



Straßenverkehr in Baden-Württemberg

 Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005



Baden-Württemberg

INNENMINISTERIUM



INHALT

1 Straßenverkehrszählung 2005	4
2 Strukturdaten des Landes Baden-Württemberg	6
2.1 Längenentwicklung des Straßennetzes	6
2.2 Bevölkerungsentwicklung	7
2.3 Entwicklung der Wirtschaft	8
2.4 Entwicklung des Kfz-Bestands	8
2.5 Entwicklung der Treibstoffpreise	9
3 Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 in Baden-Württemberg	10
3.1 Verkehrstechnische Kenngrößen	10
3.2 Baden-Württemberg im Bundesvergleich	10
3.3 Verkehrsentwicklung	13
3.4 Ergebnisse für Regierungsbezirke und Kreise	14
4 Fazit	18
Quellen	19
Verteilerhinweise	19

Impressum

Herausgeber:
Regierungspräsidium Tübingen
Abt. 9 Landesstelle für Straßentechnik
Heilbronnerstr. 300-302
70469 Stuttgart

Bearbeitung:
DTV-Verkehrsconsult GmbH
Pascalstraße 27
52076 Aachen

Gestaltung:
Maerzke Grafik Design, Leonberg

Das Heft wird in beschränkter Stückzahl herausgegeben; es ist vorgesehen, die Arbeit in den Internet-Auftritt des Ministeriums, sowie des Regierungspräsidiums Tübingen einzustellen.

Ein Nachdruck - auch auszugsweise - ist nur mit Genehmigung des Innenministeriums Baden-Württemberg gestattet.

Innenministerium Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 6
70173 Stuttgart

November 2007



GRUSSWORT

Auf Veranlassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde 2005 nach vorgegebenem Fünf-Jahres-Turnus die bundesweite Straßenverkehrszählung auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen durchgeführt mit dem Ziel, aktuelle Verkehrsmengen zu ermitteln und Aussagen über die Verkehrsentwicklung treffen zu können. Zusätzlich gab es in Baden-Württemberg Erhebungen auf circa 40 Prozent der Landesstraßen und etwa zehn Prozent der Kreisstraßen. Deswegen können auch für diese Straßen repräsentative Aussagen zur Verkehrsentwicklung gemacht werden.

Aufgrund der Ergebnisse für Baden-Württemberg und im Vergleich mit den zurückliegenden Zählungen wird die hohe Verkehrsbelastung des überregionalen und regionalen Straßennetzes in Baden-Württemberg besonders deutlich. Am stärksten betroffen ist unser Autobahnnetz mit dem stark gestiegenen Transitverkehr. Baden-Württemberg hat mit rund 57.300 Fahrzeugen pro Tag gemeinsam mit Nordrhein-Westfalen die höchste durchschnittliche Autobahnbelastung aller Flächenstaaten. Mit täglich rund 13.400 Fahrzeugen hat das Land zudem mit Abstand die höchste Verkehrsbelastung auf Bundesstraßen außerhalb von Stadtstaaten. Innerhalb von Baden-Württemberg sind vor allem die Ballungsräume stark belastet. Jeder Verkehrsteilnehmer erlebt dies täglich.



Angesichts dieser Situation gibt es nur eine Schlussfolgerung: Wir brauchen dringend ein leistungsfähiges Straßennetz, um die wirtschaftliche Spitzenstellung Baden-Württembergs in Deutschland und Europa halten und ausbauen zu können. Landespolitisches Ziel ist es deshalb, mehr Investitionen für den Neu- und Ausbau unseres Straßennetzes zu bekommen, um den Verkehrsinfarkt zu verhindern und die Mobilität für Wirtschaft und Bürger zu sichern. Die Daten der Straßenverkehrszählung sind eine aussagekräftige Grundlage, womit wir vor allem beim Bund auf Investitionsdefizite hinweisen können. Die Ergebnisse der Verkehrszählung zeigen deutlich, dass Baden-Württemberg besonders vom Verkehr betroffen ist. Ursache dafür ist die hohe Wirtschaftskraft, aber auch die geographische Lage unseres Landes im Herzen Europas.

Insgesamt hat das Gesamtprojekt „Straßenverkehrszählung 2005“ mit Vorbereitung, Durchführung und Auswertung rund drei Jahre gedauert. Um künftig in wesentlich kürzeren Abständen aktuelle Informationen zur Verkehrsentwicklung zu bekommen, entwickelt das Land in engem Schulterschluss mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung derzeit ein neues Verfahren. Dieses wird weitestgehend automatisch arbeiten. Ziel ist, die Verkehrsmengenkarte einmal pro Jahr zu aktualisieren. Durch die neue Vorgehensweise erhoffen wir uns erheblich genauere und aktuellere Aussagen zur Verkehrsentwicklung auf den Bundesfernstraßen und auf unseren Landes- und Kreisstraßen.

Rudolf Köberle MdL

Staatssekretär

Innenministerium Baden-Württemberg

1 Straßenverkehrszählung 2005



Bild 1: Beispiel einer manuellen Zählung



Bild 3: Beispiel einer Dauerzählstelle

Zur Überwachung der Verkehrsentwicklung und zur Ermittlung der Verkehrsstärken fand im Jahr 2005 eine bundesweite Straßenverkehrszählung (SVZ 2005) im Rahmen des üblichen Fünfjahres-Turnus statt und wurde von den Straßenbauverwaltungen der Länder organisiert. Die Ergebnisse der regelmäßig stattfindenden Straßenverkehrszählungen (DTV-Werte) bilden eine wesentliche Planungsgrundlage und dienen als Bemessungsgrundlage. Nicht zuletzt werden die verkehrstechnischen Kenngrößen für die Erstellung von Statistiken genutzt.

Im Normalfall wurde an insgesamt 8 Tagen (2 Normalwerktag, 2 Freitage, 2 Ferienwerktag und 2 Sonntage) gezählt. An den Werktagen fanden die Zählungen in der Zeit von 15-18 Uhr, an den Sonntagen von 16-19 Uhr und an den beiden Normalwerktagen zusätzlich vormittags in der Zeit von 7-9 Uhr statt. Insgesamt ergab sich somit ein Zählumfang von maximal 28 Stunden je Zählstelle. Bei Zählstellen mit einer Verkehrsbelastung unter 7.000 Kfz/24h konnte auf die Zählung der Freitage und der Vormittagsstunden verzichtet werden, so dass hier insgesamt 18 Stunden gezählt wurde.

Die Zähltermine für die Zählungen wurden vom Auswertebüro der Straßenverkehrszählung unter Berücksichtigung der Feiertags- und Ferienkonstellation sowie besonderer Großveranstaltungen vorgeschlagen. Die beiden Zähltage je Tagesgruppe sollten generell auf verschiedene Wochen verteilt werden, so dass es in der Regel eine Frühjahrs- und eine Herbstzählung gab.

Seit der Straßenverkehrszählung 1995 wird bei der manuellen Erfassung insgesamt nach 7 Fahrzeugarten (Fzg-Art) differenziert (siehe Tabelle 1).

Bei den Zählungen handelte es sich fast ausschließlich um manuelle Zählungen (siehe Bild 1), bei denen die Zählenden die Zählformulare in einheitliche Zählformulare eingetragen wurden (siehe Bild 2). Nur unter genau bestimmten Voraussetzungen konnte auf die manuellen Zählungen ganz oder teilweise verzichtet werden.

Nach Durchführung der Zählungen wurden die Daten von den Zählblättern in das Auswerteprogramm übertragen und auf Plausibilität geprüft. Die Datenbasis für die Hochrechnung bilden neben den Angaben des Zählstellenverzeichnis (Lageinformationen) die Zählwerte der manuellen Zählungen (zeitliche Stichprobe) und der automatischen Dauerzählstellen (siehe Bild 3) (räumliche Stichprobe). Diese Werte gehen in den Hochrechenalgorithmus differenziert ein (siehe Bild 4). Die Hochrechnung der Zählwerte erfolgte in zwei Stufen. Die dafür benötigten Faktoren (HR-Faktor) und Gleichungen wurden differenziert nach Straßenklassen aus den verfügbaren Dauerzählstellen abgeleitet. In der ersten Stufe wurden die Zählergebnisse auf den Tagesverkehr des jeweiligen Zähltages hochgerechnet, in der zweiten Stufe auf die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken je Fahrtzweckgruppe. Aus diesen Werten wurden die DTV-Werte durch entsprechende Gewichtung der Anzahl der Tage je Tagesgruppe gebildet.

TABELLE 1: DIFFERENZIERUNG NACH FAHRZEUGARTEN

Fahrzeugart	Nähere Erläuterungen
Fahrräder	Zweiräder ohne Motorisierung
Motorisierte Zweiräder	Fahrräder mit Hilfsmotor (Mofas, Mopeds, Mokicks), Kleinkrafträder mit Versicherungskennzeichen, Motorroller, Krafträder (auch mit Seitenwagen oder Laderaum), Leicht- und Kleinkrafträder mit amtlichem Kennzeichen
Personenkraftwagen	auch vergleichbare Fahrzeuge wie Kombinationskraftwagen, Krankenkraftwagen, Kleinomnibusse (bis 9 Sitzplätze einschl. Fahrer), Pkw mit Anhänger (z.B. Gepäck- und Bootsanhänger, Wohnwagen), Wohnmobile
Kraftomnibusse	und Omnibusse mit 10 und mehr Sitzplätzen einschl. Fahrer (auch mit Anhänger), Gelenkbusse
Lastkraftwagen, < 3,5 t	bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (auch mit Anhänger)
Lastkraftwagen > 3,5 t	mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht ohne Anhänger, mit einer oder mehreren Hinterachsen, einschl. Zugmaschinen (auch landwirtschaftliche) und Spezialfahrzeugen.
Lastzüge	Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge, Zugmaschinen mit Anhänger (auch landwirtschaftliche) und Spezialfahrzeuge mit Anhänger



Abschließend wurden die nicht gezählten Zählstellen mittels Rechenverfahren mit Schätzwerten belegt. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung setzen sich somit aus den Dauerzählstellen, den hochgerechneten manuellen Zählstellen und den geschätzten Werten zusammen.

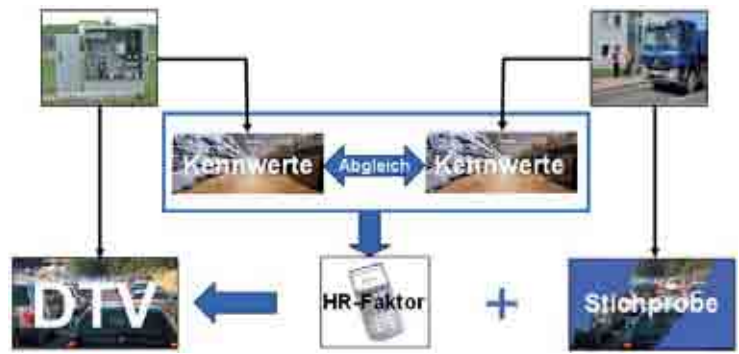
In einem elektronischen Zählstellenverzeichnis waren alle Zählstellen, an denen gezählt werden sollte, mit ihren Merkmalen zusammengefasst. Dies waren insbesondere eindeutige Zählstellennummern, Informationen zu Straßenklassen und -nummern (auch Europastraßennummern) sowie Kenngrößen zur regionalen Einheit, in der die Zählstelle lag (Bundesland, Kreis, Gemeinde, Straßen- bzw. Autobahnmeisterei) sowie, wer für die Zählung zuständig war.

Von den Zählstellen in Deutschland verteilen sich rund 30 % auf die Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen). Die verbleibenden 70 % liegen somit auf den von den Ländern verwalteten Straßen. Als Flächenland hat Baden-Württemberg daran einen Anteil (siehe Tabelle 2) von rund 12 % an allen Zählstellen im Bundesgebiet.

Als **Planungsgrundlage** dienen die in den Straßenverkehrszählungen ermittelten Werte sowohl der Netzbewertung als auch der lokalen Verkehrspro-

gnose. Für die langfristige Planung finden die Werte Eingang in die Bedarfsplanung des Bundes und den regelmäßig erstellten Bundesverkehrswegeplan. Kernergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 (SVZ 2005) bilden die abschnittsscharf ermittelten **durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV)** und die hieraus abgeleiteten Größen, wie die maßgeblichen stündlichen Verkehrsbelastungen, die als **Bemessungsgrößen** genutzt werden. Diese Größen sind Grundlagen bei der Planung und der Dimensionierung von Straßen, der Berechnung von Lärmkennwerten sowie in allen wesentlichen Regelwerken des Straßenwesens (z.B. HBS: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen; RLS-90: Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen usw.). Darüber hinaus finden die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung Eingang in **statistische Aufbereitungen**. So werden die DTV-Werte zur Ermittlung von Unfallraten oder Jahresfahrleistungen benötigt, sowie bei Sonderauswertungen, beispielsweise der Analyse der Auswirkungen der Einführung der Lkw-Maut herangezogen.

Bild 4: Methodik der Hochrechnung



TK 25 / Zähl-Nr.: 5387 / 2465		Straße: K 63		bei km: 4,534		bei Station: 11,367			
Zählabschnitt: Ahausen (K 20) - Badadt (L 10)									
Besonderheiten und Wetterverhältnisse: Sonnig									
Datum: 02.06	Fahrer: []	Wetter: []	Fahrerbesitzer: auch Kontrollenpflichtige, Kleinbusse bis 9 Bus, Kleintransporter, Pkw mit Anhänger, Wohnmobile			Radsportler: auch mit Pkw	Lasterfahrer: nur 2,5 t mit Gesamtgewicht (auch mit Anhänger)	Lasterfahrer: nur über 2,5 t mit Gesamtgewicht (ohne Anhänger)	Lasterfahrer: Lkw mit über 2,5 t Gesamtgewicht mit Anhänger, Transporter
Verkehr in Richtung: Ahausen (K 20) Anzahl Fahrstreifen in dieser Richtung: 4 Seitlicher Radweg vorhanden: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein									
Verkehr in Richtung: Badadt (L 10) Anzahl Fahrstreifen in dieser Richtung: 1 Seitlicher Radweg vorhanden: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein									
Name des Zählers (Druckbuchstaben): Schiavone									
Eingegeben: []									
Id. Zählblatt-Nr.: 1									

TABELLE 2: ZÄHLSTELLENVERTEILUNG IN BADEN-WÜRTTEMBERG (SVZ 2005)

Straßenklasse	Gesamt	Dauerzählstellen
Autobahnen	171	28
Bundesstraßen	798	61
Landesstraßen	1.667	36
Kreisstraßen	1.436	0
Summe	4.072	125

Bild 2: Zählformular der SVZ 2005 (Muster)

2 Strukturdaten des Landes Baden-Württemberg

Zur Beurteilung der Verkehrsentwicklung und der verwendeten Kenngrößen ist es wichtig, die zugrunde liegenden Strukturdaten des Landes zu analysieren und einzubeziehen. Hierzu zählen:

- Längenentwicklung des Straßennetzes
- Bevölkerungsentwicklung
- Entwicklung der Wirtschaft
- Entwicklung des Kfz-Bestands
- Treibstoffpreisentwicklung

Diese Größen beeinflussen nicht nur die Gesamtentwicklung des Verkehrs, sondern wirken sich auch auf die kleinteilige Entwicklung auf der Ebene der Regierungsbezirke und Kreise aus.

TABELLE 3: LÄNGENENTWICKLUNG DES KLASSIFIZIERTEN STRASSENNETZES IN KM (FREIE STRECKE)

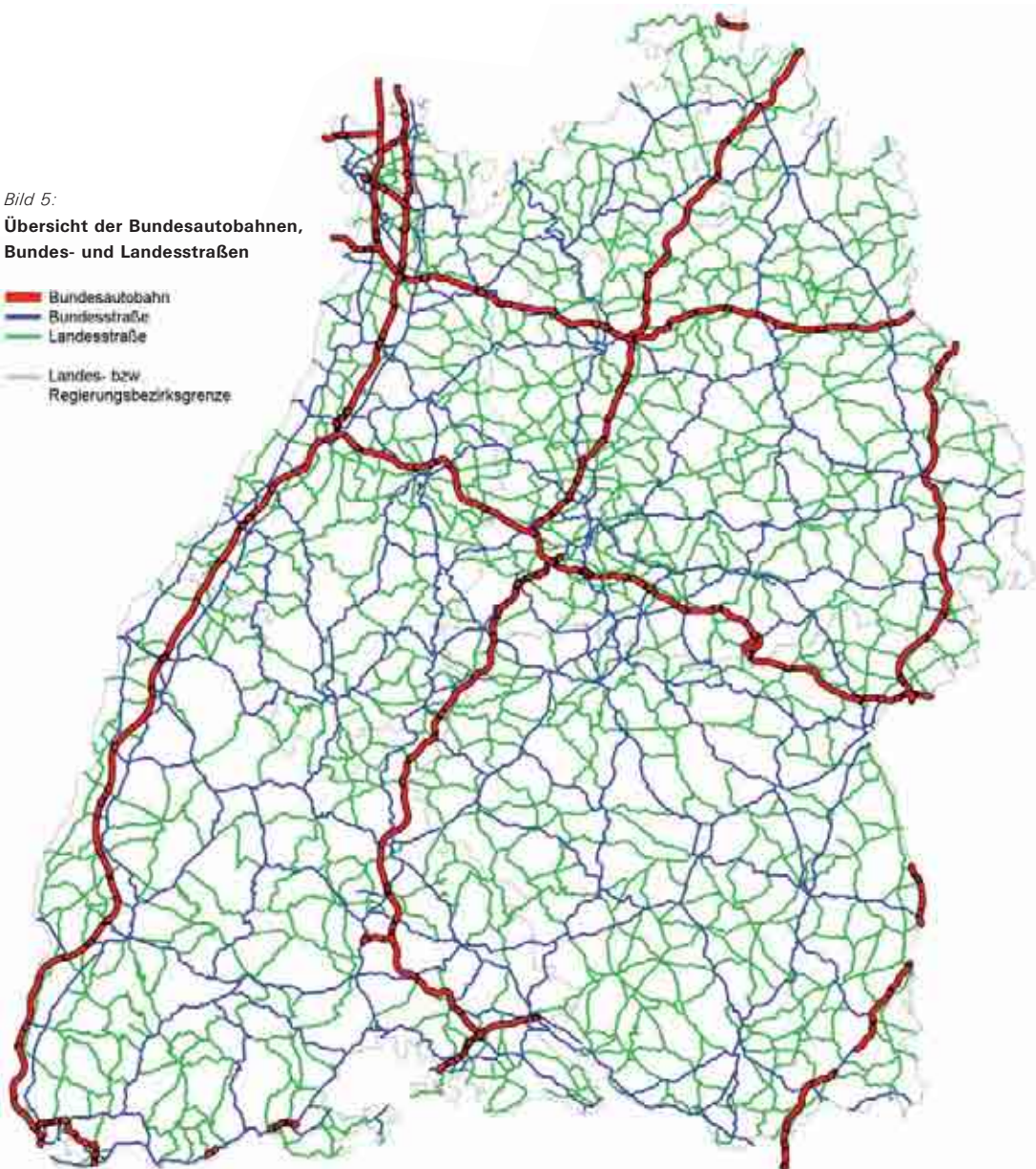
Jahr	BAB	B	L	K
1990	978	3.596	7.722	9.367
1995	1.020	3.572	7.583	9.408
2000	1.027	3.550	7.592	9.423
2005	1.039	3.582	7.562	9.436

2.1 LÄNGENENTWICKLUNG DES STRASSENNETZES

In Tabelle 3 ist die Längenentwicklung des klassifizierten Straßennetzes dargestellt. Hierbei handelt es sich um die Straßen der Kategorie Autobahnen (BAB), Bundes- (B), Landes- (L) und Kreisstraßen (K).

Bild 5:
Übersicht der Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Landes- bzw. Regierungsbezirksgrenze





Es ist deutlich zu erkennen, dass die Landes- und Kreisstraßen die größten Gesamtlängen aufweisen, gefolgt in großem Abstand von den Bundesstraßen und den Autobahnen. Hinsichtlich der Entwicklung der Straßenlängen zeigen sich seit 1990 trotz verschiedener Wechsel bestehender Straßen zwischen den Baulasträgern (Umwidmung) insgesamt kaum Veränderungen.

Zwischen 2000 und 2005 hat das Netz der Autobahnen in Baden-Württemberg um 12 km zugenommen. Dies entspricht einem Längenzuwachs von rund 1,2 % (+6,3% gegenüber 1990). Auch das Netz der Bundesstraßen ist um 0,9 % auf 3.582 km gewachsen (-0,4% gegenüber 1990). Ein leichter Zuwachs ist auch für die Kreisstraßen zu verzeichnen. Rückläufig war dagegen die Längenentwicklung der Landesstraßen. Zwischen 2000 und 2005 verringerte sich die Länge um 30 km auf 7.562 km. (-2,1% gegenüber 1990).

Bild 5 zeigt das Straßennetz in Baden-Württemberg. Hierbei sind die Autobahnen rot, die Bundesstraßen blau und die Landesstraßen grün gekennzeichnet. Es zeigt einerseits das Netz der leistungsfähigen Bundesfernstraßen und andererseits die wichtige Rolle der Landesstraßen, die die Erschließung des Landes Baden-Württemberg sicherstellen.

2.2 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

In Baden-Württemberg hat die Bevölkerung seit 1975 kontinuierlich zugenommen. War bis 1985 noch ein gemäßigtes Wachstum erkennbar, so kann man ab 1985 von einem deutlichen Anstieg der Bevölkerung sprechen.

Im Jahr 2005, dem Jahr der Straßenverkehrszählung, betrug der aktuelle Einwohnerstand im gesamten Land Baden-Württemberg (siehe Tabelle 4) rund 10,7 Millionen Einwohner.

TABELLE 4: BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG 1975-2005

Jahr	Baden-Württemberg	RP Stuttgart	RP Karlsruhe	RP Freiburg	RP Tübingen
1975	9.152.748	3.443.890	2.379.443	1.852.477	1.476.938
1980	9.258.947	3.481.816	2.400.396	1.865.282	1.511.453
1985	9.271.370	3.467.081	2.400.024	1.880.475	1.523.790
1990	9.822.027	3.683.075	2.532.487	1.977.857	1.628.608
1995	10.319.367	3.862.311	2.644.430	2.087.042	1.725.584
2000	10.524.415	3.935.352	2.684.425	2.137.625	1.767.013
2005	10.735.701	4.007.373	2.732.455	2.190.727	1.805.146

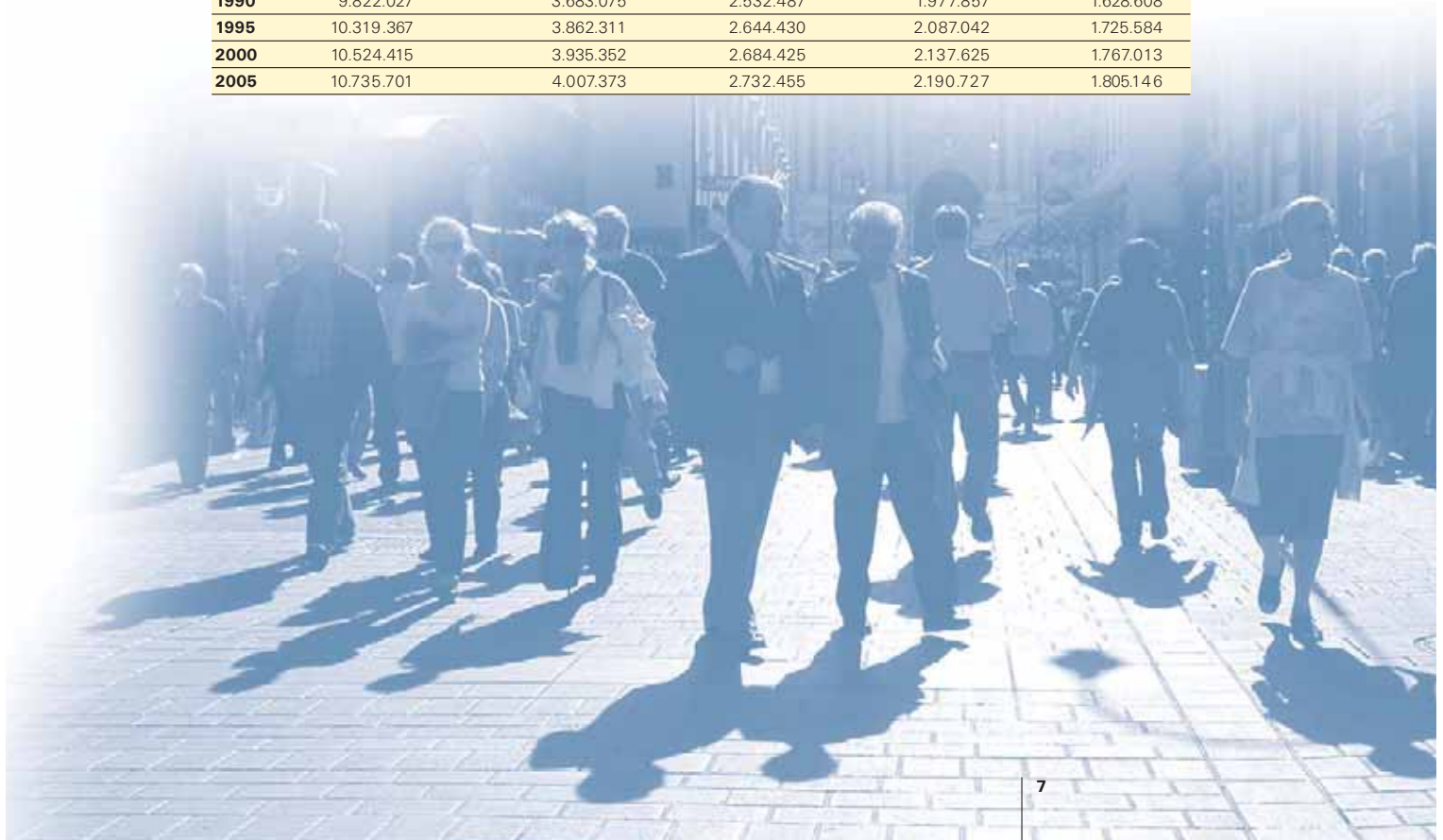




TABELLE 5: KFZ-ENTWICKLUNG 1980-2005 IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Jahr	Kfz gesamt	Pkw	Kfz je 1.000 EW
1980	4.251.152	3.603.042	460
1985	4.879.068	4.073.166	527
1990	5.797.530	4.919.241	596
1995	6.432.087	5.393.424	625
2000	6.963.988	5.735.916	663
2005	7.463.426	6.150.096	696

2.3 ENTWICKLUNG DER WIRTSCHAFT

Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes, die durch das Bruttoinlandsprodukt dargestellt werden kann, zeigt fast eine ständige Steigerung. Dies gilt sowohl für das Land insgesamt, als auch für seine vier Regierungsbezirke. Allerdings hat das Wachstum von

2001 bis 2005 an Dynamik eingebüßt (siehe Bild 6). Die Entwicklung der Erwerbstätigen verläuft dagegen weniger stetig und weist zum Zeitpunkt der Straßenverkehrszählung eine Stagnation auf hohem Niveau auf. (siehe Bild 7)

2.4 ENTWICKLUNG DES KFZ-BESTANDS

Der Bestand an Kraftfahrzeugen im Land hat sich zwischen 1980 und 2005 um rund 75 % erhöht und betrug im Jahr 2005 rund 7,5 Millionen Kfz (siehe Tabelle 5). Von diesem Gesamtbestand haben die Pkw mit 82,4 % den größten Anteil. Auch der Motorisierungsgrad (Kfz je 1.000 Einwohner) ist seit 1980 um mehr als 50% gestiegen.

Bild 8 zeigt die Veränderung des Motorisierungsgrades für die Jahre 2000/2005 auf Ebene der Stadt- und Landkreise. Gegenüber dem Kfz-Bestand im Jahr 2000 treten je Kreis unterschiedliche Entwicklungen auf, wobei die Stadtkreise erwartungsgemäß eher unterdurchschnittliche Zunahmen aufweisen (Veränderungen von 0-4% und weniger).

Bild 6: Bruttoinlandsprodukt (BIP) zu Marktpreisen je Regierungsbezirk

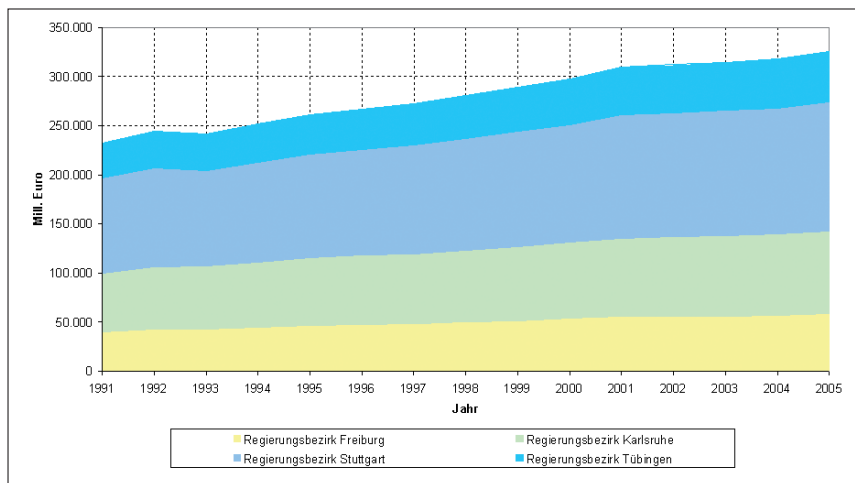
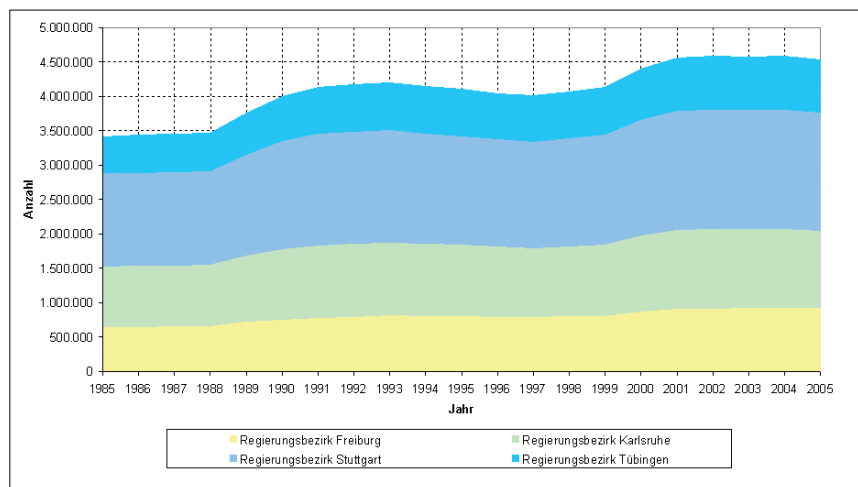


Bild 7: Erwerbstätige in den Regierungsbezirken in Baden-Württemberg





2.5 ENTWICKLUNG DER TREIBSTOFFPREISE

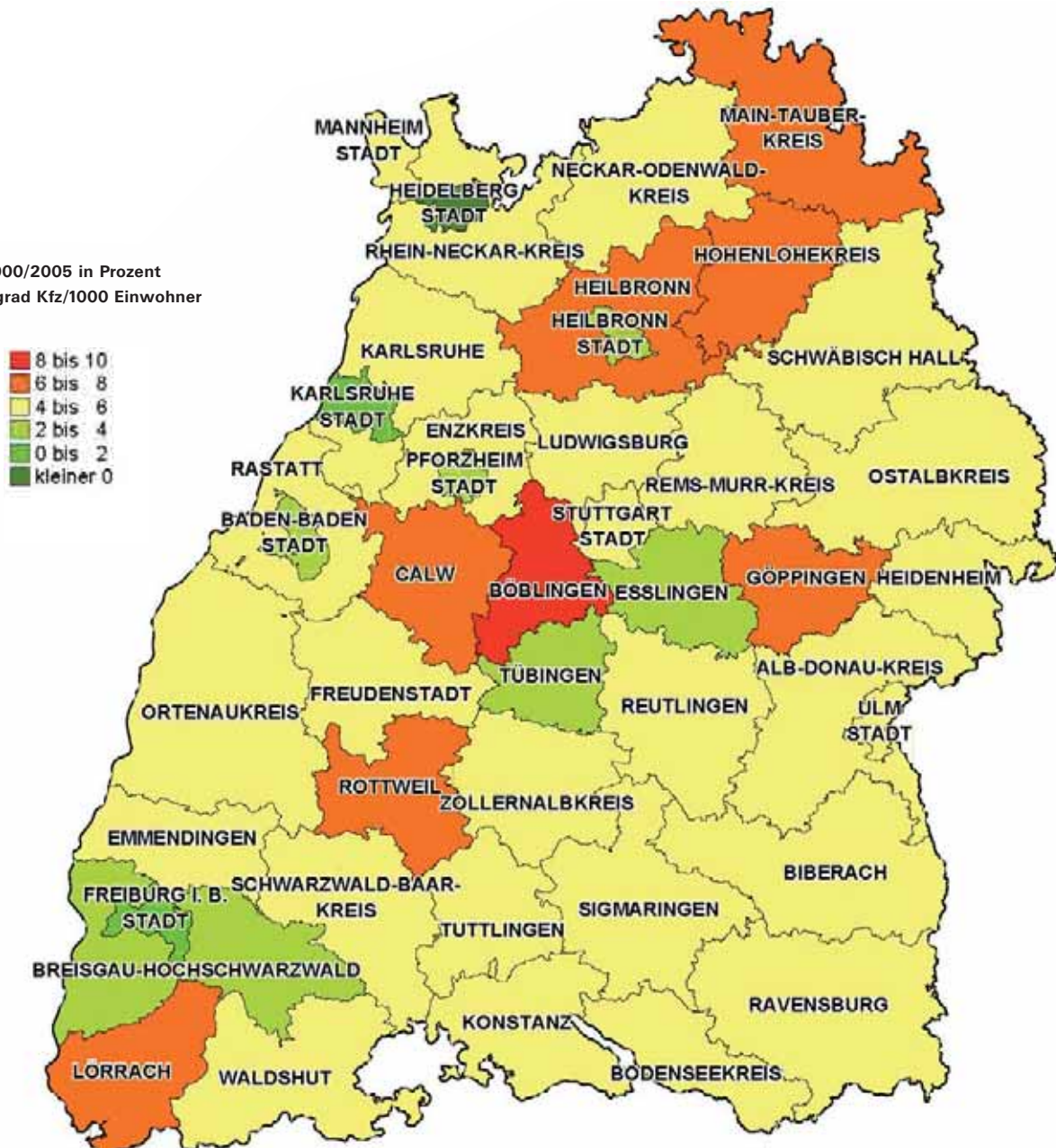
Die Treibstoffpreise (siehe Tabelle 6), sowohl für Diesel als auch für Benzin, sind im Verlauf der Jahre von 1975 bis 2005 sehr stark angestiegen. So betrug im Jahr 2005 der Preis für einen Liter Normalbenzin das 2,8-fache des Preises von 1975. Dieseltreibstoff stieg auf das 2,4-fache des Preises von 1975. Eine Stagnation oder ein Rückgang im Kfz-Bestand oder im Motorisierungsgrad ist dennoch nicht eingetreten. Wie bereits in Kapitel 2.4 dargestellt, ist der Bestand an Kraftfahrzeugen weiterhin gestiegen.

Veränderungen zeigen sich vielmehr bei den Jahresfahrleistungen (siehe Kapitel 3), deren Zunahmen deutlich geringer ausfallen.

TABELLE 6: TREIBSTOFFPREISENTWICKLUNG 1975-2005
(QUELLE: ARAL)

Treibstoff	Preis in Cent/Liter (gerundet)						
	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Normal	43	59	70	59	77	100	120
Super	46	62	73	64	80	102	122
Diesel	45	60	69	53	58	81	107

Bild 8:
Veränderung 2000/2005 in Prozent
Motorisierungsgrad Kfz/1000 Einwohner



3 Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2005 in Baden-Württemberg

3.1 VERKEHRSTECHNISCHE KENNGRÖßEN

Zur Beschreibung des Verkehrs dienen im Wesentlichen einige wenige verkehrstechnische Kenngrößen. Diese werden nachfolgend kurz erläutert.

Wichtigste Kenngröße ist der **DTV-Wert**. Darunter versteht man die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Ein DTV kann zähltechnisch nur ermittelt werden, wenn für alle Tage eines Jahres die Verkehrsstärke bekannt ist, beispielsweise anhand einer automatischen Dauerzählstelle. Der DTV-Wert ergibt sich dann als Mittelwert aller Tagesbelastungen. Ein DTV-Wert kann für jede Fahrzeugart einzeln berechnet werden. Zur Ableitung der meisten Kenngrößen ist aber in der Regel nur der DTV-Wert für die Fahrzeuggruppen „Kraftfahrzeuge (Kfz)“ und „Schwerverkehr (SV)“ notwendig.

Eine weitere Kenngröße ist die **Jahresfahrleistung (JFL)**. Die Jahresfahrleistung gibt an, wie viele Kilometer auf den jeweiligen Straßen innerhalb eines Jahres zurückgelegt werden und zeigt damit die Verkehrsbedeutung an. Die Jahresfahrleistung ergibt sich als Produkt aus den DTV-Werten einer Straßenkategorie, der Länge des Straßennetzes sowie der Anzahl der Tage eines Jahres. Gewöhnlich wird die Jahresfahrleistung für jede Straßenkategorie (Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen) getrennt angegeben.

Neben den unterschiedlichen Einzelfahrzeugarten, die im Rahmen der Straßenverkehrszählung erhoben werden, hat sich die Bildung von aussagekräftigen Fahrzeuggruppen durchgesetzt. So finden sich in der Gruppe **Personenverkehr (PV)** alle Pkw mit und ohne Anhänger, Motorräder und Busse. Im Gegensatz dazu werden die Lieferwagen, Lkw ohne und mit Anhänger sowie Sattelzüge der Gruppe **Güterverkehr (GV)** zugeordnet, die zusammen den gesamten Kfz-Verkehr darstellen. Oftmals werden die Betrachtungen auf die Gruppe des **Schwerverkehrs (SV)** ausgerichtet, in der die Fahrzeugarten Bus, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger sowie Sattelzüge zusammengefasst werden.

3.2 BADEN-WÜRTTEMBERG IM BUNDESVERGLEICH

Für das Bundesgebiet beträgt der mittlere DTV-Wert im Jahr 2005 auf Autobahnen 47.632 Kfz/24h (siehe Tabelle 7). Im Vergleich hierzu ist der DTV-Wert in Baden-Württemberg um ca. 20 % höher. Auf den Bundesstraßen beträgt der bundesweite Mittelwert 9.207 Kfz/24h, der Wert für Baden-Württemberg ist um mehr als 45 % höher. Beide Werte verdeutlichen den hohen Stellenwert des Bundesfernstraßennetzes in Baden-Württemberg für den Transitverkehr.

TABELLE 7: MITTLERE DTV-WERTE 2005 BADEN-WÜRTTEMBERG UND DEUTSCHLAND

Straßenklasse	Baden-Württemberg		Deutschland	
	DTV (Kfz) [Kfz/24h]	Netzlänge [km]	DTV (Kfz) [Kfz/24h]	Netzlänge [km]
Bundesautobahnen	57.273	1.039,4	47.632	12.268,5
Bundesstraßen	13.417	3.582,0	9.207	32.116,5
Landesstraßen	4.762	7.562,3	3.803	58.789,0
Kreisstraßen	2.414	9.436,2	zu geringe Anzahl Zählstellen	
alle Straßen	7.696	21.619,9	-	103.174,0



Der bundesweite Mittelwert für die Landesstraßen beträgt 3.803 Kfz/24h, auch hier liegt Baden-Württemberg mit 4.762 Kfz/24h über dem Mittelwert. Ein Wert für die Kreisstraßen im Bundesgebiet wurde aufgrund der zu geringen Anzahl Zählstellen nicht ermittelt, für Baden-Württemberg ergibt sich ein Wert von 2.414 Kfz/24h.

Auch der Vergleich der Bundesländer hinsichtlich der verkehrstechnischen Kenngrößen DTV-Wert (Kfz), DTV-Wert (SV) und Jahresfahrleistung für das Jahr 2005 (siehe Bild 9 bis Bild 11) zeigt die hohen Belastungen des Straßennetzes im Flächenland Baden-Württemberg. Gegenüber dem Jahr 2000 ergeben sich in der Reihenfolge der Länder nur geringfügige Abweichungen bei den mittleren DTV-Werten.

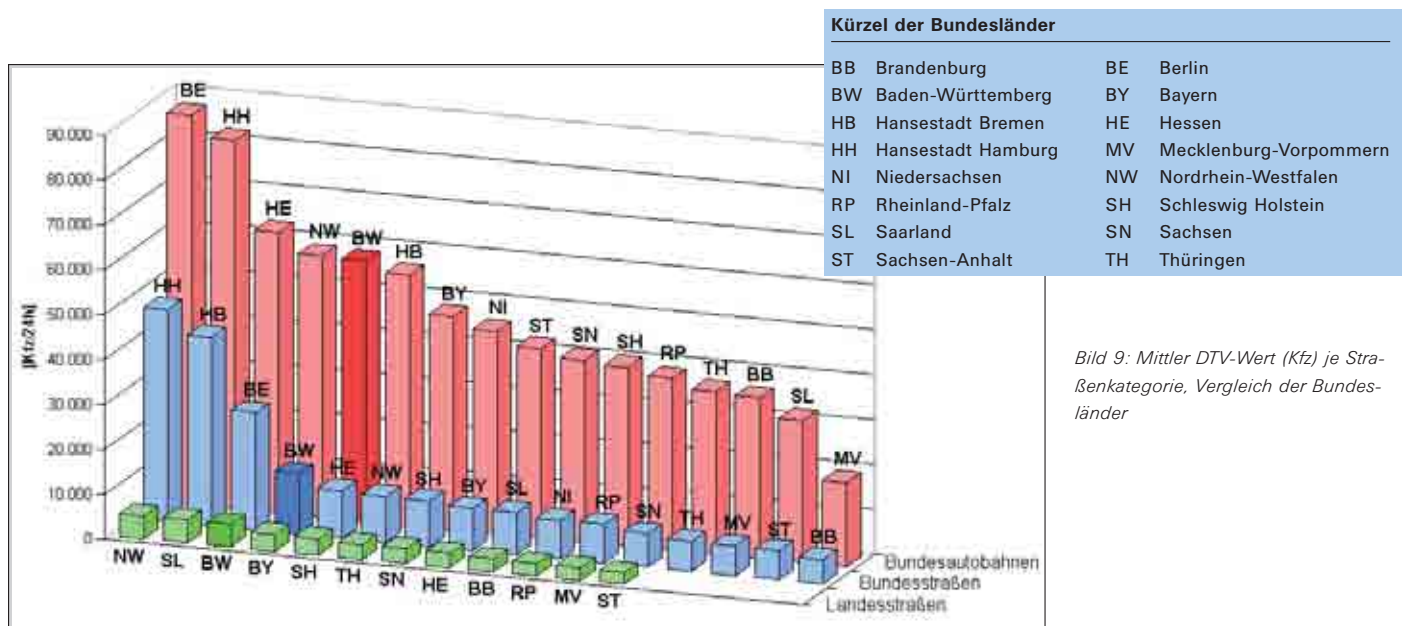


Bild 9: Mittler DTV-Wert (Kfz) je Straßenkategorie, Vergleich der Bundesländer

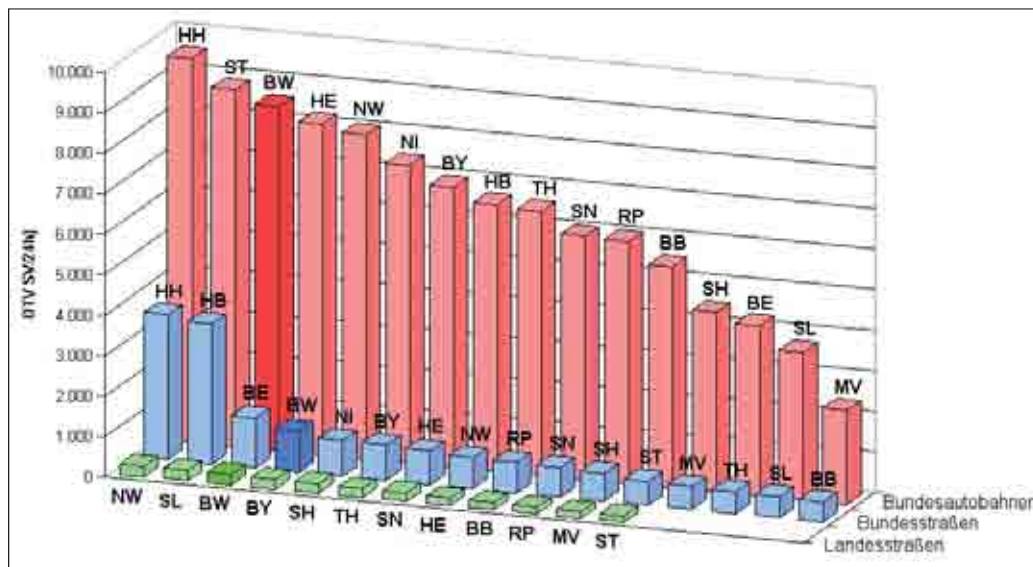


Bild 10: Mittler DTV-Wert (Schwerkehr) je Straßenkategorie, Vergleich der Bundesländer

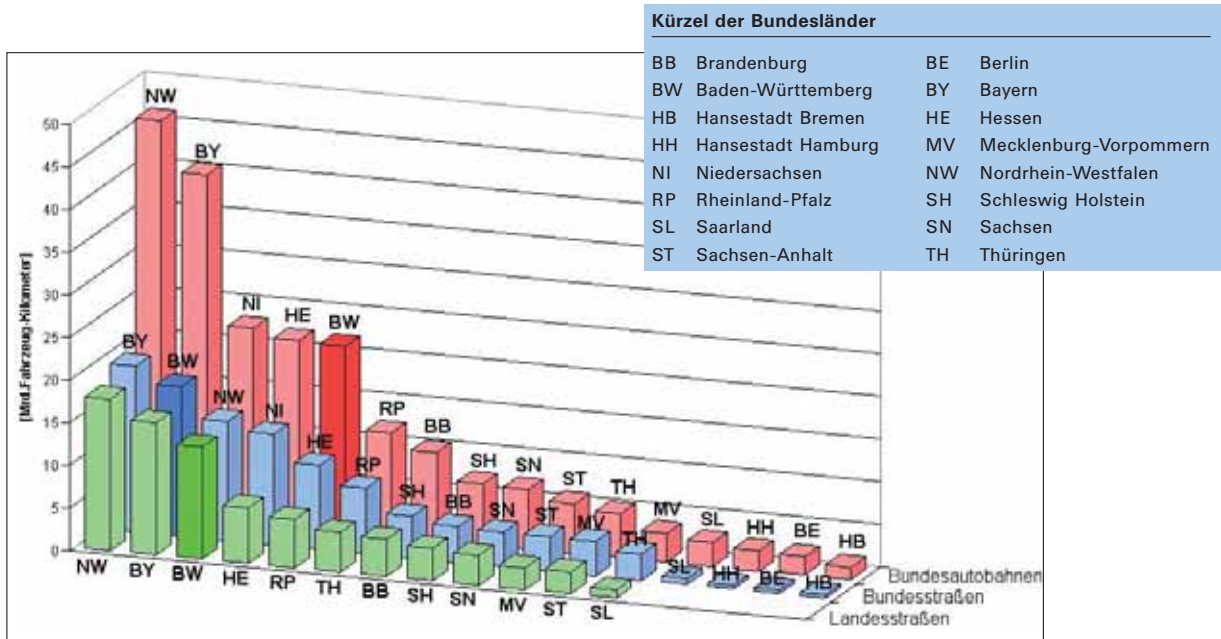


Bild 11: Jahresfahrleistung 2005 je Straßenkategorie, Vergleich der Bundesländer

Von den Flächenländern weisen nur Hessen und Nordrhein-Westfalen noch höhere Autobahnbelastungen als Baden-Württemberg auf, auf Bundesstraßen ist das Netz in Baden-Württemberg am stärksten belastet (die Stadtstaaten sind aufgrund ihrer Struktur nicht direkt vergleichbar). Beim Schwerverkehr treten ähnliche Effekte auf, wobei auch hier die Bundesstraßen die höchste Belastung im Vergleich aller Flächenländer haben. Auch die Auswertung der Jahresfahrleistung auf den drei betrachteten Straßenkategorien zeigt ein sehr ähnliches Ergebnis.

TABELLE 8: JAHRESFAHRLEISTUNG NACH FAHRZEUGKLASSEN AUF BUNDESAUTOBAHNEN IN MIO. FZKM

Fahrzeuggruppe	1990	1995	2000	2005
KFZ	17.038,0	19.060,3	21.057,9	21.728,2
PV	14.405,9	16.079,7	17.178,0	17.673,2
GV	2.632,0	2.980,6	3.879,9	4.055,0
SV	2.278,0	2.602,5	3.159,5	3.229,4

TABELLE 9: JAHRESFAHRLEISTUNG NACH FAHRZEUGKLASSEN AUF BUNDESSTRASSEN IN MIO. FZKM

Fahrzeuggruppe	1990	1995	2000	2005
KFZ	14.669,2	16.353,1	16.418,0	17.542,0
PV	13.334,3	14.836,2	14.724,2	15.738,9
GV	1.334,9	1.516,9	1.693,9	1.803,1
SV	1.056,1	1.208,0	1.231,4	1.325,6



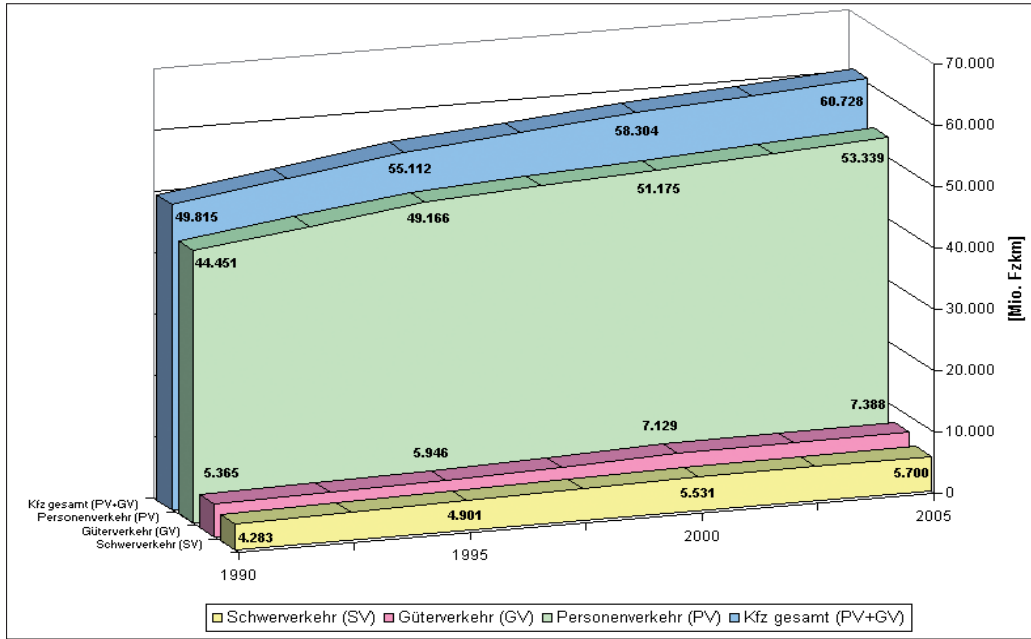


Bild 12: Entwicklung der Jahresfahrleistung 1990-2005 auf allen Straßen in BW getrennt nach Fahrzeugklassen

3.3 VERKEHRSENTWICKLUNG

Betrachtet man die Entwicklung der Jahresfahrleistung aller Straßen der Jahre 1990 bis 2005 in Baden-Württemberg getrennt nach Fahrzeugklassen (Bild 12), so erkennt man einen deutlichen Anstieg des Personenverkehrs (PV) in den Jahren 1990/1995 sowie einen sichtbaren Anstieg beim Güterverkehr (GV) in den Jahren 1995/2000. Die Steigerungen zwischen 2000 und 2005 sind auf eine ähnliche Steigerung im Personen- und Güterverkehr um jeweils rund 4% zurückzuführen.

Die Tabellen 8 bis 11 zeigen die Entwicklung der Jahresfahrleistungen 1990-2005 getrennt nach Straßen- und Fahrzeugklassen.

Insgesamt ist zu erkennen, dass das Straßennetz in Baden-Württemberg 2005 meist höher belastet wird als noch im Jahre 2000. Besonders deutlich wird dies im Schwerverkehr auf Bundesstraßen (+7,6%). Es traten jedoch teils auch Abnahmen der Fahrleistung auf, wobei diese auf Landesstraßen für den Güterverkehr prozentual am größten waren (-2,5%).

Insgesamt ist jedoch eine deutliche Abflachung der Entwicklung festzustellen.

TABELLE 10: JAHRESFAHRLEISTUNG NACH FAHRZEUGKLASSEN AUF LANDESSTRASSEN IN MIO. FZKM

Fahrzeuggruppe	1990	1995	2000	2005
KFZ	11.554,7	12.426,9	13.022,2	13.143,7
PV	10.665,1	11.501,7	12.035,4	12.181,6
GV	889,6	925,2	986,9	962,1
SV	634,4	701,2	721,4	719,2

TABELLE 11: JAHRESFAHRLEISTUNG NACH FAHRZEUGKLASSEN AUF KREISSTRASSEN IN MIO. FZKM

Fahrzeuggruppe	1990	1995	2000	2005
KFZ	6.553,4	7.271,6	7.806,0	8.313,5
PV	6.045,2	6.748,3	7.237,6	7.745,3
GV	508,2	523,4	568,4	568,2
SV	313,8	389,3	418,9	425,9





3.4 ERGEBNISSE FÜR REGIERUNGSBEZIRKE UND KREISE

Die Effekte und Tendenzen, die in Kapitel 3.3 beschrieben wurden, wiederholen sich auch bei der Aufteilung der Kenngrößen nach Regierungsbezirken. Man erkennt, dass der Regierungsbezirk Karlsruhe die höchste Belastung im Kfz- sowie SV-Verkehr auf Autobahnen hat, für Bundes- und Landesstraßen ist dies der Regierungsbezirk Stuttgart.

Werden zusätzlich die Veränderungsdaten des mittleren DTV (Kfz) je Straßenklasse für die Jahre 2000/2005 ausgewertet, so ergeben sich die größten Steigerungsraten auf Autobahnen für den Regierungsbezirk Karlsruhe und auf Bundesstraßen in Tübingen. Für den Schwerverkehr ergeben sich die größten Zuwächse auf Autobahnen im Regierungsbezirk Tübingen und auf Bundesstraßen im Regierungsbezirk Freiburg. Auf den Landesstraßen ergeben

TABELLE 12: MITTLERER DTV (KFZ) 2005 GETRENNT NACH STRASSENKLASSE UND REGIERUNGSBEZIRK IN FZG/24H (IN KLAMMERN: VERÄNDERUNG GEGENÜBER 2000)

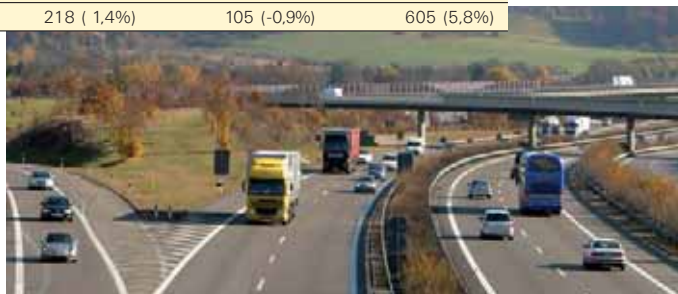
Regierungsbezirk	BAB	B	L	K	gesamt
Tübingen	43.789 (3,8%)	12.917 (11,2%)	3.841 (0,8%)	1.930 (5,9%)	5.202 (6,9%)
Stuttgart	60.034 (2,2%)	17.214 (7,0%)	5.585 (2,0%)	2.670 (5,5%)	8.761 (3,9%)
Karlsruhe	74.690 (4,0%)	12.217 (0,4%)	5.098 (1,9%)	3.066 (8,2%)	10.199 (3,2%)
Freiburg	41.426 (1,2%)	11.753 (7,0%)	4.246 (1,4%)	2.322 (8,2%)	6.881 (5,1%)

TABELLE 13: MITTLERER DTV (SV) 2005 GETRENNT NACH STRASSENKLASSE UND REGIERUNGSBEZIRK IN FZG/24H (IN KLAMMERN: VERÄNDERUNG GEGENÜBER 2000)

Regierungsbezirk	BAB	B	L	K	gesamt
Tübingen	5.906 (7,3%)	1.081 (10,1%)	242 (-2,4%)	117 (0,0%)	431 (6,4%)
Stuttgart	9.383 (1,3%)	1.213 (3,8%)	315 (1,0%)	139 (3,0%)	860 (1,9%)
Karlsruhe	11.122 (2,3%)	834 (0,6%)	242 (1,7%)	138 (7,8%)	1.012 (2,1%)
Freiburg	5.710 (0,3%)	947 (13,7%)	218 (1,4%)	105 (-0,9%)	605 (5,8%)

DTV (Kfz) 2005 auf Bundesautobahnen je Abschnitt in Kfz/24h

- bis 30.000
- 30.000 bis 50.000
- 50.000 bis 70.000
- 70.000 bis 90.000
- größer 90.000





sich im Mittel keine großen Veränderungen; bei den Kreisstraßen wurden deutliche Zuwächse beim DTV (Kfz) in den Regierungsbezirken Karlsruhe und Freiburg sowie beim DTV (SV) im Regierungsbezirk Karlsruhe festgestellt.

Hohe mittlere Belastungen zeigen sich auf Bundesstraßen (siehe Bild 13) in der Region Stuttgart und in den meisten Stadtkreisen, wobei Stuttgart insgesamt die höchsten Werte aufweist. Die niedrigsten Belastungen sind in den eher ländlichen Bereichen festzustellen.

Die Bilder 13 bis Bilder 15 zeigen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke je Stadt- bzw. Landkreis getrennt nach Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Am Schluss des Berichtes sind in Bild 16 die mittleren Verkehrsstärken aller Straßen je Stadt- bzw. Landkreis dargestellt.

Bild 13:
Mittlerer DTV (Kfz) 2005
auf Bundesstraßen

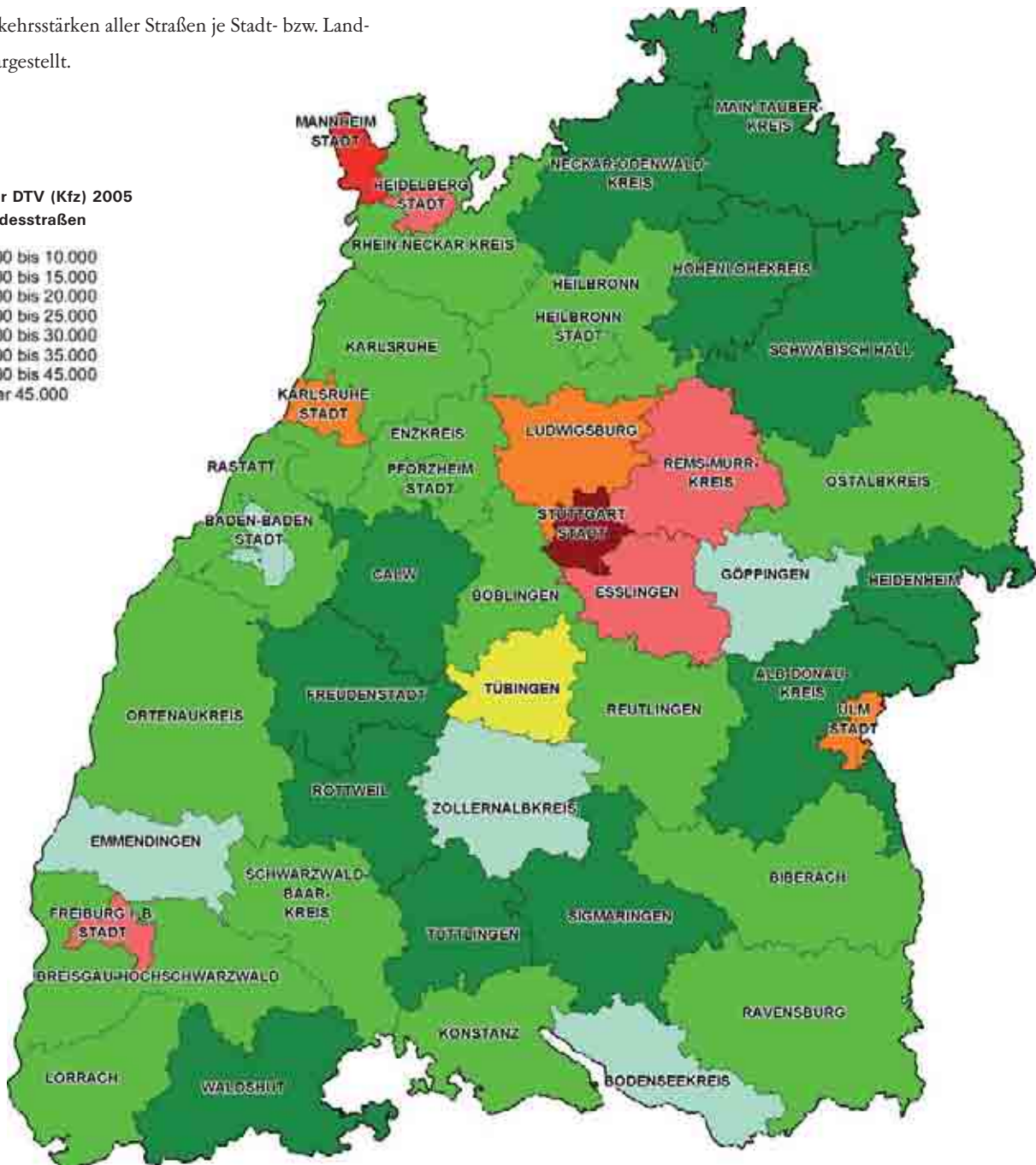
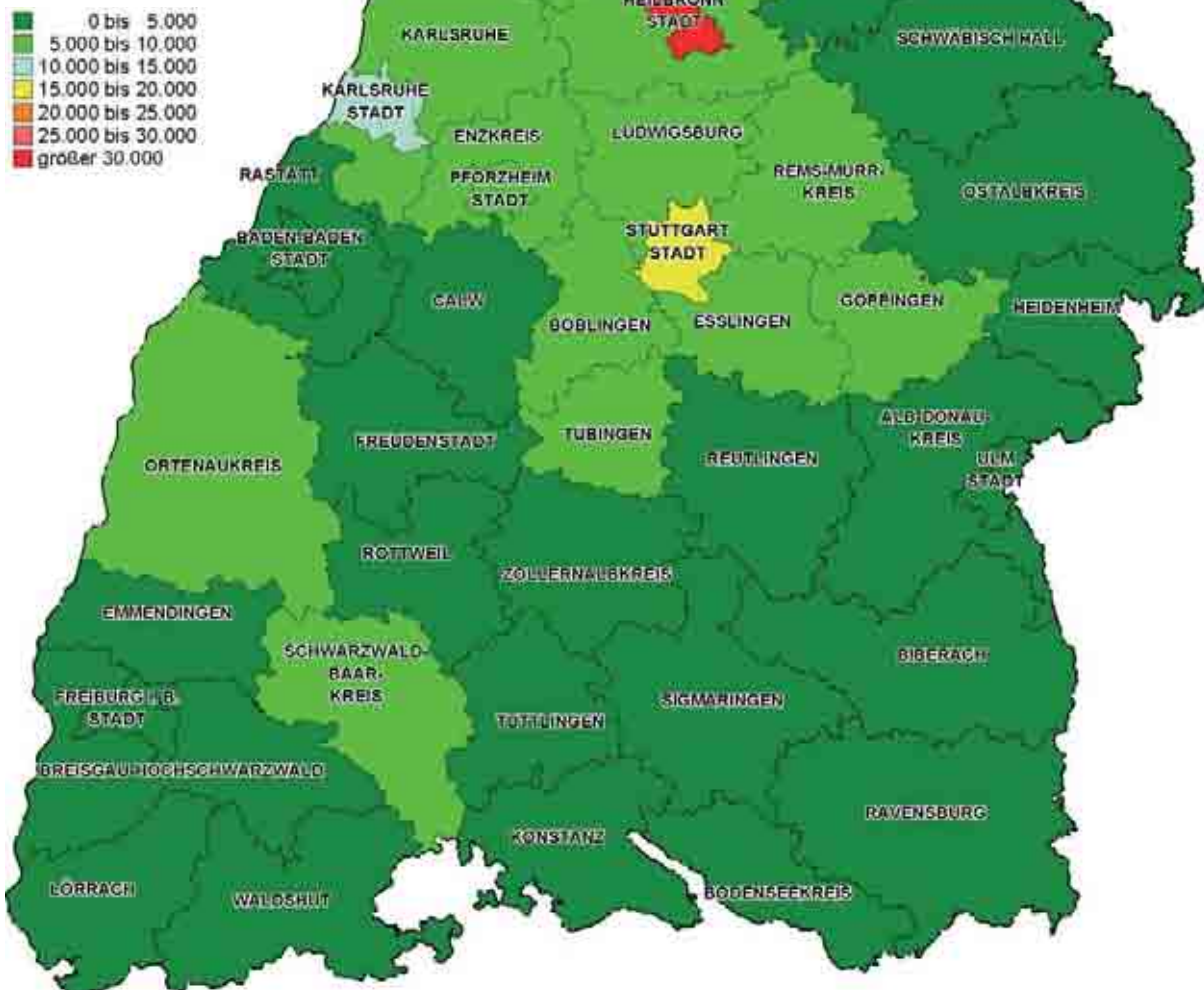




Bild 14:
Mittlerer DTV (Kfz) 2005
auf Landesstraßen



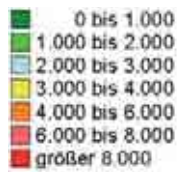
Auf Landesstraßen (siehe Bild 14) treten verhältnismäßig wenige Unterschiede auf. Größere Bereiche weisen ein sehr ähnliches mittleres Belastungsniveau auf. Ausnahmen bilden auch hier die Stadtkreise, wobei besonders in Heilbronn hohe Werte für das Landesstraßennetz ermittelt wurden.

Auf Kreisstraßen (siehe Bild 15) treten größere Unterschiede auf, wobei auch hier die nordöstlichen und südöstlichen Landesteile besonders geringe mittlere Belastungen zeigen. In den Großräumen Karlsruhe, Pforzheim, Stuttgart, Esslingen sind großflächig deutlich höhere Belastungen festzustellen. Die Schwankungen der Einzelwerte resultieren jedoch auch aus kleinräumigen strukturellen Situationen sowie dem jeweiligen Straßennetzangebot im Kreisgebiet.



In Tabelle 14 sind die Veränderungen der mittleren DTV-Belastungen je Straßenklasse und Landkreis zusammengestellt. Dabei sind starke Schwankungen festzustellen, die zum Teil auf Netz- und Verhaltensänderung, zum Teil aber auch auf Veränderungen im Umfang und der Lage der Zählstellen zurückzuführen sind.

Bild 15:
Mittlerer DTV (Kfz) 2005
auf Kreisstraßen



(Keine Werte für Kreisstraßen in den Stadtkreisen, außer Ulm)



TABELLE 14: VERÄNDERUNG (IN %) DES MITTLEREN DTV (KFZ) 2000/2005 NACH STRASSENKLASSE UND LANDKREIS

Landkreis	Bundesstr.	Landesstr.	Kreisstr.	Landkreis	Bundesstr.	Landesstr.	Kreisstr.
Alb-Donau-Kreis (UL)	-3,6	3,5	3,2	Main-Tauber-Kreis (TBB)	-5,0	-7,8	7,0
Biberach (BC)	6,5	-2,7	8,2	Neckar-Odenwald-Kreis (MOS)	-5,5	1,2	4,2
Bodenseekreis (FN)	5,6	3,2	8,1	Ortenaukreis (OG)	2,1	4,1	7,6
Böblingen (BB)	12,4	2,0	1,7	Ostalb (AA)	-2,0	4,5	4,4
Breisgau-Hochschwarzwald (FR)	15,0	-0,5	13,0	Rastatt (RA)	-10,4	1,7	29,6
Calw (CW)	-6,1	-2,9	3,4	Ravensburg (RV)	23,6	8,6	11,4
Emmendingen (EM)	-4,1	-0,2	1,9	Rems-Murr-Kreis (WN)	6,1	4,7	4,6
Enzkreis (PF)	9,3	2,2	0,9	Reutlingen (RT)	6,5	-6,4	-2,9
Esslingen (ES)	12,8	4,7	5,7	Rhein-Neckar-Kreis (HD)	-0,6	9,8	4,5
Freudenstadt (FDS)	-0,1	7,6	6,7	Rottweil (RW)	0,6	3,9	7,1
Göppingen (GP)	-1,6	4,1	2,5	Schwäbisch Hall (SHA)	-2,8	-5,5	8,5
Heidenheim (HDH)	-0,6	-0,6	4,1	Schwarzwald-Baar-Kreis (VS)	0,8	-1,8	9,9
Heilbronn (HN)	3,6	1,8	4,1	Sigmaringen (SIG)	-2,6	-4,7	-0,5
Hohenlohekreis (KÜN)	3,6	2,1	5,9	Tübingen (TÜ)	28,0	3,4	9,9
Karlsruhe (KA)	7,4	-0,9	3,9	Tuttlingen (TUT)	13,3	1,1	-0,1
Konstanz (KN)	4,6	3,5	9,9	Waldshut (WT)	14,3	-2,1	5,0
Lörrach (LÖ)	19,1	6,7	11,2	Zollernalbkreis (BL)	8,2	-1,7	6,3
Ludwigsburg (LB)	4,1	5,0	5,1				

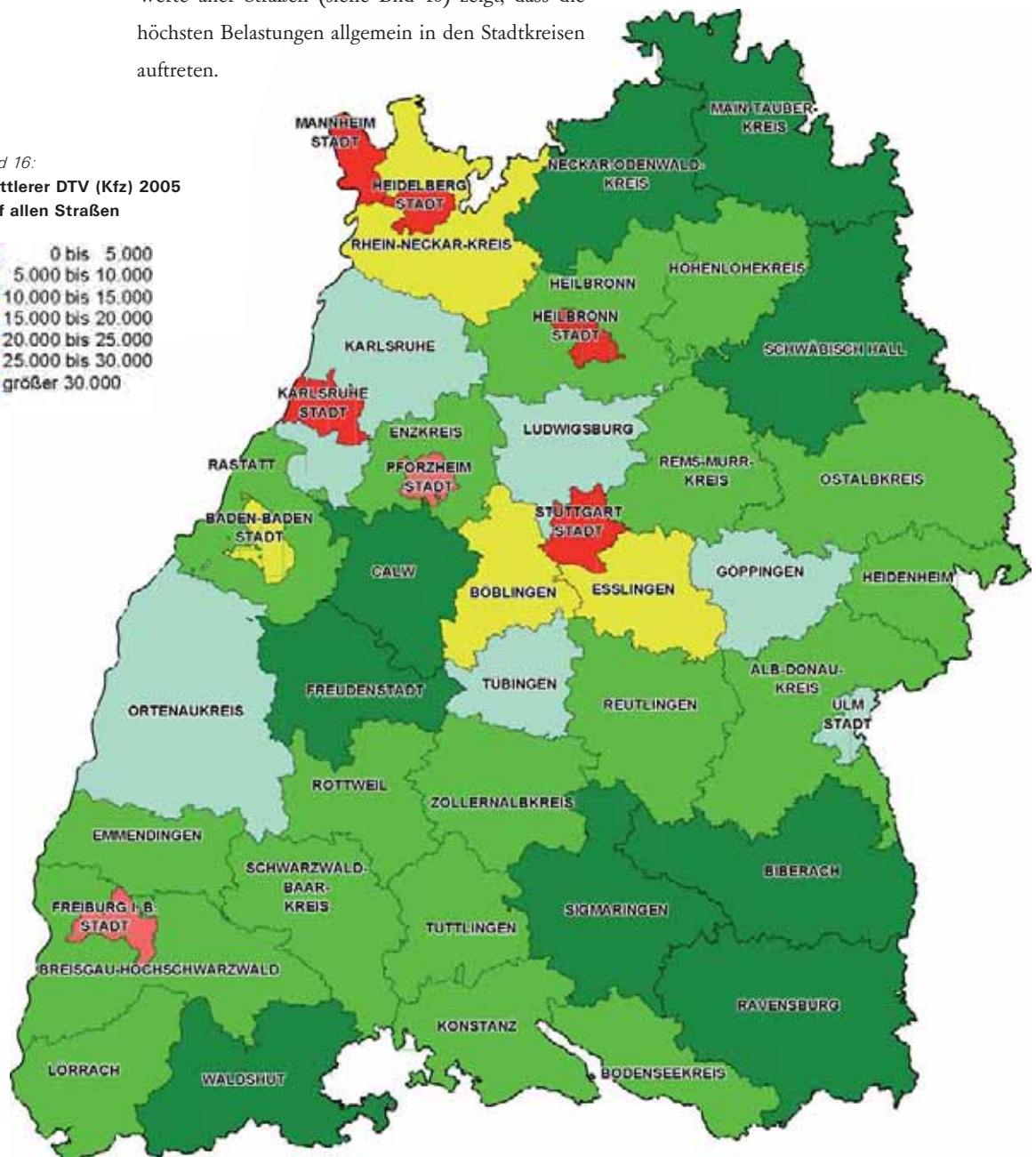
4 Fazit

In den letzten fünf Jahren hat zwar sowohl die Bevölkerung als auch die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge in Baden-Württemberg weiter zugenommen, aufgrund der bundesweit schwierigen wirtschaftlichen Randbedingungen hat der Verkehr aber deutlich weniger zugenommen als in den früheren Jahren.

Im Ganzen hat die durchschnittliche Belastung zugenommen und Baden-Württemberg weist im Bundesvergleich mit die höchsten mittleren Belastungen auf den Bundesfernstraßen, aber auch auf den Landesstraßen auf. Dies ist auch auf die Fernverkehrsverbindungen mit großen Anteilen von Transitverkehren zurückzuführen.

Die Straßennetze haben sich insgesamt wenig verändert, so dass die insgesamt nach wie vor steigenden Belastungen auf einem etwa gleichlangen Netz abgewickelt werden. Die Betrachtung der mittleren DTW-Werte aller Straßen (siehe Bild 16) zeigt, dass die höchsten Belastungen allgemein in den Stadtkreisen auftreten.

Bild 16:
Mittlerer DTW (Kfz) 2005
auf allen Straßen





VERTEILERHINWEISE

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung in Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben.

Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme der Herausgeberin zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist.

Erlaubt ist jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.

QUELLEN

Statistisches Landesamt des Landes Baden-Württemberg
Straßenverkehrszählung 1990, BASt, Bergisch Gladbach

Straßenverkehrszählung 1995, 2000, 2005 - Baden-Württemberg,
BAS, Aachen

Straßenverkehrszählung 2005, DTV-Verkehrsconsult GmbH, Aachen
Agentur für Arbeit

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV),
Diverse Regelwerke



