Beiwort zur Karte 10, 3

Entwicklung des Hauptstraßennetzes um 1855 und 1976

von UTE FEYER

I. Historischer Überblick

Seinen Anfang nahm das Staatsstraßenwesen in Baden und in Württemberg zu Beginn des 19. Jahrhunderts, als man nach den napoleonischen Kriegen sich bemühte, hinsichtlich Anlage und Unterhaltung der Straßen in den alten und in den neu erworbenen Gebieten zu einheitlichen Richtlinien zu gelangen. In *Württemberg* wurden sämtliche Post- und Kommerzialstraßen vom Staat übernommen und »Staatsstraßen« genannt. Dementsprechend erließ am 23. Oktober 1808 König Friedrich unter Aufhebung der zweiten (von 1772) eine dritte Wegeordnung. Wenig später legte auch *Baden* 1810 in der Chausseeordnung vom 7. Mai das Wegerecht neu fest. In beiden Ländern gingen die Bestimmungen von zwei Straßenklassen aus, den Staatsstraßen (Land- und Kommerzialstraßen) und den Gemeindewegen (Vicinalwege). Während die Staatsstraßen aus Staatsmitteln erbaut und unterhalten wurden, hatten die Gemeinden für die Unterhaltung der durch ihre Gemarkung ziehenden Seiten- und Nebenstraßen zu sorgen. Das *württembergische Staatsstraßennetz* umfaßte 1810 rund 1892 km (ohne Kameralstraßen, d. s. Nachbarschaftswege, die über Staatsgüter führten). Bis 1830 wuchs die Zahl auf 2200 km (einschließlich Kameralstraßen) bei einem Flächenumfang des Landes von 19 500 qkm an. Demgegenüber verzeichneten die *badischen* Staatsstraßen 1820 eine Länge von 2161 km. Im Jahr 1830 betrug die Flächengröße Badens 15 000 qkm, und das Straßennetz war mit 2300 km rund 100 km länger als das württembergische.

Der mit *Badens* Eintritt in den Zollverein 1835 verbundene wirtschaftliche Aufschwung brachte dort den Beginn einer größeren Tätigkeit zur Verbesserung von Land- und Wasserstraßen. Vor allem waren die zu Freihäfen erklärten Landungsstellen am Rhein und an den Seitenflüssen »angemessen« herzustellen und durch Straßen zu verbinden. Die Abkürzung mancher Straßenrouten zeigte sich notwendig, um »der drohenden Ablenkung des Durchgangsverkehrs auf Gebiete außerhalb der Zollgrenzen vorzubeugen«. In diesem Zusammenhang kamen seitens des Staats die folgenden Straßenbauten zur Ausführung: Offenburg–Hausach (1832/40), Wiesental–Waghäusel (1833/34), Karlsruhe–Leopoldshafen, Beuren–Eberstein und Gernsbach (1835/42), die Maintalstraße (1836/44), Sinsheim–Aglasterhausen (1837/52), Riedern–Eglisau (1836/38), Jestetten–Rheinau (1845), Ludwigshafen–Überlingen (1840/48), von Knielingen an den Rhein (1840/42) und Korrektionen der Steigen bei Engen, Stockach, am Kilpen, in der Höll, bei Mosbach über die Wieden u.a. Die Gründung industrieller Unternehmungen in den wasserreichen Tälern des Schwarzwalds verlangte die Korrektion der Binnenflüsse und die Anlage guter Straßen z. B. in den Tälern der Wiese, Wehra, Rench oder Oos.

Mit dem Bau der ersten Eisenbahnen 1840 bis 1854 erlebte die Entwicklung des Staatsstraßennetzes in Württemberg und in Baden einen Impuls besonderer Art: In *Württemberg* bestimmte das Eisenbahngesetz vom 5. April 1843 u.a. »Für die erleichterte Verbindung der entlegenen Bezirke teils unter sich, teils mit den Eisenbahnen ist durch Kunststraßen zu sorgen. Zu diesem Zweck sollen diejenigen dieser Verbindungsstraßen, welche einen größeren, von mehreren Bezirken zusammentreffenden Verkehr zu fördern oder mit der Eisenbahn zu vermitteln geeignet sind, in die Verwaltung des Staates übernommen oder auf Staatskosten gebaut werden«. Dadurch wuchs das Staatsstraßennetz in der kurzen Zeit von 1844 bis 1847 um rd. 305 km von 2275 auf 2580 km an und erreichte 1853 mit 2772 km Länge seine größte Ausdehnung.

Anders in *Baden* mit seinem lagebedingten umfangreichen nordsüdlichen Durchgangsverkehr. Dort hatten sich nach Eröffnung der Eisenbahn die Verkehrsverhältnisse zunächst grundlegend verändert: Die früher stark benutzten Durchgangsstraßen vor allem im Rheintal verödeten, sie sanken zu Verbindungswegen

der an ihnen gelegenen Ortschaften herab, während eine namhafte Zahl von Vicinalwegen als Durchgangsstraßen Bedeutung erhielt. Die den Verkehr auf den Staatsstraßen des Großherzogtums Baden im Jahr 1855 darstellende Nebenkarte 1 macht diese Entwicklung deutlich. Um Mittel frei zu bekommen für den Abschluß bereits begonnener Straßenbauten und zum Aus- und Neubau der neuerdings zu fördernden Straßen, ging man daran, die neben der Eisenbahn – sie hatte den Durchgangsverkehr ja an sich gezogen – herlaufenden Staatsstraßen aus dem Verband auszuschneiden. Durch landesherrliche Verordnung vom 12. November 1855 wurden 26 Straßenzüge mit 693 km Länge – darunter auch die das ganze Land durchziehende Straße Frankfurt–Basel und die Straße Mannheim–Kehl – in die Klasse der Gemeindewege zurückgestuft. Im Gegensatz zu Württemberg reduzierte sich dadurch der Umfang des Staatsstraßennetzes 1855 von 2358 km auf 1665 km. Diese unterschiedliche Entwicklungsphase im Staatsstraßennetz von Baden und von Württemberg ist in der vorliegenden Karte festgehalten.

Verzeichnis der im Jahre 1855 in Baden ausgeschiedenen Land-(Staats-)Straßen :

1) von Hundheim bis zur Landesgrenze
2) alte Straße von Tauberbischofsheim bis zum sog. Zigeunerstock an der Wertheim-Hardheimer-Straße und die Verbindung dieses Wegs mit Hardheim
3) von Schwetzingen nach Heidelberg
4) von Bruchsal über Bretten nach Knittlingen
5) von Bretten nach Pforzheim
6) von Ettlingen nach Pforzheim*
7) von Baden nach Oos, von da nach Neumalsch*
8) von Baden bis Beuren und von Oberbeuren bis Schloß Eberstein und Gernsbach*
9) von Neufreistett an den Rheinhafen
10) von Offenburg nach Goldscheuer*
11) von Oppenau über den Roßbühl nach Freudenstadt
12) von Oppenau nach Antogast*
13) von Ettenheim nach Haslach
14) von Mietersheim nach Lahr
15) von Elzach nach Haslach*
16) von Karlsruhe über Beiertheim nach Scheibenhardt
17) von Hornberg nach Schramberg
18) von Müllheim nach Badenweiler*
19) von Dresselbach über Rothaus und Birkendorf nach Tiengen
20) von Seebruck über Faulenfürst nach Dresselbach
21) zwischen Birkendorf und Bettmaringen
22) von Hilzingen nach Thaingen und von Gottmadingen nach Welschingen
23) von Überlingen nach Ostrach mit Ausschluß der Abteilung von der württ. Grenze bis Hilpensberg
24) von Maurach über Salem nach Markdorf
25) von Mannheim nach Kehl* und von da nach Dinglingen
26) von Frankfurt nach Basel*

* Aus militärischen oder anderen Gründen wurden diese Straßen weiterhin mit Staatszuschüssen bedacht

Durch das günstige Einwirken der Eisenbahnen auf »Handel und Wandel« sah sich die Bahn in *Baden* veranlaßt, beispielsweise auf der Strecke von Mannheim nach Basel allmählich 41 Zwischenstationen einzufügen. Das bedeutete, daß die dahinführenden Wege teils neu zu bauen, teils zu verbessern waren. Auch gelangte im Zuge des Eisenbahnbaus 1857 eine schon lange angestrebte Vereinbarung, außer mit Frankreich, vor allem zwischen *Baden* und *Württemberg* zur gemeinsamen Verbesserung von elf wichtigen, teils auf badischem, teils auf württembergischem Gebiet liegenden Straßen zur Ausführung. Im einzelnen handelte es sich hierbei um die Straßenzüge:

1) von Neckarelz nach Gundelsheim
2) durch das Schefflenztal
3) von Siglingen über Neudenau nach Untergriesheim im Jagsttal
4) von Adelsheim nach Möckmühl
5) zwischen Möckmühl und Widdern
6) von Schweigern nach Mergentheim
7) von Ettlingen über Herrenalb nach Loffenau und Gernsbach
8) von Achern durch das Kapplertal nach Baiersbronn
9) von Schiltach nach Schramberg
10) von Möhringen nach Tuttlingen
11) von Tuttlingen nach Meßkirch

Um Kosten einzusparen kam man in *Württemberg* ebenfalls nicht um Zurückstufungen minderwichtiger Staatsstraßen herum. Begonnen wurde mit dem Ausscheiden von Kameralstraßen. Bis 1861 ging der Bestand an Staatsstraßen somit auf 2549 km zurück, allerdings gefolgt von einer letzten bedeutenderen Zunahme um 170 km. Während der Regierungszeit König Wilhelms von 1816-1864 hatte sich der Umfang des Staatsstraßennetzes in Württemberg von 2079 km auf 2668 km erhöht. Insgesamt waren damals 947 km Straßen in den Staatsverband übernommen und nur 338 km daraus ausgeschieden worden.

In der nachfolgenden Zeit führte man vornehmlich Verbesserungen und Umbauten aus, so daß keine nennenswerten Erweiterungen des Staatsstraßennetzes mehr stattfanden. Andererseits verringerte sich durch Erweiterung der Ortsetter (Ortsdurchfahrten) die Gesamtlänge der Staatsstraßen von 1886 (2692 km) bis 1889 (2690 km) geringfügig.

Baden konnte die rückläufige Tendenz in der Entwicklung seines Staatsstraßennetzes nicht nur aufholen, sondern in das Gegenteil umkehren. Denn durch das Straßengesetz von 1868 waren u.a. alle Gemeindewege, die am Ende des Jahres 1867 mit einem Staatsbeitrag unterhalten wurden, vom 1. Januar 1868 an in die Klasse der Landstraßen aufgenommen worden. Außerdem sollten gemäß eines weiteren Gesetzes zur Vervollständigung des Landstraßennetzes von 1870 noch 127 Straßen, »die entweder schon Landstraßen waren oder in die Klasse einzureihen wären, innerhalb von 8 Jahren einer gründlichen Verbesserung unter-

worfen werden«. Damit war die frühere Grundlage für die Bestimmung der Landstraßen nach der Art des Verkehrs verlassen und eine große Zahl von Wegen in die Klasse der Landstraßen eingereiht, die nur einzelnen Landesteilen, nicht aber dem durchgehenden Verkehr des Landes dienten. Das Landstraßennetz vergrößerte sich laufend von 3173 km im Jahr 1868 auf 3979 km 1881 und damit stiegen auch die Kosten erheblich. Angesichts dieser übermäßigen Ausdehnung des Landstraßengesetzes erschien es der Regierung angebracht, einen Teil (933 km) jener Landstraßen vermittels der Gesetze vom 14. Juni 1884 bzw. 15. Januar 1885 wieder zurückzustufen und sie als Kreisstraßen der Kreispflege zu überweisen. Seit 1863 war das Land in elf Kreise eingeteilt, die berechtigt waren, »ihre wirtschaftlichen Angelegenheiten selbständig zu besorgen«. Von den 3983 km Landstraßen 1883 verblieben anschließend noch 3050 km im Staatsverband.

Die Länge der Staatsstraßennetze in Baden und Württemberg 1816 bis 1888 (in km)

Länder	1816	1820	1830	1853	1855[1]	1861	1862/3	1864	1868[2]	1883	1885[3]	1886	1887	1888
Baden		2161	2300		2358 (1665)		1728		3173	3983	3050		3079	
Württemberg	2079		2200	2772		2549		2668				2692		2691

[1] Nach der ersten großen Zurückstufung von 693 km Staatsstraßen 1855 in Gemeindewege ( ).
[2] Starke Zunahme durch Übernahme zahlreicher ausgebauter Gemeindewege in den Staatsstraßenverband 1868 ff.
[3] Abnahme durch Zurückstufung von 933 km Staatsstraßen in Kreisstraßen 1884/85.

In *Württemberg* hatten schon sehr früh sich neben dem Staat und den Gemeinden als Baulastträger die Amtskörperschaften aus freien Stücken der Förderung des Straßenwesens angenommen, so daß die Entwicklung schließlich ebenfalls auf 3 Straßenkategorien hinauslief: die Staatsstraßen, die von den Amtskörperschaften unterhaltenen Nachbarschaftsstraßen mit größerer Verkehrsbedeutung und die öffentlichen Gemeindewege.

Boten ursprünglich die Hauptstraßen nur zwei beladenen Fuhrwerken Platz, um aneinander vorbeizukommen, so zeichneten sich die neuen Staatsstraßen nach französischem Vorbild durch gerade Linienführung und große *Breite* aus. Bald nach dem Erscheinen des Straßengesetzes von 1810 hatte man in *Baden* die Staatsstraßen bezüglich ihres Ausbaus nach ihrer jeweiligen Verkehrsbedeutung in drei Klassen eingeteilt und 1812 bestimmt, daß die Landstraßen eine Kronenbreite von 7,20 bis 8,40 m in der ersten Klasse, von 6 bis 7,20 m in der zweiten Klasse und von 4,30 bis 6 m in der dritten Klasse erhalten sollten.

Außer kurzen Strecken der im breiten Oberrheintal verlaufenden Straßen Frankfurt–Basel und Mannheim–Kehl sind jedoch keine längeren Straßen in den für die Klasse I vorgesehenen großzügigen Ausmaßen s. Zt. gebaut worden. Als eine der ersten Kunststraßen kam die Straße von Lahr durch das Schuttertal über den Schönberg ins Kinzigtal nach dem Entwurf von *Tulla* 1824/28 zur Ausführung, um für den Verkehr aus dem unteren Breisgau nach Württemberg den fünfstündigen Umweg über Offenburg zu vermeiden. Die Fahrbahn erhielt ein einseitiges Bergprofil bei einer Breite von 5,40 m mit einem 1,20 m breiten von Randsteinen abgesetzten Fußgängerbankett auf der Talseite; die Steigung betrug 6 %. Nach 1840 ergingen in Anlehnung an Wegebauverordnungen Preußens, Bayerns und Hessens weitere Richtlinien, die Kronenbreiten vorsahen bei Landstraßen von 6,50 bis 9,60 m, bei Kreisstraßen von 6 bis 7 m und von 4,80 bis 6 m bei Gemeindewegen. Die Steigungen sollten im Gebirge möglichst 5 bis 6 %, im Hügelland 4 % und in der Ebene 2,5 % nicht überschreiten. Da die Mittel für die Baukosten meist nicht ausreichten, wurden die vorgegebenen Maße nie streng eingehalten. Im Zuge des Gesetzes zur Vervollständigung des Landstraßennetzes von 1870 waren die Straßenbreiten dann nach dem zu erwartenden Zugtierverkehr festgesetzt und bei über 100 Zugtieren täglich eine Gesamtbreite von 7 bis 8 m (Fahrbahn 5 m), bei weniger starkem Verkehr eine von 4,80 bis 6 m (Fahrbahn 4,20 bis 4,50 m) vorgeschrieben.

Ähnlich stellten sich die Verhältnisse 1849 in *Württemberg* dar, als die Breiten für die Staatsstraßen auf 6,90 bis 8,60 m und die Steigungen im Gebirge bis zu 6 % bzw. 5 % im Hügelland festgelegt waren. Ebenfalls nach dem Verkehrsbedürfnis richtete sich hier etwa seit 1860 die Breite der Chaussierung, sie schwankte zwischen 4 und 7 m, während die Nebenwege eine Mindestbreite von 0,60 m erhalten sollten. Lediglich im Neckarkreis hat es in Württemberg Staatsstraßen mit einer Maximalbreite von 14,60 m und im Donaukreis mit einer Minimalbreite von 3,40 m gegeben, in allen anderen Kreisgebieten des Landes verfügten die Staatsstraßen über eine Breite von mindestens 5 m.

Allgemein erhielten die Fahrbahnen der Staatsstraßen zu jener Zeit ein *Fundament* aus einem Steinkörper von gleichmäßiger Stärke. Die sog. »Vorlage« wurde – erst gelegt – später aufrecht gestellt und ausgekeilt. Darüber kam eine dicke Decke aus »Geschläg«. Die Stärke des Steinkörpers richtete sich nach dem

verwendeten Material und der Belastung durch den Verkehr. Sie wechselte bei der »Vorlage« ungefähr von 17 bis 20 cm, beim »Geschläg« von 10 bis 18 cm. Die Wölbung der Fahrbahn betrug 1/40 bzw. 1/50 (bei Hartmaterial) der Breite und wurde bald schon der »Planie« gegeben. Da die Fahrbahn darunter litt, war das einseitige Bergprofil aufgegeben worden. Die Rand- und Richtsteine ließ man als unzweckmäßig gleichfalls weg.

In Oberschwaben und im Bodenseegebiet stieß der Bezug von Bruchsteinen für das Fundament stellenweise wegen der teuren Anfuhrkosten auf unüberwindliche Schwierigkeiten. Man begnügte sich dort stattdessen mit einer doppelten Lage von Kies, den die eiszeitliche Moränenlandschaft dieser Gegend reichlich lieferte. Eine ca. 20 bis 25 cm dicke Schicht aus ungeworfenem Grobkies oder Wacken bildete den Grundbau, überdeckt von einer 10 cm hohen Lage gereinigten Feinkieses.

Neben Bau und Ausbau des Staatsstraßennetzes verursachte auch dessen laufende Unterhaltung beträchtliche Kosten. Weil die Abnutzung der Straßenfahrbahnen in der Hauptsache durch den Verkehr herbeigeführt wird, war es wichtig, dessen Größe und Umfang zu kennen. Seit 1850 wurde in *Baden* und 1855 in *Württemberg* von den Straßenwärtern an besonders dafür bestimmten charakteristischen Strecken während der Arbeitszeit an Wochentagen der durchgehende Verkehr durch *Zählung* der eingespannten Zugtiere aufgezeichnet. Ausgeschlossen waren Fuhrwerke für landwirtschaftliche Zwecke und jene, die den Verkehr innerhalb der Orte vermittelten. Entsprechend einer 1853 in Baden erlassenen Instruktion wurden die Straßen nach ihrer Durchschnittsfrequenz in 7 Klassen abgeteilt (später ebenso in Württemberg), von denen in der I. Klasse mehr als 1000, in der II. Klasse 500 bis 1000, in der III. Klasse 250 bis 500, in der IV. Klasse 100 bis 250, in der V. Klasse 50 bis 100, in der VI. Klasse 30 bis 50 und in der VII. Klasse weniger als 30 Zugtiere in einem Tag die Straße benutzten. Die Klassifikation änderte sich regelmäßig alle 4 Jahre. In die Klasse I gehörten beispielsweise die Straßen in der Nähe der Städte Karlsruhe, Mannheim und Freiburg; in die Klasse II jene bei Baden-Baden, Heidelberg, Rastatt, Bruchsal, die ganze Murg- und Höllentalstraße; in die Klasse III die Rheintalstraße und die in die Gebirge abzweigenden Straßen der größeren Seitentäler; in die Klasse IV die Hauptstraßen des Schwarzwalds und der Kreise Mosbach, Heidelberg, Lörrach und Konstanz. Bis zum Jahre 1880 hatte der Verkehr auf 3/4 der Landstraßen namhaft zugenommen, auf 1/4 – der neu erbauten Eisenbahn wegen – sich vermindert. Seither aber zeigten die mit der Eisenbahn parallel hinziehenden Straßen von Jahr zu Jahr ebenfalls zunehmenden Verkehr. Die aus den Seitenorten auf die Eisenbahn oder umgekehrt gehenden Gütertransporte traten nicht mehr wie früher mit der nächsten Eisenbahngüterstation in Verbindung, sondern bedienten sich so weit der Straßen, als ihnen die Möglichkeit geboten war, das Straßenfuhrwerk für einen Tag vollständig auszunutzen. Der Verkehr auf der Straße Frankfurt–Basel verzeichnete 25 Jahre nach Eröffnung der Eisenbahn schon eine Zunahme von 71 %. Die Murgtalstraße von Rastatt nach Freudenstadt erhielt infolge der Eisenbahn von Rastatt nach Gernsbach (1869) und der in Baden und Württemberg verbesserten Landstraßen einen Verkehrszuwachs von ca. 130% (1855: 192 Zugtiere, 1865: 473 Zugtiere, 1875: 565 Zugtiere, 1894: 503 Zugtiere). Sie trat in der Rangordnung an die Stelle der einst verkehrsreichsten Straße durch das Höllental, die andererseits durch den Bau der Eisenbahn Freiburg–Neustadt 1887 zunächst zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken war (1855: 283 Zugtiere, 1875: 462 Zugtiere, 1894: 52 Zugtiere). Seit der Öffnung der Grenze am Rhein nach dem Krieg und der Inbetriebnahme von 8 weiteren Schiffsbrücken 1873 belebte sich auch der Verkehr auf den Zufahrten und benachbarten Straßenabschnitten zum Elsaß und zur Schweiz. – Bei einer Straßenlänge von 4000 km kamen in Baden 1884 auf einen Tag und Kilometer 118 Zugtiere. Damit hatte die Steigerung in den letzten 30 Jahren pro Tag und Kilometer durchschnittlich 52 % betragen.

In *Württemberg* ergab die Zählung von 1884 vergleichsweise einen Durchschnittsverkehr von 144 Zugtieren täglich auf einem Kilometer Staatsstraße. Von 1858 bis 1875 hatte eine starke Abnahme des Verkehrs – namentlich bei 16 parallel neben der Eisenbahn sich hinziehenden Straßen – stattgefunden, von 1875 bis 1884 trat eine mäßige Zunahme ein, dann blieb der Verkehr annähernd gleich bis 1892:

1858: 187 Zugtiere	1884: 144 Zugtiere
1860: 175 Zugtiere	1886: 141 Zugtiere
1863: 162 Zugtiere	1888: 146 Zugtiere
1875: 134 Zugtiere	1892: 148 Zugtiere

täglich auf einen Kilometer Staatsstraßen im Durchgangsverkehr.

Neben dem Durchgangsverkehr berücksichtigten die Zählungen von 1884 an auch den örtlichen Verkehr und trafen durch die Einführung des »Zugtier-km« genauere Bestimmungen hinsichtlich der Durchschnittsberechnungen. Im Gegensatz zu Baden, das seine Zählungsergebnisse schon früher in Straßenkarten festhielt, entstanden die ersten württembergischen Verkehrsmengenkarten (1 : 400 000) nicht vor 1884 (Siehe Nebenkarte 3). Diese Karten zeigen, daß damals der durchgehende Verkehr in der Nähe der Städte Stuttgart, Ulm, Heilbronn, Reutlingen, Ludwigsburg, Tübingen und Göppingen am größten, in den Oberämtern Sulz, Gerabronn und Künzelsau am kleinsten war. Die größte Länge der Staatsstraßen entfiel in die Verkehrsklassen IV mit 100 bis 250 Zugtieren und V mit 50 bis 100 Zugtieren täglich auf 1 km. Einer Berechnung des durchschnittlichen Verkehrs für ganze

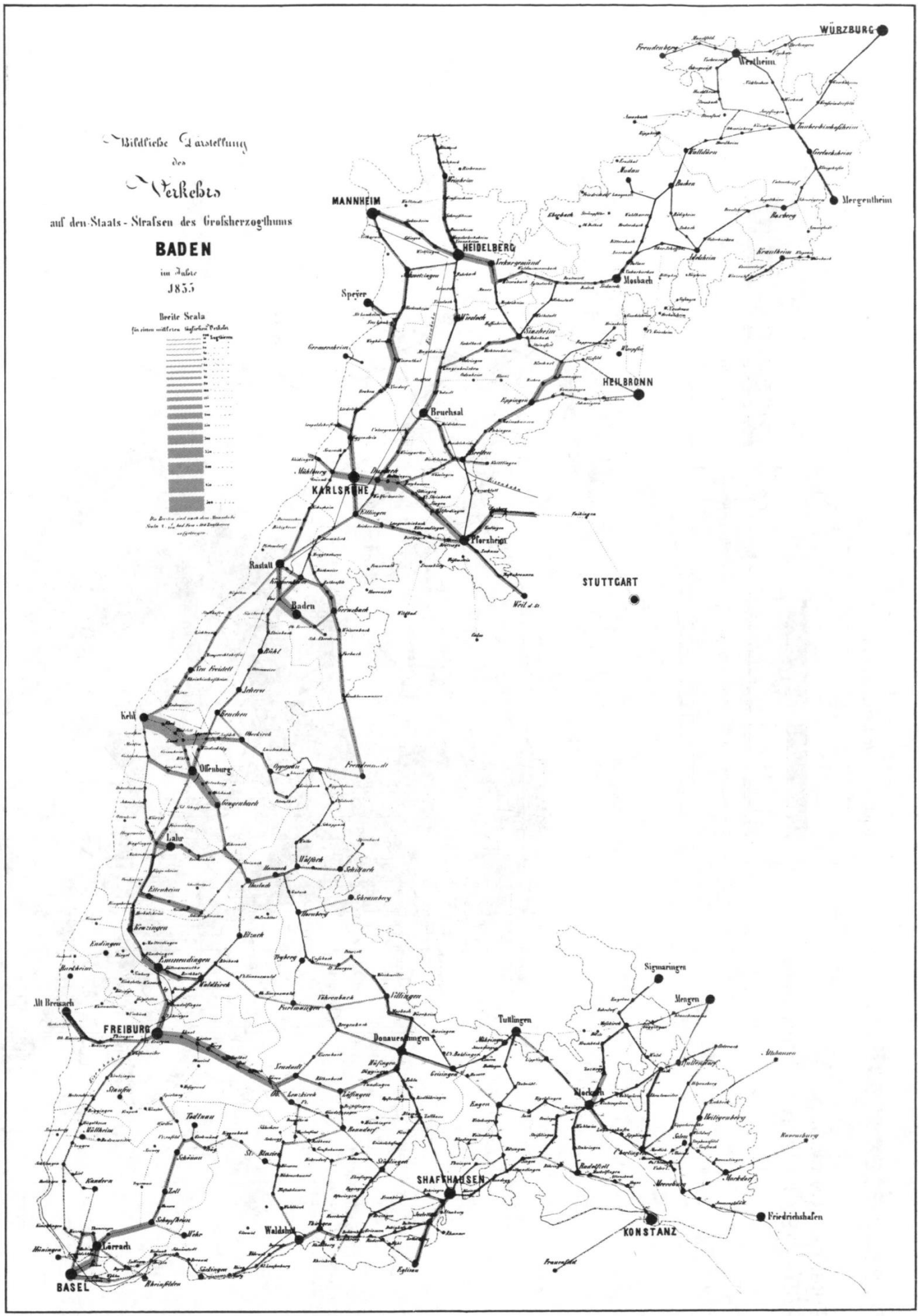
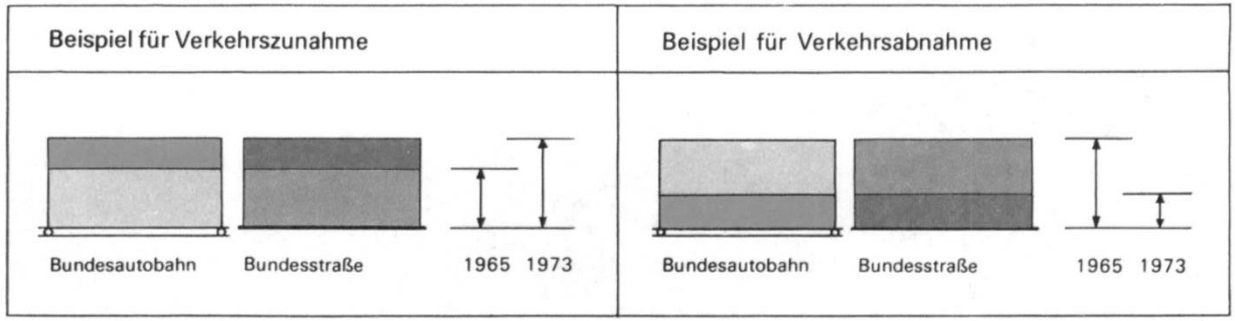


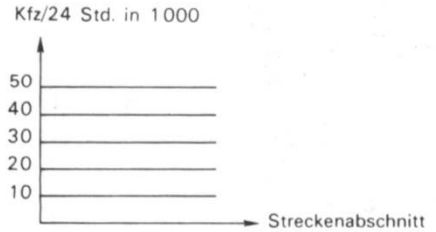
Abb. 1 (nach: Straßen- und Brückenbau in Baden-Württemberg)

Bundesfernstraßen

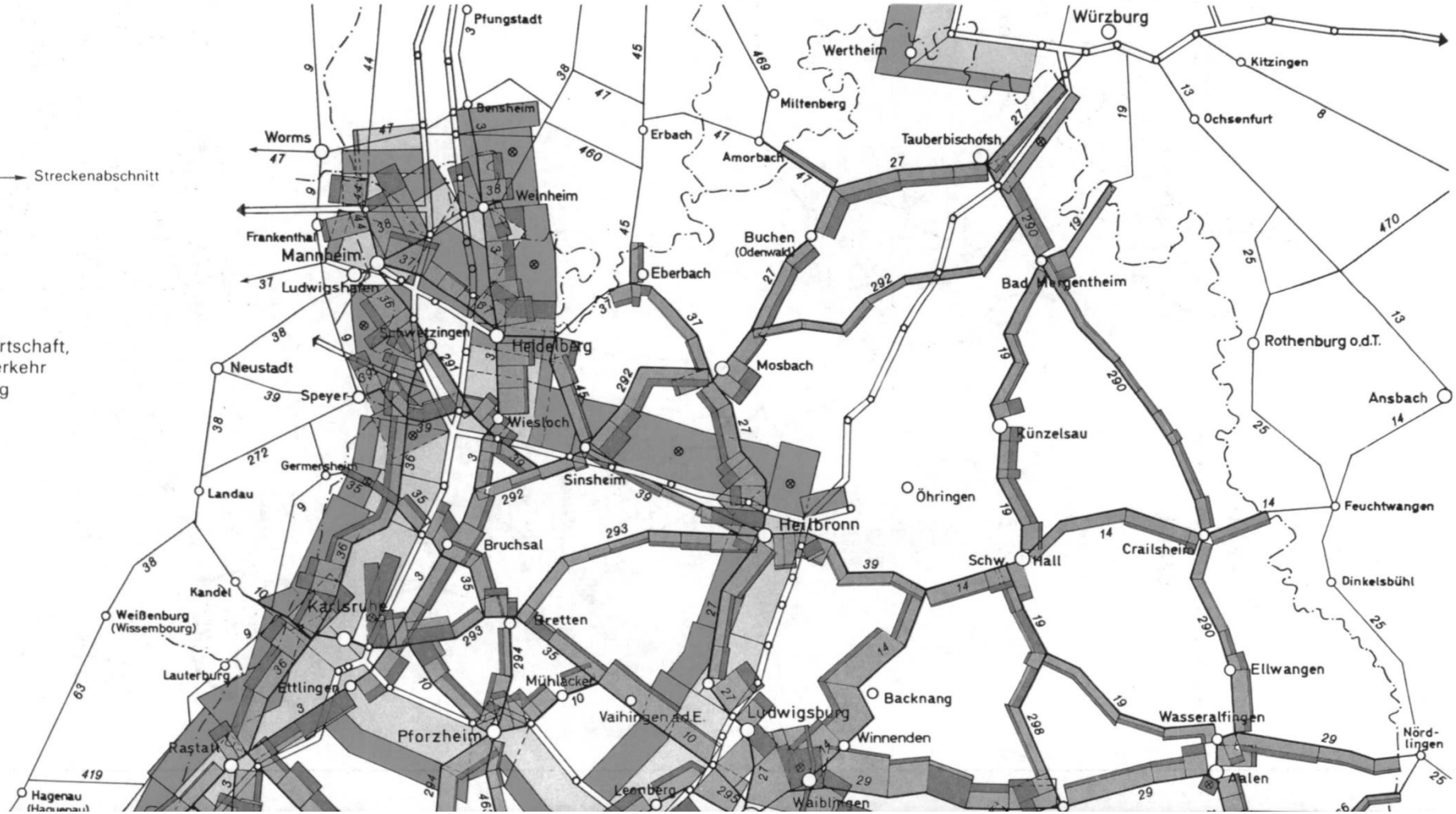
Verkehrsentwicklung 1965 – 1973 (Jahresmittelwerte)



⊗ Straße 1965 nicht gezählt oder erst nach 1965 unter Verkehr



Quelle:
Ministerium für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr
Baden-Württemberg



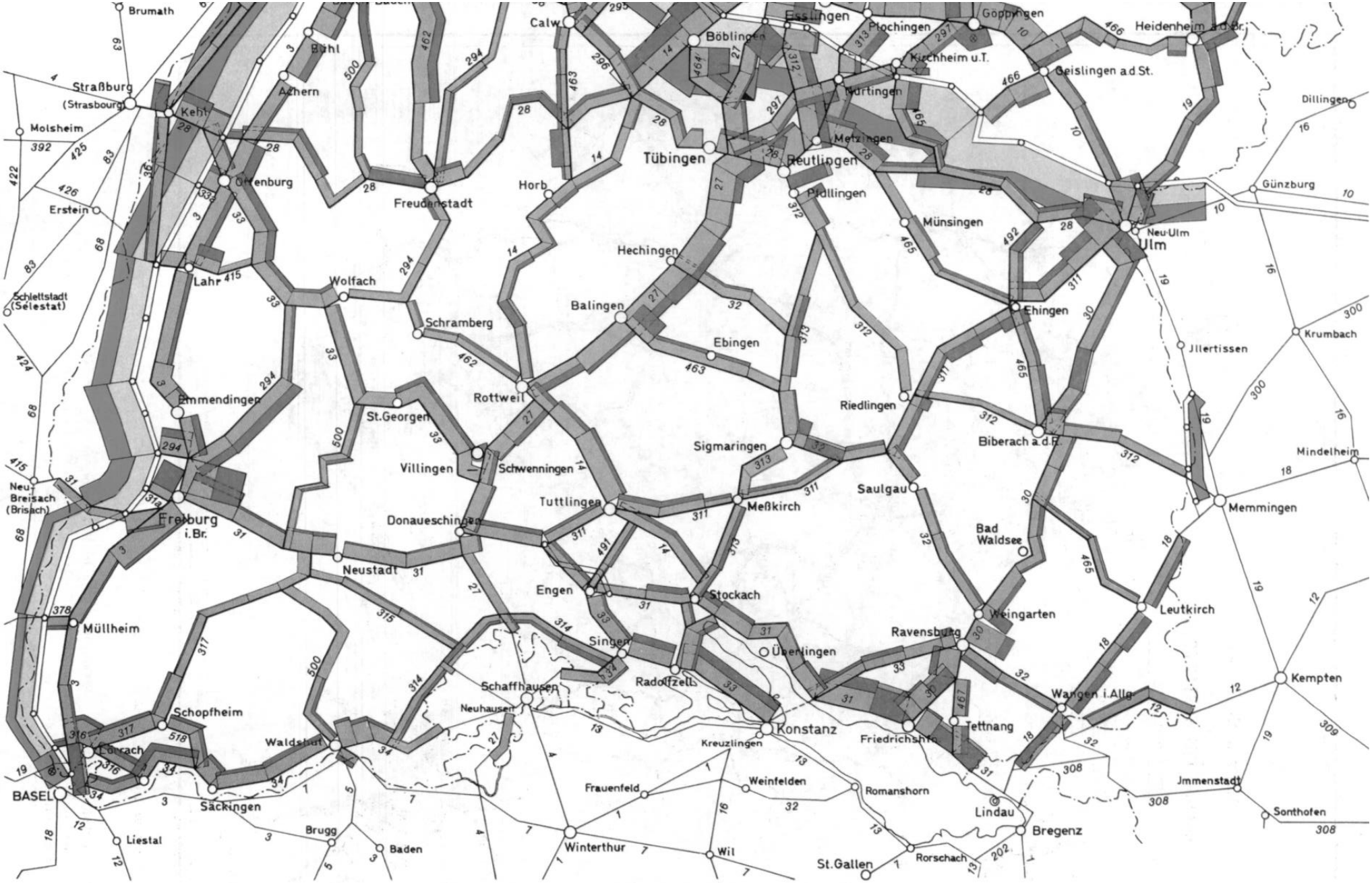
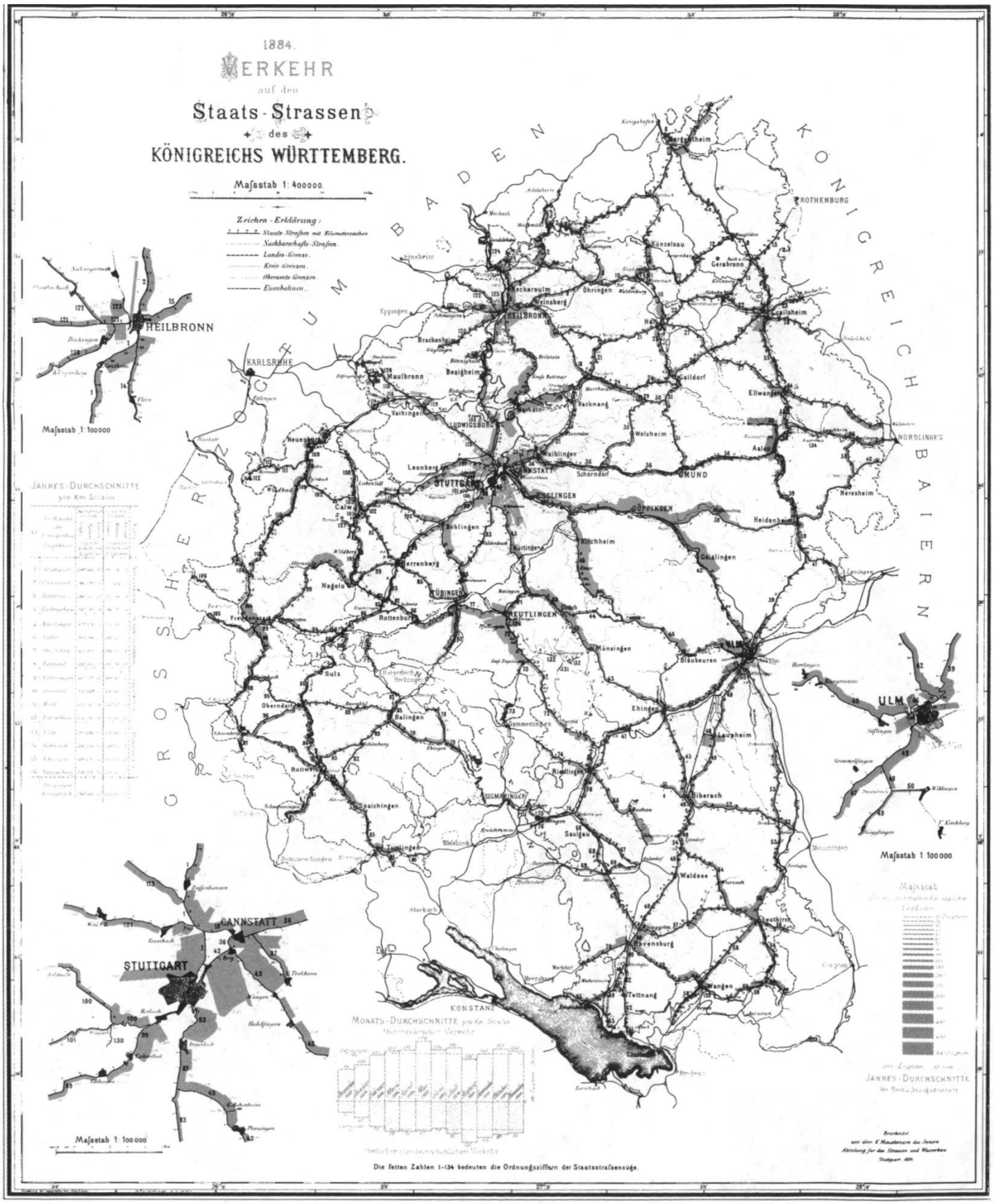


Abb. 2 (nach: Generalverkehrsplan 1975)



Lith. Anstalt v. G. Hopphan in Stuttgart.

Abb. 3 (nach: Straßen- und Brückenbau in Baden-Württemberg)

Historischer Atlas von Baden-Württemberg: Farbige Beilage zu den Erläuterungen X, 3
Herausgegeben von der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg 6. Lieferung 1977
Druck: Offizin Chr. Scheufele, Stuttgart

Straßenzüge nach bewegte sich der stärkste durchgehende Verkehr mit mehr als 250 Zugtieren täglich (Klasse III) auf den folgenden Straßenzügen: Heilbronn–Wimpfen, Stuttgart–Ulm, Stuttgart– Heilbronn, Bebenhausen–Böblingen, Ludwigsburg–Backnang, Reutlingen–Tübingen.

Die Verkehrsbeobachtungen erbrachten u.a. auch Hinweise darüber, daß mit der Verbesserung der Straßen die Belastung der Fuhrwerke zunahm, was wiederum zu einer noch höheren Abnutzung der Fahrbahn führte. Man sah sich bezüglich der Unterhaltung des Straßennetzes bald veranlaßt, für die *Beschotterung* besseres und härteres Material zu benutzen anstelle des jeweils in der Umgebung gewonnenen. Dank ihres geologischen Untergrundes waren *Baden* und *Württemberg* reich an Materialien, wie sie s. Zt. im Straßenbau verwendet wurden. Zu den begehrten harten Gesteinen zählten besonders die Porphyre, Quarze, Gneise, Basalte und Granite aus Odenwald und Schwarzwald. Im Oberrheintal gab es große Mengen an Rheinkies und Rheinwacken. Den verbreiteten Muschelkalk lieferten die ausgedehnten Gäulandschaften des Kraichgaus sowie an Neckar und Tauber. Keuperfleins und Lias fanden Verwendung im Schwäb. Keuper-Lias-Land und Weißjurakalke auf der Schwäb. Alb. Am Bodensee sowohl als auch in Oberschwaben standen, wie schon erwähnt, Grubenkies, Grubenwacken und Flußkiese der Moränenlandschaft zur Verfügung. Da die billigeren Eisenbahntransporte inzwischen ein Herbeischaffen des Straßenbaumaterials selbst aus weiteren Entfernungen ermöglichten, schränkte man die Verwendung der anfangs viel benutzten weicheren Kalkgesteine und Flußgeschiebe zugunsten des Porphyrs ein. Dieses begehrte harte Gestein kam als Quarzporphyr, Porphyrbreccie und Tonporphyr aus Brüchen an der Bergstraße (Dossenheim, Ziegelhausen), am Vormberg bei Baden-Baden und am Kesselberg nahe Triberg. Bei nicht zu schweren und zu zahlreichen Fuhrwerken besaß auch der verbreitete Kalkstein noch genügend Druckfestigkeit, um bei billigen Beschaffungskosten wirtschaftlich zu sein. – Württemberg bezog das harte Gestein – besonders den Porphyr – vorerst aus Baden und hatte für die Straßeninspektion Heilbronn einen Bruch bei Heidelberg gekauft. Untersuchungen von 1884/88 darüber, ob nicht auch im eigenen Land entsprechende gute Materialien gefunden werden könnten, ergaben Vorkommen von Aplit im oberen Enztal, von Porphyr bei Schramberg und Freudenstadt sowie Basalt bei Urach.

Anfangs wurden die kleingeschlagenen Schotter dieser Gesteine im sog. »Flicksystem« in die ausgefahrenen Vertiefungen der Fahrbahnen eingelegt. Obgleich die Methode einen gleichmäßig guten Zustand der Straßenzüge auf der ganzen Erstreckung möglich machte, empfand man doch das sich über das ganze Jahr erstreckende Flicken als lästig. Auch wollten die neuen elastischen Bereifungen des aufkommenden Kraftwagenverkehrs die eingelagerten Schotter nicht festdrücken. Um 1900 ging man zur deckenweisen Instandhaltung vor allem bei Straßenzügen mit starkem und mittlerem Verkehr von mindestens 100 Zugtieren pro Tag über. Die schadhaften Abschnitte wurden planmäßig mit geschlossenen Neudecken belegt mittels Dampfwalze und unter Verwendung von Hartschottern aus Porphyr und geschlagenen Rheinwacken.

Hatten s. Zt. nach anfänglichem Aufschwung die Eisenbahnen die Staatsstraßen um ihre Bedeutung für den Durchgangsverkehr gebracht, so war es jetzt die *Erfindung* des *Kraftwagens* Ende des 19. Jahrhunderts, mit der ihre »Renaissance« begann. Durch sein größeres Gewicht, die Saugwirkung seiner Gummibereifung und die höhere Schnelligkeit fügte der Kraftwagen der damaligen Straßendecke jedoch schwerste Schäden zu. Auch in Linienführung und Breite genügten die Straßen nicht mehr, so daß die Straßenbauingenieure sich vor neue Aufgaben gestellt sahen.

Dem Auto als Nutzfahrzeug verhalf der erste Weltkrieg zum endgültigen Durchbruch. Die Militärs drängten zum Bau von Lastkraftwagen, nachdem sie die Verwundbarkeit der Eisenbahnen erkannt hatten. In der Nachkriegszeit bevölkerten unzählige Lastkraftwagen dann die ausgefahrenen, mit Schlaglöchern übersäten Straßen. Die Forderung nach einem einheitlichen Ausbau der Straßen für den nun weiterreichenden Verkehr führte 1921 zur Gründung des »Deutschen Straßenbauverbandes« in Dresden. Um Klarheit zu gewinnen »über die Größe des auf jeder Straße tätigen zerstörenden Einflusses« wurde ein Jahr später auf der ersten Vorstandssitzung in München – wie s. Zt. 1850 in Baden und 1855 in Württemberg schon – eine Verkehrszählung beschlossen. Diese erste »allgemeine deutsche Verkehrszählung« fand 1924/25, die zweite 1928/29 statt. Da es sich gezeigt hatte, daß die vorhandenen Straßen für den wachsenden Kraftwagenverkehr wenig geeignet waren, griff die Reichsregierung 1933 den Gedanken des Baus von *Autobahnen* der HAFRABA angesichts von 7 Mill. Arbeitslosen auf. Die HAFRABA war eine 1926 gegründete Gesellschaft, die sich zum Ziel gesetzt hatte, Autostraßen für eine Durchquerung Europas von den Hansestädten Lübeck und Hamburg über Frankfurt und Basel nach Genua zu planen Mit der Errichtung des Unternehmens »Reichsautobahn« am 27.6.1933 wurde die einheitliche Führung des Landstraßenwesens und der Bau eines Nur-Autostraßennetzes verwirklicht. Das Reichsgesetz vom 26. März 1934 schuf die Grundlage für die Neueinteilung der verkehrswichtigen deutschen Straßen in Reichsstraßen, Landstraßen I. Ordnung und Landstraßen II. Ordnung (sog. klassifizierte Straßen). Gleichzeitig wurden die Straßen der Baulast des Reiches, der Länder und der Kreise zugewiesen. Das neue *klassifizierte* Straßennetz von *Baden, Württemberg* und *Hohenzollern* setzte sich nach dem Stand von 1936 wie folgt zusammen (einschl Ortsdurchfahrten):

Land	Reichs-straßen	Landstr. I. Ordn.	Landstr. II. Ordn.	Klassifiz. Straßen
	km	km	km	km
Württemberg	1 734	6 497	5 570	13 801
Baden	1 642	3 030	3 563	8 235
Hohenzollern	100	302	213	615
insgesamt	3 476	9 829	9 346	22 651

Auf die Neugliederung folgte von 1935 an der planmäßige Ausbau des badisch-württembergischen Straßennetzes: So sind an den Reichsstraßen insgesamt 84 Umbaumaßnahmen durchgeführt worden. Bei den Landstraßen I. Ordnung standen an erster Stelle die Oberflächenbefestigung der zahlreichen vom Land übernommenen Nachbarschaftsstraßen, der Bau von Zubringern für die Autobahn und die Instandsetzung von Ortsdurchfahrten. Der Reichsautobahnbau begann im heutigen Baden-Württemberg 1933 mit dem Abschnitt Viernheim–Mannheim–Heidelberg (innerhalb der HAFRABA). Am 3. Oktober 1935 konnte der Abschnitt Viernheim–Heidelberg dem Verkehr übergeben werden. Ihm folgten die Abschnitte Heidelberg–Bruchsal 1936, Bruchsal–Karlsruhe 1937 und Karlsruhe–Ettlingen 1938. In südlicher Richtung waren die Bauarbeiten bis Baden-Baden gelangt, als sie im zweiten Weltkrieg 1942 eingestellt werden mußten. Der Beginn der anderen großen Autobahnverbindung des Landes zwischen Karlsruhe, Stuttgart und Ulm fällt ebenfalls in die dreißiger Jahre. Bereits 1936/37 entstand der Albabstieg. Mit dem Albaufstieg begann man 1938, der Krieg zwang 1941 zum Abbruch der Arbeiten. Auf die Vorkriegszeit geht auch der Bau der Autobahn von Stuttgart–Leonberg über Ludwigsburg nach Heilbronn/Weinsberg (1938/40) noch zurück.

Erst 1955, nachdem das Land *Baden-Württemberg* 1952 gegründet worden war, konnten die Arbeiten im Straßenbau wieder aufgenommen werden. Seitdem ist das Innenministerium oberste Straßenbaubehörde des Landes. Die Zuständigkeit des Autobahnamtes, das dem Verwaltungsgesetz von 1955 entsprechend die Stellung einer Landesbehörde besitzt, erstreckt sich auf das ganze Landesgebiet. Nach der Beseitigung der Kriegsschäden und Spuren langjähriger Vernachlässigung, galt die Hauptsorge der Straßenbauverwaltung zunächst der Erhaltung der Straßendecken sowie dem Wiederaufbau der zerstörten Brücken. Später folgten Verbreiterungen der Straßen, Neu- und Umbauten bzw. Umgehungen. Der erste Generalverkehrsplan für die Ausbesserungs- und Ausbauziele an Bundesstraßen und Bundesautobahnen wurde 1955 vom Bundesverkehrsministerium als Zehnjahresplan aufgestellt. Ihn lösten 1965 drei Vierjahrespläne ab. Die Rechtsverhältnisse der Straßen regelte für die Bundesfernstraßen 1953 das Bundesstraßengesetz, für alle übrigen Straßen das Straßengesetz für Baden-Württemberg von 1964. Soweit sie nicht Bundesfernstraßen waren, wurden die öffentlichen Straßen jetzt in die Gruppe der Landstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen eingeteilt. Laufende Verkehrszählungen unterrichteten seither, in welcher Weise der Ausbauzustand des Straßennetzes den Anforderungen entspricht. Alle vier bis fünf Jahre wird der Generalverkehrsplan des Landes Baden-Württemberg fortgeschrieben.

Zu den bedeutendsten Baumaßnahmen nach Ende des zweiten Weltkrieges gehörten zunächst die Fertigstellung der Reststrecke der HAFRABA 1962 und des Albaufstiegs 1957, der die Vierbindung von Stuttgart nach München verbesserte. Inzwischen wurde außer einer 1968/70 von Heidelberg bis nördlich Weinheim eröffneten Parallelstrecke zur Entlastung der alten HAFRABA in Richtung Darmstadt noch eine zweite Nord-Süd-*Autobahn* von Würzburg über Heilbronn und Stuttgart an den westlichen Bodensee vorgesehen. Von ihr ist nach Norden hin der Anschluß an die Autobahn Stuttgart–Weinsberg bis Kist (Würzburg) seit 1972/74 fertiggestellt. Im Süden konnte dagegen erst der Streckenabschnitt zwischen Villingen-Schwenningen und dem Autobahnkreuz Singen 1973 bzw. 1975 dem Verkehr übergeben werden. Die zweite von Westen nach Osten führende Autobahn von Mannheim/Schwetzingen–Schwetzingen/Hockenheim–Autobahnkreuz Walldorf–Sinsheim–Heilbronn/Weinsberg in Richtung Nürnberg wurde 1965 begonnen und erreichte 1975 Kupferzell. Hier bietet die Trasse Walldorf–Heilbronn–Stuttgart eine neue Alternative für den Fernverkehr zwischen Rhein-, Main-, Ruhrgebiet und den Industriezentren im Stuttgarter Raum und in Süddeutschland. Zwischen Viernheim und Mannheim/Sandhofen schneidet die Autobahn nach Saarbrücken den Nordwestzipfel des Landes. Sie wurde nach dem Krieg 1961/64 bis Frankenthal voll ausgebaut.

Das so geplante Grundnetz der Autobahn ergänzen als Fernstraßen 35 das Land berührende *Bundesstraßen.* Gleich den Autobahnen sind sie z. T. den Europastraßen zugeordnet.

Dem Europastraßennetz (E) in Baden-Württemberg zugeordnete Autobahnen (A) und Bundesstraßen (B):

E 4 Skandinavien–Portugal	A 10 Heidelberg–Basel
E 11 Frankreich–Österreich	B 28 Straßburg–Appenweier
	A 10 Appenweier–Karlsruhe
	A 21 Karlsruhe–Ulm
E 12 Frankreich–Sowjetunion	A 20 Mannheim–Heilbronn
	B 29 Heilbronn–Schwäb. Hall
	B 14 Schwäb. Hall–Nürnberg
E 61 Schweiz–Deutschland	B 12 Lindau–München
E 70 Schweiz–Deutschland	B 27 Schaffhausen–Stuttgart
	A 23 Stuttgart–Heilbronn
	B 39 Heilbronn–Schwäb. Hall
	B 19 Schwäb. Hall–Würzburg
E 121 Frankreich–Österreich	B 28 Straßburg–Appenweier
	A 10 Appenweier–Offenburg
	B 33 Offenburg–Donaueschingen
	B 31 Donaueschingen–Lindau

Den Verkehr zwischen den Landkreisen zu vermitteln und innerhalb von ihnen, ist die Aufgabe der Landes- und Kreisstraßen. Einen Überblick über die Entwicklung des *klassifizierten* Straßennetzes von. Baden-Württemberg nach dem zweiten Weltkrieg bis heute gibt die nachstehende Tabelle:

Klassifizierte Straßen	(1936) km	1.1.1956 km	1.1.1966 km	1.1.1977 km
Bundesautobahnen	(.)	298	488	774
Bundesstraßen	(3 476)	3 555	4 151	4 765
Landesstraßen	(9 829)	11 236	12 985	12 705
Kreisstraßen	(9 346)	9 027	8 841	9 196
insgesamt	(22 651)	24 116	26 465	27 440

(einschließlich Ortsdurchfahrten und in der Baulast Dritter liegende Abschnitte).

Die sich zeigenden vorübergehenden Abnahmen im Bereich der Kreisstraßen 1966 sowie bei den Landesstraßen 1977 erklären sich aus inzwischen erfolgten Umstufungen zugunsten der Bundesstraßen. In ihrer Gesamtlänge haben die klassifizierten Straßen jedoch laufend zugenommen und zwar im Durchschnitt der Jahre 1956 bis 1973 beispielsweise durchschnittlich um 1,5 %. Demgegenüber stieg die Zahl der im Lande zugelassenen Kraftfahrzeuge durchschnittlich um 13,3 %. Während 1956 auf 1000 Einwohner noch 44,6 Personenkraftwagen entfielen, waren es 1966 immerhin schon 181,7 und 1973 bereits 286,2. Als Sättigungsgrenze werden allgemein 330 Personenkraftwagen auf 1000 Einwohner angenommen. Diese überdurchschnittliche Zunahme des Kraftfahrzeugbestands ist die Hauptursache dafür, daß die Verkehrsverhältnisse in den Zentren der Verdichtungsräume und in den Spitzenzeiten des Berufsverkehrs sich nicht wesentlich gebessert haben trotz des intensiven Baus von Straßen, die inzwischen das Land mit einem dichten Netz überziehen.

II. Erläuterungen zur Karte

Von den wichtigsten der heutigen Straßen enthält die vorliegende Karte in *grün* die Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen nach dem bis dahin neuesten Stand von 1976. In *rot* sind die alten Staatsstraßen dargestellt, wie sie bis um 1855 bestanden haben, als in Baden nach dem Bau der ersten Eisenbahnen die umfangreichen Zurückstufungen im Staatsstraßennetz erfolgten und die Entwicklung in beiden Ländern zunächst getrennte Wege ging (vgl. S. 1 ff). Die roten unterbrochenen Linien entsprechen dabei den zurückgestuften Strecken.

Ein Blick auf das Kartenbild läßt das alte Großherzogtum *Baden* erkennen, das fast einem großen C gleich das ganze ehem. Königreich Württemberg und die Hohenzollernschen Lande im Osten umgibt, während der Rhein im Westen die Grenze bildet. In dieser seiner langen nordsüdlichen Erstreckung mit einer engen »Wespentaille« und dem Anteil an dem von Gebirgen gesäumten Oberrheintiefland als Kernlandschaft ist Baden ein ausgesprochenes Land des Durchgangsverkehrs gewesen, das keinen naturgegebenen Mittelpunkt besaß. Jedoch entstanden entlang der das ganze Land verbindenden Rheintalstraße Frankfurt–Basel besonders in den größeren Städten Mannheim, Karlsruhe und Freiburg mehrere Einzelzentren, die den Verkehr aus dem Kraichgau und den Seitentälern des Schwarzwalds auf sich lenkten. Im Gegensatz zum Schwarzwald bot das Kraichgauer Hügelland verkehrsmäßig einen Übergang aus dem Oberrheintal zum Bauland und Tauberland im Nordosten Badens. Zum Bodensee im Südosten des Landes führten die Verbindungen entlang des Hochrheins oder über den Schwarzwald von Freiburg durch das Höllental nach Schaffhausen und Konstanz bzw. von Offenburg durch das Kinzigtal über Villingen.

Anders als in Baden bildete im Königreich *Württemberg* Stuttgart am Südrand des Neckarbeckens politisch den Landesmittelpunkt, von dem aus die wichtigsten Straßen strahlenförmig ihren Anfang nahmen und sich in den Landesteilen weiter verzweigten wie z.B. in Ulm, Reutlingen oder Heilbronn. Trotz seiner zentraleren Lage konnte sich aber auch in Württemberg durch die Ungunst der Oberflächenformen kein gleichmäßiges Verkehrsnetz entwickeln. Neben dem Schwarzwald und der Schwäb. Alb stehen hier im Südwestdeutschen Schichtstufenland die sich über weite Strecken hinziehenden Stufen unterschiedlicher Höhe, vor allem der Albtrauf und der markante Keuperstufenrand, behindernd im Weg.

Im Grenzgebiet der beiden Staatsstraßennetze zeigt die Karte in Nordostbaden und Nordwürttemberg sowie am Rand des Schwarzwalds und Alpenvorlands noch einzelne rote Linien, die auf der benachbarten Seite aus politischen und finanziellen Gründen ihre Fortsetzung (vgl. S. 2) erst nach 1855 (dem Stand der Karte) gefunden haben. Heute ergänzen sich das ehem. badische und württembergische Staatsstraßennetz gegenseitig im neuen Bundesland.

Mit seinen zahlreichen rot/grünen Doppellinien macht das Kartenbild deutlich, daß die meisten der alten Staatsstraßen (rot) in den heutigen klassifizierten Straßen (grün) weiterleben, wenn auch nicht alle die Bedeutung von Bundesstraßen erlangt haben. Immerhin folgen beispielsweise nachstehend genannten alten Staatsstraßen und ehemaligen Postrouten Badens und Württembergs heutige meist stark befahrene Bundesstraßen, so der Strecke

von Basel über Freiburg, Offenburg, Rastatt nach Speyer und Mannheim die Bundesstraße (B) 3;

von Straßburg über Kehl, Offenburg, Villingen nach Schaffhausen die B 28, B 33, B 27;

von Basel nach Schaffhausen die B 54;

von Schaffhausen über Stockach, Meßkirch, Mengen, Riedlingen, Ehingen, Ulm nach Augsburg die B 34, B 313, B 311;

von Stuttgart über Plochingen, Göppingen, Geislingen nach Ulm die B 10;

von Stuttgart über Schorndorf, Gmünd, Aalen und Ellwangen nach Dinkelsbühl und Nürnberg die B 14, B 29;

von Stuttgart über Waldenbuch, Tübingen, Balingen, Tuttlingen nach Schaffhausen die B 27, B 14, B 31, B 33;

von Stuttgart über Ludwigsburg, Besigheim, Heilbronn, Fürfeld und Sinsheim nach Prankfurt die B 27, B 39;

von Stuttgart über Enzweihingen und Knittlingen nach Bruchsal und Mainz die B 10, B 35, B 3;

von Stuttgart über Enzweihingen und Pforzheim nach Straßburg die B 10, B 294, B 28.

Insgesamt betrachtet bestimmen dieses von seinen Oberflächenformen abhängige Verkehrsnetz des *Landes Baden-Württemberg* zwei Hauptlinien, denen schon von alters her die großen Verkehrsströme gefolgt sind (siehe Nebenkarte 2). In nordsüdlicher Richtung ist es das badische Oberrheintiefland von Mannheim bis Basel mit seinem starken internationalen Durchgangsverkehr, zum anderen führt die West-Ost-Verbindung Karlsruhe bzw. Bruchsal–Stuttgart–Ulm durch die Senken des Kraichgaus und des württembergischen Neckarbeckens hindernisfrei in das Landesinnere, ehe die Schwäb. Alb zu überqueren ist. Infolge ihrer Verbindung von Oberrheinebene und Neckarbecken kommt jener Linie für das Land eine ganz besondere Bedeutung zu. – Im Zuge dieser beiden Verkehrsachsen liegen die Schiffahrtsstraßen des Landes, der Rhein und der Neckarkanal, an sie haben sich schon früh die beiden wichtigsten Eisenbahnlinien des Landes, die Eisenbahn Mannheim/Heidelberg–Basel und Karlsruhe/Bruchsal–Stuttgart–Ulm, sowie die verkehrsmäßig bedeutenden Bundesstraßen 3 Heidelberg–Basel und 35/10 Bruchsal–Stuttgart–Ulm angelehnt, an sie lehnen sich ebenso die ersten Autobahnlinien des Landes an. Hier konzentrieren sich der Verkehr und die Verkehrsträger in einer Stärke, wie in keinem anderen Teil des Landes. Auch die Wirtschaft ist diesen zwei Verkehrsachsen gefolgt. Im Bereich dieser Linien liegen die bevölkerungsreichen Industriegebiete des Mannheimer, Karlsruher und Pforzheimer Raumes, die Industrieballungen im Großstuttgarter Raum mit den Schwerpunkten in Stuttgart, Heilbronn, Esslingen, Nürtingen und Reutlingen sowie das Ulmer Industriegebiet. Daß es abgesehen vom Raum Lörrach–Weil längs der Rheintallinie zwischen Karlsruhe und Basel zu keiner größeren Industriekonzentration gekommen ist, hat seinen Grund wohl in der Grenzlandlage des Oberrheintals zwischen den beiden Weltkriegen.

Um die beiden Hauptverkehrsachsen rankt sich das übrige durchaus dichte Verkehrs- und Straßennetz (grün) des Landes. Ihm ist es zu verdanken, daß auch außerhalb der Räume mit Industriekonzentrationen Wirtschaftsbetriebe von beachtlichem Leistungsvermögen entstanden und damit der Industrialisierung des Landes eine gewisse weiträumige Streuung ermöglicht wurde.

III. Literatur

BAER, F. J.: Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogtum Baden. 1878.

BAER, F. J.: Das Straßenbauwesen in dem Großherzogtum Baden unter dem Einfluß der Eisenbahnen. 1890.

Beiträge zur Statistik der Inneren Verwaltung des Großherzogtums Baden. 15. Heft: Straßenbau (1851-1860) mit einem bes. Kartenheft. 31. Heft: Straßenbau (1861-1867) Bearb. von der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus i. J. 1862 bzw. 1868, Karlsruhe 1963, 1969.

CASSINONE, H.: Die geschichtliche und technische Entwicklung des Straßenwesens in Baden 1810-1920. Karlsruhe 1925. Selbstverlag.

Das Großherzogtum Baden in geographischer, naturwissenschaftlicher, geschichtlicher, wirtschaftlicher und staatlicher Hinsicht dargestellt. 1885.

Das Königreich Württemberg 2,1. Hg. Königl. statist.-topogr. Bureau. 1884.

DEHLINGER, A.: Württembergs Staatswesen 2. 1953.

Deutscher Planungsatlas. 4 Baden-Württemberg. 1969.

Generalverkehrsplan 1975. Baden-Württemberg. Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr.

KÜBLER, K. und P.-H. GERHARDT: Verkehr. In: Das Land Baden-Württemberg. Amtliche Beschreibung nach Kreisen und Gemeinden. 1 Allgemeiner Teil. 1974.

LÖFFLER, K.: Geschichte des Verkehrs in Baden von der Römerzeit bis 1872. 1910.

Straßen und Brücken im Lande Baden-Württemberg, 1.-3. Folge. Hg. Innenministerium Baden-Württemberg, Abt. Verkehr, 1956-1966.

Topographischer Atlas des Königreichs Württemberg 1 : 50 000, 1. Ausgabe, 1821-1851.

Topographischer Atlas über das Großherzogtum Baden 1 : 50 000, 1. Ausgabe 1838-1849.

Verwaltungsberichte der königlichen Ministerialabt. für Straßen- und Wasserbau für die Rechnungsjahre 1887/88 bis 1892/93. Hg. Kgl. Ministerium des Innern, Stgt. 1891, 1892, 1894.

WÜRTZ, L.: Die geschichtliche Entwicklung des Straßennetzes in Baden-Württemberg. 1970.

Historischer Atlas von Baden-Württemberg: *Erläuterungen*
Herausgegeben von der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg
6. Lieferung 1977
Druck der Erläuterungen: Offizin Chr. Scheufele, Stuttgart