon bis auf das Jahr 1971 zurückgehen, für das Straßenlängen für alle Teile des baden-württembergischen Straßennetzes erhoben wurden. Damals kamen auf jeweils 100 km Straßenlänge aller Straßenkategorien im Durchschnitt 74 Unfälle mit Personenschaden, 113 verunglückte Personen, darunter 37 Getötete und Schwerverletzte. Über diesen Durchschnittssätzen lagen die Dichteziffern für Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen, darunter blieben die Werte für die Kreisstraßen und Sonstigen Straßen. Besondere Aufmerksamkeit verdienen die jährlichen Veränderungen in den Beziehungszahlen über die Getöteten und Schwerverletzten auf jeweils 100 km Straßenlänge. Statistisch-methodisch schien es angebracht, die folgenden Betrachtungen nicht allein auf die verhältnismäßig kleine statistische Masse der im Straßenverkehr getöteten Personen zu stützen, sondern zur ausreichenden Absicherung der Ergebnisse auch die Masse der Schwerverletzten mit einzubeziehen. Der *Tabelle 4* kann man nun in ihrem unteren Teil entnehmen, daß die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten auf 100 km Bundesautobahnen seit 1972 von Jahr zu Jahr abnimmt. Bemerkenswert

Tabelle 4
Die Straßenverkehrsunfälle¹⁾ und verunglückte Personen nach Straßenarten

Straßenart	1975	1974	1973	1972	1971	1970
Straßenlängen in Kilometer						
Bundesautobahnen ..	717	684	625	592	591	566
Bundesstraßen	4 739	4 718	4 710	4 696	4 665	4 567
Landesstraßen	12 682	12 688	12 698	12 699	12 678	12 693
Kreisstraßen	9 146	9 133	9 087	9 090	9 030	8 997
Sonstige Straßen .....	.	.	.	.	39 542	.
zusammen .....	.	.	.	.	66 506	.
Unfälle mit Personenschaden						
Bundesautobahnen ..	1 857	1 627	2 140	2 290	2 211	2 451
Bundesstraßen	12 175	11 225	12 250	13 570	13 492	14 324
Landesstraßen	11 687	9 652	10 252	10 975	10 537	10 454
Kreisstraßen	3 470	2 820	2 960	3 111	2 858	2 800
Sonstige Straßen	18 669	20 675	20 686	21 718	20 262	20 385
zusammen	47 858	45 999	48 288	51 664	49 360	50 414
Auf 100 Kilometer Straße kamen Unfälle mit Personenschaden						
Bundesautobahnen ..	259	238	342	387	374	433
Bundesstraßen	257	238	260	289	289	314
Landesstraßen	92	76	81	86	83	82
Kreisstraßen	38	31	33	34	32	31
Sonstige Straßen .....	.	.	.	.	51	.
zusammen .....	.	.	.	.	74	.
Verunglückte						
Bundesautobahnen ..	450	422	629	697	710	783
Bundesstraßen	397	378	417	475	474	528
Landesstraßen	139	119	129	139	136	133
Kreisstraßen	56	48	51	54	50	50
Sonstige Straßen .....	.	.	.	.	69	.
zusammen .....	.	.	.	.	113	.
Getöte und Schwerverletzte						
Bundesautobahnen ..	106	116	173	200	214	210
Bundesstraßen	134	134	142	165	163	183
Landesstraßen	52	45	49	53	52	50
Kreisstraßen	22	20	20	22	20	20
Sonstige Straßen .....	.	.	.	.	20	.
zusammen .....	.	.	.	.	37	.

¹⁾ Mit Personenschaden¹⁾

Tabelle 5
Straßenverkehrsunfälle nach Wochentagen 1975

Wochentag	Unfälle mit Personenschaden insgesamt	Davon	
		innerhalb	außerhalb
		von Ortschaften	
Alle Tage	47 858	30 534	17 324
Montag	6 569	4 327	2 242
Dienstag	6 405	4 334	2 071
Mittwoch	6 368	4 251	2 117
Donnerstag	6 887	4 576	2 311
Freitag	8 223	5 359	2 864
Samstag	7 402	4 533	2 869
Sonntag	6 004	3 154	2 850

Davon entfielen in Prozent auf

Alle Tage	100	100	100
Montag	13,7	14,2	12,9
Dienstag	13,4	14,2	12,0
Mittwoch	13,3	13,9	12,2
Donnerstag	14,4	15,0	13,3
Freitag	17,2	17,6	16,5
Samstag	15,5	14,8	16,6
Sonntag	12,5	10,3	16,5

ist dabei, daß sich diese neue Tendenz scheinbar unbeflußt von der längerfristigen Entwicklung der Zahlen der Unfälle mit Personenschaden und der Gesamtzahlen der verunglückten Personen vollzogen hat. Es fällt aber auch auf, daß sich diese Entwicklung nur für die Bundesautobahnen abzeichnet, und nur in Ansätzen noch für Bundes- und Landesstraßen zu erkennen ist. Bei den Bundesautobahnen war der nun schon mehrere Jahre anhaltende Trend zu leichteren Verkehrsunfällen so stark ausgeprägt, daß die Zahlen der Getöteten und Schwerverletzten je 100 km Straßenlänge, die in den Jahren 1970 bis 1973 stets über vergleichbaren Dichteziffern der Bundesstraßen lagen, 1974 und 1975 erheblich darunter blieben.

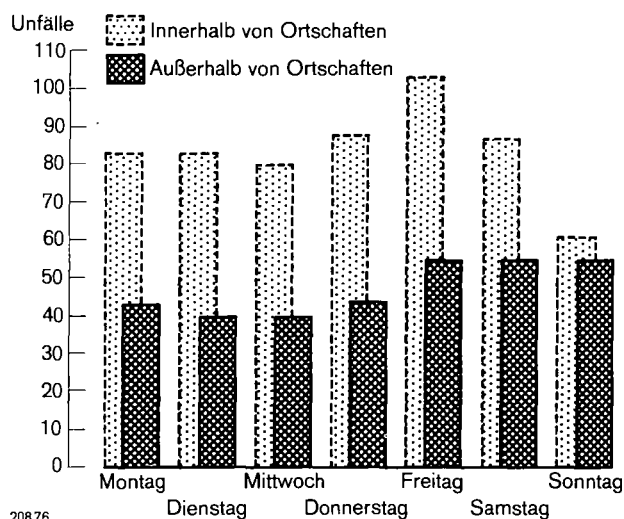
Den vielfältigen Bemühungen um die Sicherheit auf den Straßen war, so möchte man aus den geschilderten neuen Entwicklungstendenzen folgern, offensichtlich doch ein gewisser Erfolg beschieden. Unbeantwortet muß freilich die Frage bleiben, welche Maßnahmen bzw. Einflüsse im einzelnen diesen nun schon über mehrere Jahre anhaltenden Trend bewirkt haben. Die aufgezeigte neue Entwicklung in den Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik läßt sich bis zum Jahr 1972 zurückverfolgen, also bis in die Zeit, in der für Kraftfahrzeuge im Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften einschließlich der Bundesautobahnen, Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet wurden und in abgewandelter Form bis zum 15. März 1974 wirksam waren. Seitdem wird den Kraftfahrern mit der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung auf Bundesautobahnen und ähnlich ausgebauten Straßen statt genereller Geschwindigkeitsbeschränkungen empfohlen, nicht schneller als 130 km/h zu fahren. Es ist interessant festzustellen, daß diese lange umstrittene Neuregelung auf die nun schon mehrere Jahre anhaltende günstige Entwicklung keine negativen Auswirkungen hatte.

Hohe Unfallgefahren am Freitag

Enge Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsmengen, Verkehrsfrequenzen sowie Umschichtungen in der Verkehrsstruktur einerseits und den Unfallhäufigkeiten andererseits hat das Statistische Landesamt in zahlreichen Veröffentlichungen immer wieder nachweisen können. Schwankungen in den Unfallhäufigkeiten in zeitlicher Gliederung sind deshalb umgekehrt bis zu einem gewissen Grad Ausdruck von Veränderungen in den Verkehrsmengen und in der Verkehrsstruktur im Wochen- und Tagesverlauf¹⁾.

¹⁾ Das neue Jahrestabellenprogramm ab 1975 enthält Übersichten die nähere Aufschlüsse über die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle nach Kalendertagen in der Kombination mit Tagesstunden geben.

Die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1975 nach Wochentagen und Ortslagen im täglichen Durchschnitt



Schon die Verteilung der Zahlen der Verkehrsunfälle mit Personenschaden nach Wochentagen läßt einen regelmäßig wiederkehrenden Wochenrhythmus gut erkennen. Zunächst fällt in *Tabelle 5* auf, daß, die Unfallhäufigkeiten an den Werktagen gegen Ende der Woche größer sind als am Anfang oder in der Mitte der Woche. Die niedrigste Unfallbelastung ergibt sich für den Sonntag, der unter den Wochentagen gewissermaßen eine Sonderstellung einnimmt. Die meisten Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich in Baden-Württemberg im Jahr 1975 freitags. Die Unfallhäufigkeit am Samstag war zwar nicht ganz so hoch wie am Freitag, lag aber doch erheblich über der der übrigen Wochentage.

Wie nun aus der Aufgliederung der Unfallzahlen in *Tabelle 5* nach den beiden Ortslagen weiter hervorgeht, gilt die im Vergleich zu den übrigen Werktagen viel geringere Unfallhäufigkeit am Sonntag nur für die Bereiche innerhalb von Ortschaften. Es macht sich hier bemerkbar, daß auf den Straßenabschnitten innerhalb von Ortschaften der Geschäfts- und Berufsverkehr ruht. Dafür spielt der Ausflugsverkehr am Sonntag eine bedeutende Rolle, der sich in einer hohen Unfallhäufigkeit im Außerortsverkehr niederschlägt. Die sehr starken Unfallbelastungen am Freitag, die innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften Höchstwerte darstellen, sind zweifellos Folgen starker Verkehrsverdichtungen. Hier macht sich das Zusammentreffen des auslaufenden Berufs- und Geschäftsverkehrs mit dem einsetzenden individuellen privaten Reise- und Ausflugsverkehr bemerkbar.

Noch besser erkennbar werden die Unterschiede in der Verteilung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in den beiden Ortslagen, wenn man die Anteile der Wochentage an den Gesamtmassen der Unfälle in Prozentsätzen ausdrückt. So betrachtet ist die Unfallbelastung im Innerortsverkehr mit 17,6% am Freitag am größten und mit nur 10,3% am Sonntag am niedrigsten. Für die Bereiche außerhalb geschlossener Ortschaften sind im Gegensatz zu den Verteilungen im Innerortsbereich ausgeprägte Schwerpunkte für die Unfallhäufigkeiten nach Wochentagen nicht eindeutig zu erkennen. Hier stehen den relativ niedrigen Unfallhäufigkeiten für Montag, Dienstag, Mittwoch und Donnerstag verhältnismäßig hohe Werte für Freitag, Samstag und Sonntag gegenüber.

Um vergleichstörende Einflüsse, die durch die ungleiche Zahl der einzelnen Wochentage im vergangenen Jahr bedingt sind, auszuschalten, wurden in *Schaubild 2* zweckmäßigerweise Tagesdurchschnitte für die Zahlen der Unfälle mit Personen-

schaden aufgenommen. Danach ereigneten sich in Baden-Württemberg im täglichen Durchschnitt im Jahr 1975 insgesamt 132 Verkehrsunfälle. Am Montag waren es im Vergleich dazu 126 Unfälle, Dienstag 123 und Mittwoch 120. Am Donnerstag lag der vergleichbare Durchschnittswert mit 132 Verkehrsunfällen schon erheblich höher als an den vorausgegangenen Werktagen. Am Freitag ereigneten sich im Tagesdurchschnitt 158 Unfälle mit Personenschaden. Der Freitag nimmt damit vor dem Samstag, an dem im Durchschnitt 142 Unfälle registriert wurden, die erste Stelle ein. Das verhältnismäßig günstigste Ergebnis brachte mit 116 Personenschadensfällen im täglichen Durchschnitt der Sonntag. Die unterschiedlichen Verteilungen in den beiden Ortslagen treten in dem Schaubild nochmals sehr deutlich zu Tage.

Große Unterschiede in den Unfallhäufigkeiten im Verlauf der einzelnen Wochentage

Auch die Gliederung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Wochentagen in der Kombination mit Tagesstunden läßt die Auswirkungen zeitlich bedingter Schwankungen in den Mengen, und der Struktur des Straßenverkehrs sehr deutlich erkennen. Das *Polardiagramm* gibt einen guten Überblick über die Verteilungen der Unfallhäufigkeiten für die verschiedenen Wochentage in ihrem täglichen Rhythmus und läßt die Unterschiede in den Unfallbelastungen zu den verschiedenen Tageszeiten klar hervor-

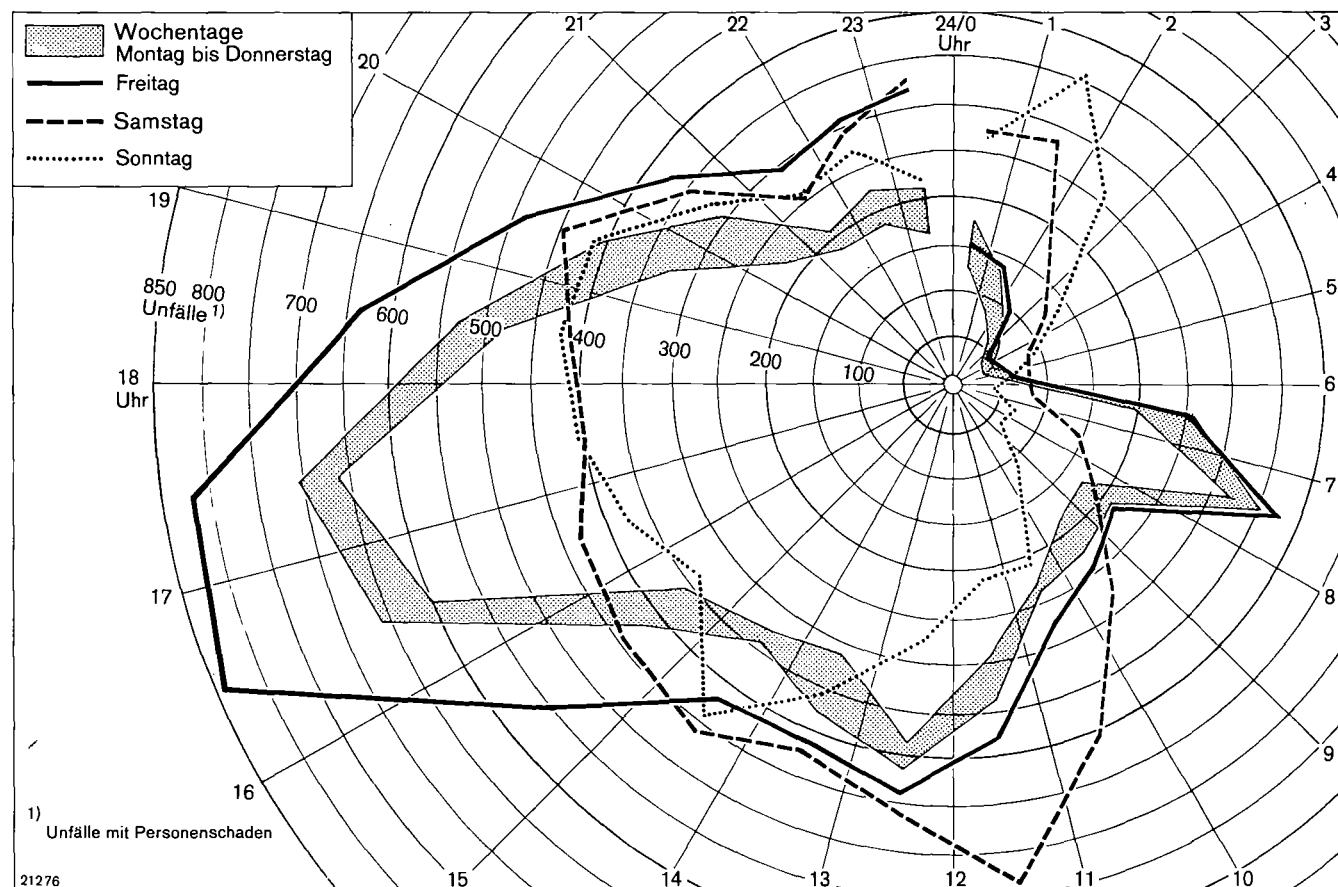
Tabelle 6
Straßenverkehrsunfälle sowie die dabei verunglückten Personen

Monate	Unfälle ¹⁾			verunglückte Personen		
	ins- gesamt	davon mit		ins- gesamt	davon	
		Perso- nen-	Sach-		Ge- tötete	Ver- letzte
		schaden				
1974						
Januar	12 051	2 795	9 256	4 002	138	3 864
Februar	12 637	2 919	9 718	4 155	118	4 037
März	15 286	3 678	11 608	5 418	191	5 227
April	15 000	3 848	11 152	5 600	187	5 413
Mai	16 113	4 273	11 840	6 115	196	5 919
Juni	14 987	4 093	10 894	6 112	197	5 915
Juli	15 368	4 030	11 338	6 054	217	5 837
August	14 125	3 891	10 234	5 850	201	5 649
September	16 204	4 324	11 880	6 254	243	6 011
Oktober	19 380	4 344	15 036	6 364	238	6 126
November	17 099	4 048	13 051	5 899	222	5 677
Dezember	17 588	3 756	13 832	5 508	198	5 310
Jahr	185 838	45 999	139 839	67 331	2 346	64 985
1975						
Januar	12 773	3 261	9 512	4 678	188	4 490
Februar	12 527	3 174	9 353	4 591	174	4 417
März	15 845	3 735	12 110	5 566	168	5 398
April	15 221	3 919	11 302	5 572	177	5 395
Mai	16 632	4 488	12 144	6 647	197	6 450
Juni	16 973	4 542	12 431	6 517	186	6 331
Juli	15 736	4 086	11 650	5 993	206	5 787
August	15 825	4 374	11 451	6 327	192	6 135
September	16 683	4 438	12 245	6 268	223	6 045
Oktober	17 705	4 325	13 380	6 090	200	5 890
November	17 160	4 024	13 136	5 828	214	5 614
Dezember	17 054	3 492	13 562	5 101	148	4 953
Jahr	190 134	47 858	142 276	69 178	2 273	66 905

1976						
Januar	17 335	3 367	13 968	4 787	161	4 626
Februar	15 127	3 174	11 953	4 575	150	4 425
März	14 724	3 503	11 221	4 820	162	4 658
April	16 279	4 074	12 205	5 962	157	5 805
Mai	18 207	4 913	13 294	7 124	211	6 913
Juni ²⁾	17 647	4 786	12 861	6 745	193	6 552
1. Halbjahr ²⁾ dagegen	99 319	23 817	75 502	34 013	1 034	32 979
1. Halbjahr 1975	89 971	23 119	66 852	33 571	1 090	32 481
1. Halbjahr 1974	86 074	21 606	64 468	31 402	1 027	30 375
1. Halbjahr 1973	102 274	24 743	77 531	37 347	1 380	35 967

¹⁾ Einschließlich Bagatellunfälle. – ²⁾ Vorläufige Ergebnisse.

Die Unfälle mit Personenschaden nach Wochentagen und Tagesstunden Baden-Württemberg 1975



treten. Die Unfallhäufigkeiten im Tagesverlauf für den Freitag, Samstag und Sonntag sind, um die Besonderheiten dieser Tage hervorzuheben, mit je einem besonderen Linienzug zur Darstellung gebracht. Für die vier Wochentage Montag, Dienstag, Mittwoch und Donnerstag wurden, schon um das *Schaubild* übersichtlicher zu gestalten, wegen der nur geringfügigen Abweichungen in der Verteilung der Unfallhäufigkeiten nach Tagesstunden die Unfallbelastungen durch ein Band dargestellt. Die wechselnde Bandbreite ist dabei ein Ausdruck für die Abweichungen in den Unfallhäufigkeiten. Die Bandbreite zu den einzelnen Tagesstunden ist durch den jeweils höchsten und niedrigsten Wert der Unfallhäufigkeiten aus den vier Wochentagen Montag bis Donnerstag gegeben. An allen diesen vier Tagen sind die Unfallhäufigkeiten in den ersten Stunden des Tages nach Mitternacht verhältnismäßig niedrig. Eine erste ausgeprägte Spitze, die nur am Samstag und Sonntag fehlt, tritt in der Zeit zwischen 6 und 8 Uhr morgens deutlich hervor. Sie wird hauptsächlich durch den Berufsverkehr bewirkt. Die Masse der Unfälle mit Personenschaden ereignet sich jedoch in der Zeit von 16 bis 20 Uhr. Am Freitag liegt die Unfallbelastung, von den ersten Stunden des Tages abgesehen, zu allen Tageszeiten erheblich über den für die Wochentage Montag bis Donnerstag ermittelten Werten. Bemerkenswert hoch sind die Unfallhäufigkeiten am Freitag in der Zeit zwischen 15 und 20 Uhr. Auffallend sind auch die relativ hohen Unfallhäufigkeiten in den letzten Stunden des Freitags, die sich auch in den ersten Stunden des Samstags fortsetzen. Die Verteilung der Unfallbelastungen nach Tagesstunden am Samstag ähnelt mehr der des Sonntags als der der übrigen Wochentage. So weisen wieder die ersten Tagesstunden verhältnismäßig hohe Unfallbelastungen für den Samstag aus. Kennzeichnend für die besonderen Verkehrsverhältnisse am Samstag sind die

relativ hohen Unfallhäufigkeiten zwischen 11 und 12 Uhr. Mit der Beschränkung der Einkaufsmöglichkeit auf den Samstagvormittag, wenn man von den monatlichen verkaufsoffenen Samstagen absieht, und mit dem damit zusammenhängenden verstärkten Geschäftsverkehr, schon vermischt mit Wochenend-Ausflugsverkehr, wird man die höheren Verkehrsstärken und damit auch Unfallhäufigkeiten am Samstag um die Mittagszeit im Zusammenhang sehen müssen. Am Samstagabend, aber auch noch in den ersten Stunden des Sonntags, sind die Unfallhäufungen aus den bereits erwähnten Gründen wieder relativ hoch. Sonntags nehmen die Unfallhäufigkeiten erst um die Mittagstunden wieder stärker zu, bedingt durch das Anwachsen des Reise- und Ausflugsverkehrs, und erreichen bereits gegen 15 Uhr ihre höchsten Werte. In den folgenden Stunden bis gegen 20 Uhr verharren sie auf dem am frühen Nachmittag erreichten Niveau, um dann bis gegen Mitternacht wieder stark abzufallen.

1976 wieder mehr Unfälle

Im ersten Halbjahr 1976 ereigneten sich nach den bisher vorliegenden wenigen vorläufigen Daten aus der Straßenverkehrsunfallstatistik Baden-Württembergs 99 297 Straßenverkehrsunfälle, darunter 23 801 Unfälle mit Personenschaden und 75 496 Verkehrsunfälle mit nur Sachschaden. Bei den Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden wurden 1033 Personen getötet und 33 049 verletzt. Mit dem ersten Halbjahr 1975 verglichen erhöhte sich damit die Gesamtzahl der Unfälle um 10,4%. Im einzelnen ergab sich für Unfälle mit Personenschaden eine Zunahme um 2,9%, für die Sachschadensfälle hingegen eine Steigerung um 12,9%. Die Gesamtzahl der verunglückten Personen lag für die Summe

der ersten sechs Monate des Jahres 1976 um 1,5% über dem vergleichbaren Vorjahresstand. Bemerkenswert ist, daß zwar 1,7% mehr Verletzte aber 5,2% weniger Getötete gezählt wurden.

Die Auswirkungen der Energiekrise im ersten Halbjahr 1974 mit dem damals insgesamt sparsameren Gebrauch des Autos brachte gegenüber dem ersten Halbjahr 1973 in der Straßenverkehrsunfallstatistik relativ günstige Ergebnisse. Im ersten Halbjahr 1975 nahmen die Gesamtzahlen der Unfälle sowie die der Verunglückten verglichen mit 1974 wieder zu, weil es 1975 im Gegensatz zu 1974 keine Einschränkungen für den Straßenverkehr gab. Im ersten Halbjahr 1976 hat sich die für das erste

Halbjahr 1975 geschilderte Entwicklung im großen und ganzen fortgesetzt. Es muß deshalb damit gerechnet werden, daß die Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle für 1976 wieder etwas höher liegen wird als im Jahr 1975. Bewirkt wird dieses Ansteigen der Unfallzahlen in der Hauptsache durch die Zunahme der Zahl der Sachschadensfälle. Ein durchaus mögliches weiteres Ansteigen der Unfälle mit Personenschaden dürfte sich in verhältnismäßig engen Grenzen halten. Die Schwere der Unfälle, ausgedrückt als Anteil der Getöteten und Schwerverletzten an der Gesamtzahl der verunglückten Personen, wird sich aller Voraussicht nach weiter verringern.

Dipl.-Ing. Norbert Mach

Ausfuhr in die westlichen Industrieländer

Die nahezu weltweite, schwerste wirtschaftliche Rezession der Nachkriegszeit im Jahr 1975 wirkte sich naturgemäß auch auf die Exportwirtschaft Baden-Württembergs aus. Vor allem durch rückläufige Ausfuhr in die westlichen Industrieländer¹, ging trotz beachtlicher Exportsteigerungen in die Erdölländer und Ostblockstaaten, der Wert der Gesamtausfuhr Baden-Württembergs gegenüber dem Vorjahr erstmals seit Bestehen dieses Bundeslandes zurück. Für diesen Exportrückgang waren verschiedene Faktoren ausschlaggebend. Von entscheidender Bedeutung war, daß in nahezu allen westlichen Industrieländern die rezessiven Tendenzen infolge geringer Investitionsneigung sowie starker Produktionsdrosselung sich rasch ausbreiteten und sogar wechselseitig verstärkten. Aufgrund der in einigen dieser Partnerländer getroffenen Maßnahmen zur Beseitigung ihrer Zahlungsbilanzdefizite und wegen der gleichzeitigen Bemühungen, die Inflation zu bekämpfen, hatten es viele dieser Länder versäumt, rechtzeitig auf Expansionskurs zu gehen. Zum Teil ist das schlechte Abschneiden der Exportwirtschaft auch mit den Nachwirkungen der kräftigen Höherbewertungen der D-Mark bis 1973 zu erklären. Allgemein wird jedoch der massive Exporteinbruch im Zusammenhang mit der starken Ausfuhrexpansion in den Vorjahren gesehen. Der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung kommt sogar zu der Feststellung, daß dieser Einbruch vor dem Hintergrund des vorangegangenen Exportbooms eine „Normalisierung“ bedeute².

Nach den Ergebnissen der Ausfuhrstatistik ging 1975 der Wert des Exports aus Baden-Württemberg, ebenso wie der der Bundesrepublik, um rund 4% zurück, was unter Berücksichtigung der Preisentwicklung sogar einem Rückgang um fast 8% entspricht. Noch im Jahr zuvor war eine Zuwachsrate von 21% für Baden-Württemberg und eine solche von 29% für die Bundesrepublik erzielt worden. Die baden-württembergischen Exporte in die westlichen industrialisierten Länder verzeichneten 1975 sogar einen überdurchschnittlichen Rückgang um 9% auf 27,7 Mrd. DM. Dadurch nahm der Anteil dieser Ländergruppe im Rahmen der Gesamtausfuhr von 82% im Jahr 1974 auf 77% ab. Aber auch die nicht zur OPEC

gehörenden Entwicklungsländer führten vor allem wegen ihrer durch rückläufige Erlöse aus dem Verkauf von Rohstoffen und durch hohe Zinsverpflichtungen belasteten Zahlungsbilanzen weniger Waren ein. Die aufgrund ihrer Ölverkäufe devisenstarken OPEC-Länder und die verhältnismäßig konjunkturunabhängigen Ostblockstaaten steigerten dagegen ihre Bezüge aus Baden-Württemberg um 64% bzw. 20%, ohne dabei allerdings die Exportrückgänge in die Industriestaaten und die nicht erdölfördernden Entwicklungsländer ausgleichen zu können.

Maschinen und Kraftfahrzeuge wichtigste Ausfuhrsgüter

Am Exportgeschäft unseres Landes in die westlichen industrialisierten Länder waren, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß, alle Zweige des produzierenden Gewerbes beteiligt. Zu den Hauptausfuhrsgütern zählten 1975 hier wiederum Maschinen mit einem Wert von 7,4 Mrd. DM, Kraftfahrzeuge mit 5,0 Mrd. DM, elektrotechnische Erzeugnisse mit 3,7 Mrd. DM sowie chemische Erzeugnisse und Textilien mit jeweils rund 2,0 Mrd. DM. Auf diese Waren entfielen allein fast drei Viertel des baden-württembergischen Exports in die Industrieländer. Bemerkenswert ist dabei, daß 88% bzw. 86% aller Ausfuhr von Textilien bzw. chemischen Erzeugnissen in diese Länder gingen. Bei den Exporten von Kraftfahrzeugen, aber auch von Maschinen waren es etwas weniger, nämlich 67% bzw. 71%.

Die Nachfrage der Industrieländer nach unseren wichtigsten Exportartikeln ging 1975 durchweg zurück. Besonders stark vom Exportrückgang waren Uhren und Waren aus NE-Metallen betroffen. Aber auch die Ausfuhr von chemischen Erzeugnissen, Textilien, elektrotechnischen Erzeugnissen sowie von Maschinen hatten überdurchschnittlich hohe Einbußen zu verzeichnen, während die Exporte von feinmechanischen und optischen Erzeugnissen (-5%), vor allem aber von Kraftfahrzeugen (-1%) gegenüber dem Vorjahr nur wenig zurückgingen. Im Vergleich mit der Gesamtausfuhr fällt auf, daß dort, im Gegensatz zur Entwicklung des Exports in die Industriestaaten, die Lieferungen von Kraftfahrzeugen sogar um 15% gesteigert werden konnten. Zurückzuführen ist diese bemerkenswert günstige Entwicklung auf die außergewöhnlich starke Nachfrage aus dem Bereich der OPEC-Staaten und der Staatshandelsländer.

¹ Dazu gehören nach den Länderklassifizierungen in den Außenhandelsstatistiken der UN und EG die europäischen Länder (ohne Ostblock), die Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada, die Republik Südafrika, Japan, der Australische Bund sowie Neuseeland.

² Vgl. Jahresgutachten 1975 des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, Deutscher Bundestag, Drucksache 7/4326 vom 24. 11. 75.