

Die Hagelschäden am *Tabak* nahmen gegenüber den Vorjahren zu. Dies ist einerseits darauf zurückzuführen, daß nach Überwindung des durch den Blauschimmel verursachten Tiefstandes der Tabakanbau wieder ausgeweitet wird, andererseits ist allerdings auch zu berücksichtigen, daß das Hauptanbaugbiet Nordbaden im Jahr 1962 ganz und im Jahr 1961 weitgehend von Hagelschäden verschont blieb.

#### Hohe Schäden in den Kreisen Saulgau, Balingen und Biberach

Die Hagelschäden verteilen sich nicht gleichmäßig über das Land Baden-Württemberg. Es gibt stark und weniger stark hagelgefährdete Gebiete<sup>1</sup>, was nicht ausschließt, daß auch hagelgefährdete Gebiete in manchen Jahren völlig schadenfrei bleiben können und umgekehrt.

Im Jahr 1962 wurden einerseits aus dem gesamten Regierungsbezirk Nordbaden keine Hagelschäden gemeldet, andererseits entfielen allein auf den Kreis Ludwigsburg 40 % des Gesamtschadens im Land Baden-Württemberg.

Die größere Zahl der Schadenfälle im Jahr 1963 bewirkte eine etwas gleichmäßigere geographische Verteilung der Ha-

<sup>1</sup> Vgl.: *Statistische Monatshefte Baden-Württemberg*, Heft 4, April 1961 (Titelgraphik), sowie R. Nestle „Hagelzüge in Nordwürttemberg in den Sommerhalbjahren 1950 und 1951“ in *Württembergische Jahrbücher für Statistik und Landeskunde*, Jg. 1951/52, S. 111 ff.

gelschäden. Besonders hohe Schäden wurden aus den Landkreisen Saulgau (1,15 Mill. DM), Balingen (0,95 Mill. DM), Biberach (0,80 Mill. DM), Eßlingen (0,66 Mill. DM), Waiblingen (0,63 Mill. DM) und Mannheim (0,60 Mill. DM) berichtet. Aus 22 Stadt- und Landkreisen (im Jahr 1962 aus 42) ist keine Schadensmeldung eingegangen.

Die *jahreszeitliche Verteilung* der Unwetter zeigt, daß im Jahr 1963 allein 40 % der Hagelfälle auf den Monat Juni, 32 % auf den Juli und 18 % auf den August entfielen, insgesamt also 90 % der Hagelschäden sich innerhalb dieser drei Sommermonate ereigneten.

Dagegen wies die Verteilung der Hagelfälle im Jahr 1962 zwei Höchstwerte auf, nämlich den August mit 31 % und den Mai mit 26 % aller Hagelfälle, während die zwischenliegenden Monate Juni mit 23 % und Juli mit 10 % eine weit geringere Schadenshäufigkeit als im Jahr 1963 aufwiesen.

Im Jahr 1963 waren 56 % der verhagelten Fläche *versichert* gegenüber 51 % im Jahr 1962 und 50 % im Jahr 1961. Doch kann aus diesen Zahlen nicht unbedingt geschlossen werden, daß die Bereitschaft der Landwirte zum Abschluß einer Hagelversicherung zugenommen hat. Vielmehr wird in den Jahren, in denen die Hagelschäden überwiegend in hagelgefährdeten und daher auch gut gegen Hagel versicherten Gebieten auftraten, der Anteil der versicherten Flächen höher erscheinen.

Dr. Gerhard Gröner

## Das Straßennetz in Baden-Württemberg

Stand: 1. Januar 1961

### Vorbemerkungen

Während über die Längen der klassifizierten Straßen umfangreiches statistisches Material zur Verfügung steht, gab es für die Gemeindestraßen bis zum Jahr 1956 nur grobe Schätzungen. Aus diesem Grunde wurde für das Bundesgebiet zum ersten Mal im Jahr 1956 eine Bestandsaufnahme der Längen der Gemeindestraßen<sup>1</sup> nach Straßenarten und Deckenbauweisen durchgeführt. Der Stichtag für diese Erhebung wurde mit 31. März so gewählt, daß damals die Ergebnisse aus der Erfassung der klassifizierten Straßen mit denen aus der Gemeindestraßenstatistik zu einer lückenlosen Gesamtübersicht des dem öffentlichen Kraftfahrzeugverkehr dienenden Straßennetzes zusammengeführt werden konnten. Die Erhebung der klassifizierten Straßen (Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen I. und II. Ordnung) wurde für Baden-Württemberg vom Innenministerium besorgt. Die Gemeindestraßenstatistik umfaßte die in der Baulast der Gemeinden stehenden nichtklassifizierten Straßen sowie die Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen, soweit sie von den Gemeinden zu unterhalten waren. Sie ist vom Statistischen Landesamt durchgeführt worden. Die Länge des gesamten Straßennetzes, als Ergebnis beider Erhebungen, lag damals erheblich höher als die bis dahin nur auf Schätzungen beruhende Größenvorstellung von seiner Ausdehnung.

Fünf Jahre später, mit dem Stichtag 1. Januar 1961, wurde das Straßennetz des Landes neu erhoben. Der Merkmalskatalog für die Gemeindestraßenstatistik ist dabei gegenüber der ersten Erfassung erweitert worden. Außer den Straßenlängen, Straßenarten und Deckenarten wurden jetzt auch noch die Straßenbreiten in die Erhebung mit einbezogen. Wie die erste Erhebung wurde auch die erneute Feststellung der Straßenlängen als Bundesstatistik durchgeführt. Rechtsgrundlage für die Erhebung war die Verordnung der Bundesregierung vom 16. Dezember 1960 (Bundesanzeiger Nr. 247 vom 22. Dezember 1960, Seite 1). Als Vorausmeldung zu dieser Bundesstatistik waren in Baden-Württemberg nach einem Erlaß des

Innenministeriums vom 16. März 1961 Nr. Verk. 9926 a/149 die Längen der Außenortsstraßen in der Baulast der Gemeinden in einer etwas tieferen Gliederung für Zwecke des Finanzausgleichs zwischen dem Land und den Gemeinden sowie den Gemeindeverbänden zu erfassen<sup>2</sup>. Bei dieser Sondererhebung hatten die für die einzelnen Gemeinden zuständigen Straßenbauämter und Landratsämter gewisse Kontrollfunktionen auszuüben. So konnten Schwierigkeiten, wie sie sich bei der ersten Erhebung in der Abgrenzung der Innerorts- gegenüber den Außenortsstraßen vornehmlich in Gemeinden mit Streusiedlungen im Schwarzwald und in Oberschwaben, in geringerem Maße auch noch im Hohenloher Land ergaben, weitgehend ausgeschaltet werden.

### Gesamtlänge des Straßennetzes

Das Straßennetz, das gleichwertig dem Fernverkehr sowie dem Orts- und Nachbarortsverkehr dienen sollte, muß als Einheit betrachtet werden. Es hatte am 1. Januar 1961 eine Gesamtlänge von 57 204,3 km und ist nach der Verkehrsbedeutung der einzelnen Straßenzüge in klassifizierte und nichtklassifizierte Straßen eingeteilt. Von der Gesamtlänge des Straßennetzes waren 0,7 % Bundesautobahnen, 6,2 % Bundesstraßen, 20,4 % Landstraßen I. Ordnung und 15,6 % Landstraßen II. Ordnung. Zusammengenommen entfielen auf die klassifizierten Straßen 42,9 % und auf die nichtklassifizierten Straßen 57,1 % der Gesamtlänge des Straßennetzes unseres Landes.

Diese Gliederung des Straßennetzes nach den unterschiedlichen Verkehrsanforderungen, die an die Straßen gestellt werden, entspricht weitgehend der Einteilung der Straßen nach Baulastträgern. So werden die klassifizierten Straßen vom Bund, dem Land bzw. von den Kreisen unterhalten, während die nichtklassifizierten Straßen in der Baulast der Gemeinden stehen. Eine Überschneidung ergibt sich bei den

<sup>1</sup> Vgl. dazu *Statistik von Baden-Württemberg*, Band 70, Die Gemeindestraßen in Baden-Württemberg am 31. März 1956 (66 S., 4 DM).

<sup>2</sup> Ergebnisse aus der Vorausmeldung zur Gemeindestraßenstatistik nach dem Stand vom 1. Januar 1961, veröffentlicht in *Statistische Monatshefte Baden-Württemberg*, XI. Jg., Heft 6, Seiten 175 ff. —

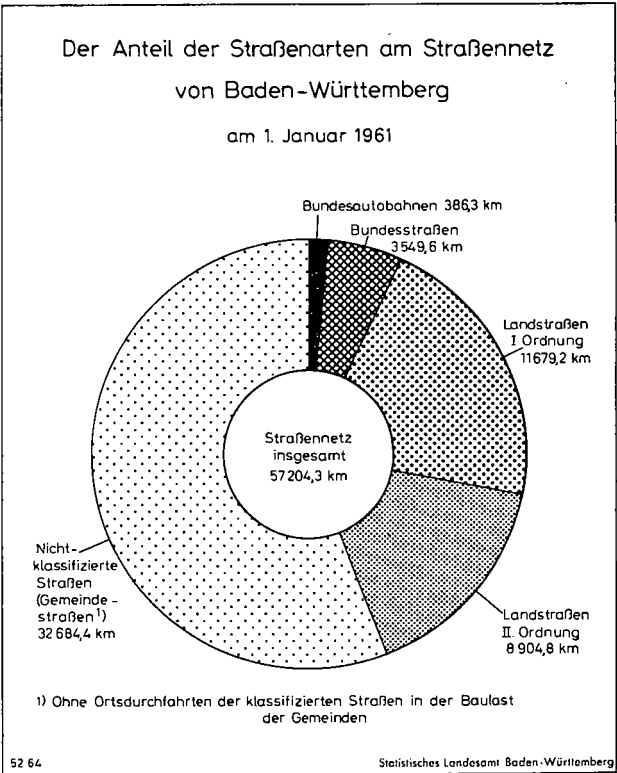
Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen. Ihre Gesamtlänge betrug 4460,6 km. Davon waren nach den gesetzlichen Bestimmungen 788,3 km oder 17,7 % von den Gemeinden zu unterhalten.

Außer den in der Baulast von Bund, Land, Kreisen und Gemeinden befindlichen Straßen wurden mit der Erhebung noch 688 km Privatstraßen erfaßt, die von anderen Stellen oder Personen unterhalten werden, dem allgemeinen Verkehr offenstehen und so befestigt sind, daß sie von Kraftfahrzeugen befahren werden können. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Ladestraßen, Hafenstraßen, Zufahrten zu Industriegelände, Sportanlagen, Schwimmbädern, ferner um Straßen in Wohn- und Werksiedlungen u. ä. Sie sind in die Gesamtlänge des Straßennetzes nicht mit einbezogen.

Am gesamten öffentlichen Straßennetz des Bundesgebietes ohne West-Berlin hat Baden-Württemberg einen Anteil von 15,5 %. Während in Baden-Württemberg 42,9 % des gesamten Straßennetzes klassifizierte Straßen sind, entfällt im Bundesdurchschnitt nur ein Anteil von 37,0 % auf diese, vorwiegend dem überörtlichen Verkehr dienenden Verkehrswege.

Veränderungen gegenüber 1956

Es liegt nahe, die Straßenlängen im Jahre 1961 mit denen aus der Zählung des Jahres 1956 zu vergleichen. Ein solcher Vergleich wird im Bereich der Gemeindestraßenstatistik auf die wichtigsten Hauptergebnisse beschränkt bleiben müssen. Änderungen der Begriffsbestimmungen, vor allem aber Erfassungsmängel in der ersten Erhebung der Gemeindestraßen von 1956 lassen Vergleiche sachlich und regional tiefer gegliederter Zahlen nicht zu. Damals mußten vielfach kleinere Gemeinden, da die notwendigen Unterlagen nicht vorhanden oder nicht vollständig waren, sich oft mit sehr groben Schätzungen behelfen. Besondere Schwierigkeiten ergaben sich bei der ersten Erfassung in der Abgrenzung der Innerortsstraßen gegenüber den Außenortsstraßen, vor allem in Gemeinden mit Streusiedlungen. Es kam bei der Erhebung von 1956 auch vor, daß unter Außenortsstraßen in der Baulast der Gemeinden gelegentlich auch Feld- und Waldwege mit erfaßt wurden, die bei der Überprüfung der Angaben nur zum Teil erkannt und ausgeschieden werden konnten. Bei den Abweichungen gegenüber den Ergebnissen von 1956 handelt es sich vielfach um Berichtigungen der damaligen Angaben infolge genauere Vermessungen. Nur in wenigen Fällen haben diese Berichtigungen zu wesentlich niedrigeren Angaben geführt. Vielmehr wurden bei der Erfassung der Gemeindestraßen im Jahr 1961 von zahlreichen Gemeinden erheblich größere Längen gemeldet. Bei den Außenortsstraßen in der Baulast der Gemeinden dürfte bei den Berichtigungen die damals in Aussicht gestellten Zuschüsse zum Unterhalt bzw. Ausbau dieser Straßen eine gewisse Rolle gespielt haben.



Aus der Gegenüberstellung der wichtigsten Daten der beiden Sträßenerhebungen in den Jahren 1956 und 1961 geht hervor, daß sich die Gesamtlänge des Straßennetzes um 8 % erhöht hat. Die Zahl der Kraftfahrzeuge ist im Vergleich dazu nach den Ergebnissen der Kraftfahrzeugbestandstatistik für Baden-Württemberg von 926 311 Mitte 1956 auf 1 347 647 Mitte 1961 oder um 45,5 % gestiegen. Setzt man die Zahlen der zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge mit den Sträßennlängen in Beziehung, so ergibt sich, daß im Jahr 1956 im Durchschnitt auf einen Sträßenkilometer 17, im Jahr 1961 aber schon 24 Kraftfahrzeuge kamen.

Die Längen der klassifizierten Sträßenn haben sich in der zwischen den beiden Erhebungen liegenden Zeitspanne von knapp fünf Jahren nur wenig verändert. Die Zunahme um 1,7 % wird man mit Umklassifizierungen, den Bau von Ortsumgehungsstraßen vor allem aber mit dem weiteren Ausbau des Autobahnabschnittes Karlsruhe – Basel im Zusammenhang sehen müssen. Im Zuge der Weiterführung dieser Strecke hat sich die Gesamtlänge der durch Baden-Württemberg ver-

Das Sträßennetz in Baden-Württemberg am 1. Januar 1961 nach Sträßennarten und Baulastträgern

Straßenart Baulastträger	Straßen insgesamt	Davon						Nicht- klassifizierte Straßen	Außerdem Privatstraßen
		klassifizierte Straßen							
		Bundes- autobahnen	Bundes- straßen	Landstraßen		zusammen			
I. Ordnung	II. Ordnung								
Längen in km									
I. Von Bund, Land oder Kreisen									
unterhaltene Straßen .....	23 649,3	386,3	3 225,6	11 328,6	8 708,8	23 649,3	—	—	
a) Ortsdurchfahrten .....	3 672,3	—	473,1	1 811,8	1 387,4	3 672,3	—	—	
b) Freie Strecken .....	19 977,0	386,3	2 752,5	9 516,8	7 321,4	19 977,0	—	—	
II. In der Baulast der Gemeinden stehende									
Straßen .....	33 530,3	—	318,6	340,8	186,5	845,9	32 684,4	—	
a) Ortsdurchfahrten klassifizierter									
Straßen .....	788,3	—	318,1	334,0	136,2	788,3	—	—	
b) Freie Strecken klassifizierter Straßen	57,6	—	0,5	6,8	50,3	57,6	—	—	
c) Nichtklassifizierte Straßen .....	32 684,4	—	—	—	—	—	32 684,4	—	
Innerortsstraßen .....	17 752,4	—	—	—	—	—	17 752,4	—	
Außenortsstraßen .....	14 932,0	—	—	—	—	—	14 932,0	—	
III. In der Baulast Dritter liegende Straßen	24,7	—	5,4	9,8	9,5	24,7	—	—	688,1
Straßen insgesamt .....	57 204,3	386,3	3 549,6	11 679,2	8 904,8	24 519,9	32 684,4	—	688,1

# Das Straßennetz 1956 und 1961

Straßenart Baulastträger	1956		1961	
	Länge in km		Veränderungen in %	
<b>1. Von Bund, Land oder Kreisen unterhaltene Straßen</b>	<b>23 267,7</b>	<b>23 649,3</b>	<b>+ 1,6</b>	
a) Freie Strecken insgesamt	19 674,4	19 977,0	+ 1,5	
Bundesautobahnen	298,4	386,3	+ 29,5	
Bundesstraßen	2 723,5	2 752,5	+ 1,1	
Landstraßen I. Ordnung	9 170,5	9 516,8	+ 3,8	
Landstraßen II. Ordnung	7 482,0	7 321,4	- 2,1	
b) Ortsdurchfahrten insgesamt	3 593,3	3 672,3	+ 2,2	
Bundesstraßen	495,6	473,1	(- 4,5)	
Landstraßen I. Ordnung	1 729,7	1 811,8	+ 4,7	
Landstraßen II. Ordnung	1 368,0	1 387,4	+ 1,4	
<b>2. In der Baulast der Gemeinden stehende Straßen insgesamt</b>	<b>29 669,5</b>	<b>33 530,3</b>	<b>+ 13,0</b>	
a) Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen insgesamt	798,4	788,3	- 1,3	
Bundesstraßen	332,3	318,1	- 4,3	
Landstraßen I. Ordnung	320,9	334,0	+ 4,1	
Landstraßen II. Ordnung	145,2	136,2	- 6,2	
b) Freie Strecken klassifizierter Straßen insgesamt	35,5	57,6	(+ 62,3)	
Bundesstraßen	1,1	0,5	(- 54,5)	
Landstraßen I. Ordnung	7,4	6,8	(- 8,1)	
Landstraßen II. Ordnung	27,0	50,3	(+ 86,3)	
c) Nichtklassifizierte Straßen insgesamt	28 835,6	32 684,4	+ 13,3	
Innerortsstraßen	15 655,6 <sup>1)</sup>	17 752,4 <sup>1)</sup>	+ 13,4	
Außerortsstraßen	13 180,0	14 932,0	+ 13,3	
<b>3. In der Baulast Dritter liegende Abschnitte klassifizierter Straßen insgesamt</b>	<b>15,9</b>	<b>24,7</b>	<b>(+ 55,3)</b>	
Bundesstraßen	2,9	5,4	(+ 86,2)	
Landstraßen I. Ordnung	7,9	9,8	(+ 24,1)	
Landstraßen II. Ordnung	5,1	9,5	(+ 86,3)	
<b>Gesamte Straßenlänge</b>	<b>52 953,1</b>	<b>57 204,3</b>	<b>+ 8,0</b>	

1) Einschließlich Straßen, die getrennt liegende Siedlungsteile einer Gemeinde verbinden.

laufenden Autobahnen um 88 auf 386,3 km erhöht. Mit der Fertigstellung dieser Autobahnstrecke ist die Länge des baden-württembergischen Autobahnnetzes auf 478 km zu Beginn des Jahres 1963 angewachsen.

Die Länge der Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen wurde gegenüber 1956, soweit sie Bestandteil des von den Gemeinden zu unterhaltenden Straßennetzes ist, um 10 km oder 1,3 % niedriger ausgewiesen.

Eine beachtliche Ausdehnung hat dagegen das Netz der nichtklassifizierten Straßen erfahren. Es wurde in den Jahren zwischen den beiden Zählungen um rund 13 % erweitert.

## Das Straßennetz in den Regierungsbezirken und Kreisen

In der regionalen Gliederung der Straßenlängen treten die Unterschiede in der wirtschaftlichen Struktur, den Bodenerhebungsformen und der Besiedlungsdichte deutlich hervor. Die größte Zahl an Straßenkilometern weist der Regierungsbezirk Nordwürttemberg mit 18 814,6 km auf. Südwürttemberg-Hohenzollern verfügt über ein Straßennetz von insgesamt 15 918,6 km Länge. In Südbaden stehen dem Kraftfahrzeugverkehr 14 531,6 km befestigte öffentliche Straßen zur Verfügung. Die geringste Straßenlänge mit insgesamt 7 939,5 km hat der Regierungsbezirk Nordbaden. Ein besserer Überblick über die Erschließung der verschiedenen Landesteile durch Verkehrswege für Kraftfahrzeuge ergibt sich, wenn man die Straßenlängen auf jeweils 100 qkm Gebietsfläche bezieht. Die so errechneten Zahlen für die Straßendichte ergeben eine andere fallende Folge. Das dichteste Straßennetz hat Nordwürttemberg mit 178 km Straßenlänge je 100 qkm Gebietsfläche. Es folgt Südwürttemberg-Hohenzollern mit 158 km und Nordbaden mit 155 km. Die niedrigste Straßendichte mit 146 km ergibt sich für den Regierungsbezirk Südbaden wegen der ausgedehnten Hochschwarzwaldgebiete. Im Landesdurchschnitt beträgt die Straßendichte - Straßenlänge in km bezo-

gen auf 100 qkm Gebietsfläche - 160 km gegen 148 km im Jahr 1956.

Ähnliche Unterschiede zwischen den Landesteilen zeigen sich aber auch bei einem Vergleich der jeweiligen Netzlängen mit den Einwohnerzahlen. Auf 10 000 Einwohner bezogen kamen danach in Nordwürttemberg 62 km, in Nordbaden 47 km, in Südbaden 90 km und in Südwürttemberg-Hohenzollern 114 km Straßenlängen bei 74 km im Landesdurchschnitt. Dabei fällt auf, daß Nordbaden trotz seiner verhältnismäßig großen Bevölkerungsdichte so betrachtet die geringste Kilometerzahl je 100 qkm Gebietsfläche aufweist, was zweifellos darauf schließen läßt, daß das nordbadische Straßennetz stärker als das der anderen Regierungsbezirke beansprucht wird.

Im Landesdurchschnitt entfiel vom gesamten öffentlichen Straßennetz nach dem Stand vom 1. Januar 1961 auf klassifizierte Straßen 42,9 %. Im Regierungsbezirk Nordbaden sind diese dem überörtlichen Verkehr dienenden Straßen mit einem Anteil von 44,3 % verhältnismäßig am stärksten vertreten. Über dem Landesdurchschnitt liegen auch noch die Anteile für Südwürttemberg-Hohenzollern mit 43,7 % und Nordwürttemberg mit 43,1 %. Im Regierungsbezirk Südbaden, der, wie schon gezeigt werden konnte, die geringste Straßendichte in bezug auf die Gebietsfläche hat, beträgt der Anteil der klassifizierten Straßen an der Länge des gesamten Straßennetzes nur 40,9 %.

In den einzelnen Kreisen schwankt die Straßendichte, wie aus der beigegebenen ganzseitigen Tabelle hervorgeht, recht erheblich. Überdurchschnittlich hohe Dichtezahlen ergeben sich für die Stadtkreise mit ihrem im Verhältnis zur Gebietsfläche sehr ausgedehnten und weit verzweigten Netz an Innerortsstraßen. Eine Ausnahme macht hier der Stadtkreis Baden-Baden, für den sich eine bemerkenswert niedrige Dichtezahl ergibt, die von manchen Landkreisen erheblich übertroffen wird.

## Straßenlänge und Straßendichte in den Regierungsbezirken am 1. Januar 1961

Gebiet	Straßen ins- gesamt	Klassifi- zierte Straßen <sup>1)</sup>	Gemeindestraßen		
			insge- samt	davon	
				Inner- ortsstra- ßen <sup>2)</sup>	Außen- ortsstra- ßen
Straßenlänge in km					
Nordwürttemberg .....	18 814,6	8 105,7	10 708,9	6 461,0	4 247,9
Nordbaden .....	7 939,5	3 514,6	4 424,9	3 075,9	1 349,0
Südbaden .....	14 531,6	5 937,8	8 593,8	4 225,2	4 368,6
Südwürttemberg-Hohenz.	15 918,6	6 961,8	8 956,8	3 990,3	4 966,5
Baden-Württemberg .....	57 204,3	24 519,9	32 684,4	17 752,4	14 932,0
Straßendichte (Straßenlängen in km je 100 qkm Gebietsfläche)					
Nordwürttemberg .....	178	77	101	61	40
Nordbaden .....	155	69	86	60	26
Südbaden .....	146	60	86	42	44
Südwürttemberg-Hohenz.	158	69	89	40	49
Baden-Württemberg .....	160	69	91	49	42
Stadtkreise insgesamt ...	361	65	296	262	34
Landkreise insgesamt ...	155	69	86	44	42

<sup>1)</sup> Nach der Erhebung des Innenministeriums zum Stichtag 1. Januar 1961; einschließlich Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen in der Baulast der Gemeinden. - <sup>2)</sup> Ohne Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen in der Baulast der Gemeinden.

Die Gemeinden in den Landkreisen verfügen über ein sehr unterschiedlich dichtes Straßennetz. Die Straßendichten schwanken zwischen 269 km Straßenlänge auf 100 qkm Gebietsfläche im Bodenseekreis Tettnang und 88 Straßenkilometer auf 100 qkm im Landkreis Wolfach. Ein besonders dichtes Straßennetz besitzt, wie nicht anders zu erwarten ist, das Industriegebiet im Stuttgarter Raum mit den Kreisen Stuttgart, Ludwigsburg, Waiblingen, Eßlingen und Nürtingen. Ein dichtes Straßennetz hat auch der Landkreis Ravensburg im süd-

**Das Straßennetz in den Kreisen am 1. Januar 1961 (Länge der Straßen in km)**

Kreise Regierungsbezirke Land	Gesamt- straßen- länge	Klassifizierte Straßen <sup>1)</sup>					Nichtklassifizierte Straßen:			Dichte des gesamten Straßen- netzes <sup>4)</sup>	
		insgesamt	Ortsdurchfahrten		Freie Strecken <sup>2)</sup>	insgesamt	Innerorts- straßen <sup>3)</sup>	Außenorts- straßen			
			zusammen	nicht in der Baulast der Gemeinden					in		
Stuttgart	Stadtkr.	1 013,8	174,0	104,2	—	104,2	69,8	839,8	764,4	75,4	489
Heilbronn	"	258,4	71,1	35,5	2,8	32,7	35,6	187,3	159,8	27,5	421
Ulm	"	187,4	43,3	15,0	—	15,0	28,3	144,1	140,4	3,7	377
Aalen	Landkr.	1 471,1	657,4	108,7	91,0	17,7	548,7	813,7	360,3	453,4	136
Backnang	"	1 092,9	457,5	58,3	51,1	7,2	399,2	635,4	259,2	376,2	185
Böblingen	"	812,7	345,5	66,2	54,9	11,3	279,3	467,2	372,1	95,1	180
Crailsheim	"	1 301,9	595,6	82,3	75,2	7,1	513,3	706,3	203,6	502,7	170
EBlingen	"	615,2	224,0	60,6	47,2	13,4	163,4	391,2	339,3	51,9	243
Göppingen	"	1 070,0	426,4	95,2	64,8	30,4	331,2	643,6	444,4	199,2	175
Heidenheim	"	828,0	323,0	58,1	47,6	10,5	264,9	505,0	311,8	193,2	133
Heilbronn	"	1 397,8	734,9	130,3	126,6	3,7	604,6	662,9	431,1	231,8	160
Künzelsau	"	540,1	250,5	30,4	30,4	—	220,1	289,6	90,3	199,3	158
Leonberg	"	553,2	311,7	49,5	44,0	5,5	262,2	241,5	209,9	31,6	191
Ludwigsburg	"	1 029,4	427,3	91,3	64,6	26,7	336,0	602,1	508,3	93,8	243
Mergentheim	"	698,3	340,1	46,6	39,4	7,2	293,5	358,2	106,9	251,3	147
Nürtingen	"	765,9	315,0	80,2	61,0	19,2	234,8	450,9	363,6	87,3	202
Öhringen	"	827,3	338,9	54,1	54,1	—	284,8	488,4	146,1	342,3	208
Schwäbisch Gmünd	"	835,6	331,2	61,0	50,9	10,1	270,2	504,4	217,0	287,4	182
Schwäbisch Hall	"	916,1	470,3	61,6	54,2	7,4	408,7	445,8	165,6	280,2	161
Ulm	"	1 074,9	596,9	84,9	84,9	—	512,0	478,0	239,8	238,2	125
Vaihingen	"	567,8	318,4	61,9	56,1	5,3	256,5	249,4	195,8	53,6	148
Waiblingen	"	956,8	352,7	80,6	67,3	13,3	272,1	604,1	431,3	172,8	221
Nordwürttemberg		18 814,6	8 105,7	1 516,5	1 168,1	348,4	6 589,2	10 708,9	6 461,0	4 247,9	178
Karlsruhe	Stadtkr.	382,3	37,4	19,3	—	19,3	18,1	344,9	319,6	25,3	311
Heidelberg	"	262,2	54,7	33,6	—	33,6	21,1	207,5	163,9	43,6	278
Mannheim	"	531,5	75,5	46,1	—	46,1	29,4	456,0	396,8	59,2	367
Pforzheim	"	215,4	31,8	18,6	—	18,6	13,2	183,6	142,9	40,7	387
Bruchsal	Landkr.	537,8	291,6	59,4	55,9	3,5	232,2	246,2	214,5	31,7	118
Buchen	"	983,6	488,0	63,6	63,6	—	424,4	495,6	174,9	320,7	119
Heidelberg	"	813,9	409,9	78,9	70,5	8,4	331,0	404,0	330,5	73,5	167
Karlsruhe	"	865,2	465,5	76,5	69,6	6,9	389,0	399,7	327,2	72,5	149
Mannheim	"	582,8	269,3	56,8	42,4	14,4	212,5	313,5	264,6	48,9	186
Mosbach	"	739,7	307,2	52,6	52,6	—	254,6	432,5	205,8	226,7	163
Pforzheim	"	485,2	266,4	38,1	38,1	—	228,3	218,8	160,8	58,0	174
Sinsheim	"	691,2	363,4	61,8	61,8	—	301,6	327,8	184,6	143,2	131
Tauberbischofsheim	"	848,7	453,9	61,6	61,6	—	392,3	394,8	189,8	205,0	109
Nordbaden		7 939,5	3 514,6	666,9	516,1	150,8	2 847,7	4 424,9	3 075,9	1 349,0	155
Freiburg im Breisgau	Stadtkr.	271,9	43,6	32,7	—	32,7	10,9	228,3	208,5	19,8	340
Baden-Baden	"	154,0	55,8	20,1	—	20,1	35,7	98,2	85,0	13,2	169
Bühl	Landkr.	801,2	325,2	75,8	75,8	—	249,4	476,0	222,4	253,6	211
Donauessingen	"	845,6	395,9	63,5	60,3	3,2	332,4	449,7	199,1	250,6	110
Emmendingen	"	804,4	365,9	63,7	60,3	3,4	302,2	438,5	217,4	221,1	121
Freiburg	"	822,6	386,5	61,6	61,6	—	324,9	436,1	196,3	239,8	125
Hochschwarzwald	"	828,6	399,7	63,2	63,2	—	336,5	428,9	161,7	267,2	115
Kehl	"	420,7	170,8	44,4	39,9	4,5	126,4	249,9	153,9	96,0	136
Konstanz	"	1 021,0	378,7	79,3	53,9	25,4	299,4	642,3	364,1	278,2	198
Lahr	"	515,6	218,3	60,5	51,6	8,9	157,8	297,3	198,9	98,4	116
Lörrach	"	1 070,5	412,9	84,5	69,0	15,5	328,4	657,6	342,5	315,1	168
Müllheim	"	597,1	293,0	45,2	45,2	—	247,8	304,1	172,8	131,3	138
Offenburg	"	700,8	221,8	46,6	37,7	8,9	175,2	479,0	263,5	215,5	150
Rastatt	"	763,6	344,0	62,2	55,1	7,1	281,8	419,6	324,2	95,4	140
Säckingen	"	759,0	298,7	71,4	65,1	6,3	227,3	460,3	233,7	226,6	202
Stockach	"	822,6	370,5	55,3	55,3	—	315,2	452,1	138,7	313,4	134
Überlingen	"	1 093,2	429,7	65,9	65,9	—	363,8	663,5	212,1	451,4	191
Villingen	"	644,1	237,6	46,4	39,1	7,3	191,2	406,5	181,2	225,3	143
Waldshut	"	1 031,5	404,2	57,9	57,3	0,6	346,3	627,3	239,6	387,7	175
Wolfach	"	563,6	185,0	38,7	38,7	—	146,3	378,6	109,6	269,0	88
Südbaden		14 531,6	5 937,8	1 138,9	995,0	143,9	4 798,9	8 593,8	4 225,2	4 368,6	146
Balingen	Landkr.	734,4	337,1	70,3	55,9	14,4	266,8	397,3	305,2	92,1	154
Biberach	"	1 613,2	717,3	118,8	107,1	11,7	598,5	895,9	296,8	599,1	157
Calw	"	1 463,8	642,6	112,3	112,3	—	530,3	821,2	407,8	413,4	166
Ehingen	"	685,1	370,1	43,7	43,7	—	326,4	315,0	131,8	183,2	135
Freudenstadt	"	811,4	403,9	53,7	49,8	3,9	350,2	407,5	198,2	209,3	132
Hechingen	"	521,9	270,0	46,4	46,4	—	223,6	251,9	163,7	88,2	125
Horb	"	533,3	340,1	57,5	57,5	—	282,6	193,2	113,4	79,8	149
Münsingen	"	737,4	383,1	48,2	48,2	—	334,9	354,3	126,5	227,8	105
Ravensburg	"	1 544,1	524,9	68,8	54,3	14,5	456,1	1 019,2	261,2	758,0	218
Reutlingen	"	777,3	297,2	70,4	45,7	24,7	226,8	480,1	398,1	82,0	176
Rottweil	"	912,9	397,2	86,3	60,3	26,0	310,9	515,7	310,1	205,6	165
Saigau	"	1 126,7	504,8	81,0	76,1	4,9	423,8	621,9	224,1	397,8	152
Sigmaringen	"	950,1	408,7	63,1	63,1	—	345,6	541,4	168,8	372,6	131
Tettnang	"	701,6	255,0	44,3	29,8	14,5	210,7	446,6	176,5	270,1	269
Tübingen	"	743,5	291,9	63,6	50,3	13,3	228,3	451,6	339,8	111,8	154
Tuttlingen	"	573,4	265,2	55,3	45,0	10,3	209,9	308,2	213,3	94,9	125
Wangen	"	1 488,5	552,7	54,6	47,6	7,0	498,1	935,8	155,0	780,3	201
Südwestwürttemberg-Hohenzollern		15 918,6	6 961,8	1 138,3	993,1	145,2	5 823,5	8 956,8	3 990,3	4 966,5	158
Baden-Württemberg		57 204,3	24 519,9	4 460,6	3 672,3	788,3	20 059,3	32 684,4	17 752,4	14 932,0	160

<sup>1)</sup> Nach der Erhebung des Innenministeriums zum Stichtag 1. Januar 1961. — <sup>2)</sup> Einschließlich der nicht vom Hauptträger der Baulast, sondern von Bahn-, Wasserbauverwaltungen usw. unterhaltenen Strecken (insgesamt 24,7 km) und einschließlich 57,6 km freier Strecken in der Baulast der Gemeinden. — <sup>3)</sup> Ohne Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen. — <sup>4)</sup> Länge in km je 100 qkm Gebietsfläche.

lichen Oberschwaben. Hohe Dichtezahlen ergeben sich weiter für den Landkreis Wangen im Allgäu und für die im badi-schen Bodenseegebiet gelegenen Kreise Konstanz und Über-lingen. Auch der südbadische Landkreis Säckingen hat ein verhältnismäßig dichtes Straßennetz. Bemerkenswert ist, daß es in den Landkreisen der Rheinebene von Bruchsal über Karlsruhe, Rastatt, Kehl, Lahr, Emmendingen und Freiburg verhältnismäßig wenig Straßen gibt. Lediglich der Kreis Bühl hebt sich hier durch ein dichteres Straßennetz hervor. In den Landkreisen Ulm, Tauberbischofsheim, Donauessingen, Hoch-schwarzwald, Heddingen, Münsingen und Tuttlingen, ganz ab-gesehen von Wolfach, ist die Straßendichte verhältnismäßig gering.

#### Die Inner- und Außenortsstraßen der Gemeinden

Nach den Richtlinien für die Gemeindestraßenstatistik waren sämtliche in der Baulast der Gemeinden stehenden befestigten öffentlichen Straßen zu erfassen, und zwar, ge-trennt nach Inner- und Außenortsstraßen. Als Innerortsstra-ßen sind alle innerhalb der geschlossenen Ortslage, als Außen-

Die Straßen in der Baulast der Gemeinden  
nach Gemeindegrößenklassen am 1. Januar 1961

Gemeindegrößenklassen	An- zahl der Ge- mein- den	Gemein- de- straßen insges. 1)	Davon			
			Innerortsstr.		Außenortsstr.	
			km	%	km	%
Gemeinden mit ... Ein- wohnern						
500 000 und mehr .....	1	944,0	868,6	92,0	75,4	8,0
200 000 bis unter 500 000	2	866,3	781,8	90,3	84,5	9,7
100 000 " " 200 000	2	502,1	438,8	87,4	63,3	12,6
50 000 " " 100 000	8	1 272,8	1 151,2	90,4	121,6	9,6
20 000 " " 50 000	29	2 003,6	1 826,2	91,1	177,4	8,9
10 000 " " 20 000	44	1 611,9	1 397,4	86,7	214,5	13,3
5 000 " " 10 000	125	2 807,0	2 080,7	74,1	726,3	25,9
weniger als 5 000	3 155	23 465,0	9 996,0	42,6	13 469,0	57,4
<b>Baden-Württemberg ...</b>	<b>3 366</b>	<b>33 472,7</b>	<b>18 540,7</b>	<b>55,4</b>	<b>14 932,0</b>	<b>44,6</b>

1) Einschließlich Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen in der Baulast der Gemeinden

ortsstraßen alle außerhalb dieses Bereichs liegenden Straßen gezählt worden. Abweichend von der ersten Erhebung der Gemeindestraßen im Jahre 1956 waren Verbindungsstraßen zwischen getrennt liegenden Ortsteilen der eigenen Gemeinde bei der Erfassung der Straßenlängen im Jahr 1961 den Außen-

ortsstraßen zuzuzählen, also nicht mehr als Innerortsstraßen auszuweisen. Während bei den Innerortsstraßen nur in Ge-meinden über 10 000 Einwohnern eine weitere Aufgliederung vorzunehmen war, sollten die Außenortsstraßen für Zwecke der Bundesstatistik in Verbindungsstraßen zu klassifizierten Straßen, Verbindungsstraßen zwischen Gemeinden und Orts-teilen, und in Sonstige Außenortsstraßen unterschieden wer-den. In Baden-Württemberg wurde auf Anordnung des In-nenministeriums und Finanzministeriums aus der Gruppe der Verbindungsstraßen zwischen Gemeinden und Ortsteilen noch die Straßen zwischen getrennt liegenden Ortsteilen der eigen-en Gemeinde und Verbindungsstraßen mit anderen Gemein-den ausgegliedert.

Die Länge der Innerortsstraßen betrug am 1. Januar 1961 rund 18 541 km, das sind 55,3 % des Straßennetzes, soweit es von den Gemeinden zu unterhalten war. Von den 14 932 km Außenortsstraßen wurden von den Gemeinden als Baulast-träger 3237 km als Verbindungsstraßen zu klassifizierten Straßen, 5161,0 km als Außenortsstraßen, die getrennt lie-gende Ortsteile der eigenen Gemeinde miteinander verbinden, 5436,2 km als Außenortsstraßen, die Nachbargemeinden oder getrennt liegende Ortsteile verschiedener Gemeinden verbin-den und 1097,5 km als Sonstige Außenortsstraßen, die sich in die vorher genannten Gruppen nicht einordnen ließen, ausge-wiesen.

Bei einer Aufgliederung der Inner- und Außenortsstraßen nach Gemeindegrößenklassen fällt auf, daß die Anteile der Innerorts- und Außenortsstraßen an den Gesamtlängen der von den Gemeinden unterhaltenen Straßen in den verschie-denen Größenklassen nicht einheitlich sind. Da das Verhält-nis von bebauter Fläche zur Gesamtfläche im allgemeinen um so ungünstiger wird, je größer eine Gemeinde ist, verschiebt sich die Verteilung der Straßenlängen auf die innerhalb und außerhalb der bebauten Ortsteile liegenden Strecken in den Gemeindegrößenklassen entsprechend. Während z. B. in der Landeshauptstadt Stuttgart, als einzige Stadt mit mehr als 500 000 Einwohnern, 92 % der zu unterhaltenden Straßen auf Innerortsstraßen einschließlich der Ortsdurchfahrten klas-sifizierter Straßen entfallen und nur 8 % der Straßen außer-halb der Bebauungszone liegen, ist dieses Verhältnis bei Ge-meinden mit weniger als 5000 Einwohnern umgekehrt. Hier sind nur 42,6 % Innerortsstraßen, aber 57,4 % Straßen außer-halb der bebauten Ortsteile.

Dipl.-Ing. Norbert Mach

## Die Stadt- und Landkreise Baden-Württembergs in Wort und Zahl

Das Statistische Landesamt Baden-Württemberg hat diese neue Schriftenreihe mit den Strukturbildern der Landkreise *Tauberbischofsheim* und *Müllheim* eröffnet. Vorbereitet werden weitere Hefte und zwar die Landkreise *Schwäbisch Hall*, *Wangen*, *Lörrach*, *Biberach*, *Buchen* und *Mergentheim*. In allen Heften werden auf 24 Seiten DIN A 4 alle wichtigen Ergebnisse der amtlichen Statistik über diese Kreise durch Text und Tabellen erläutert sowie durch Farbkarten eindrucksvoll dargestellt. Für jede Gemeinde eines Kreises werden aktuelle Zahlen veröffentlicht. Diese kurzen Kreisbeschreibungen können durch das Statistische Landesamt Baden-Württemberg, 7000 Stuttgart, Postfach 898, zum Preis von 4 DM je Heft bezogen werden.