

# Deutscher Bundestag

## 93. Sitzung

Bonn, den 25. Oktober 1963

### Inhalt:

#### Fragestunde (Drucksache IV/1541)

Fragen des Abg. Schmidt (Kempten):

**Zugverbindungen nach Kempten** . . . 4291 B

Frage des Abg. Schmidt (Kempten):

**Sperren an Bahnhöfen** . . . . . 4291 C

Frage des Abg. Hammersen:

**Überführung der Bundesstraße 26 über die Eisenbahn-Riedstrecke** . . . . . 4292 A

Frage des Abg. Müller-Hermann:

**Luftlandeplatz bei Bad Zwischenahn**  
Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister . 4292 B

Frage des Abg. Bühler:

**„Zollfreie Straße“ zwischen Lörrach und Weil**  
Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister .  
4292 B, D, 4293 A  
Schlick (CDU/CSU) . . . . . 4292 D  
Faller (SPD) . . . . . 4292 D, 4293 A

Frage des Abg. Bühler:

**Autobahnraststätten**  
Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister . 4293 B

Frage des Abg. Haase (Kellinghusen):

**Besichtigungsreise des Bundesverkehrsministers durch Schleswig-Holstein**

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister . 4293 D,  
4294 B

Haase (Kellinghusen) (SPD) . . . 4294 A, B

Fragen des Abg. Dr. Rinderspacher:

**Ausbau der Bundesstraße 294 durch das Elztal**

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister .  
4294 C, D, 4295 A, C

Dr. Rinderspacher (SPD) 4294 D, 4295 A, B

Leonhard (CDU/CSU) . . . . . 4295 C

Frage des Abg. Dr. Mommer:

**Einbau von Leitplanken auf der Bundesstraße 27**

Dr.-Ing. Seebohm, Bundesminister . 4295 D

Nächste Sitzung . . . . . 4296 A

Anlage . . . . . 4297



(A)

(C)

## 93. Sitzung

Bonn, den 25. Oktober 1963

### Stenographischer Bericht

Beginn: 9.01 Uhr

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Die Sitzung ist eröffnet.

Folgende **amtliche Mitteilung** wird ohne Verlesung in das Protokoll aufgenommen:

Der Außenhandelsausschuß hat mitgeteilt, daß er gegen die **Verordnung Nr. 102/63/EWG** des Rates vom 25. September 1963 über die Festsetzung der **Abschöpfungsbeträge gegenüber dritten Ländern für Schweine und Schweinefleisch** enthaltende Erzeugnisse für Einfuhren, die vom 1. Oktober bis zum 31. Dezember 1963 getätigt werden (Amtsbl. 140/63)

**Verordnung Nr. 103/63/EWG** des Rates vom 25. September 1963 über die Verringerung der **Abschöpfungsbeträge gegenüber dritten Ländern für Schweine** und einige Teilstücke von Schweinen für Einfuhren in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 31. Oktober 1963 (Amtsbl. 140/63)

(B) **Verordnung Nr. 105/63/EWG** des Rates vom 25. September 1963 zur Verlängerung der **Verordnungen Nr. 45, 46 und 116 des Rates** (Amtsbl. 140/63)

keine Bedenken erhebt.

Ich rufe den einzigen Punkt der Tagesordnung auf:

**Fragestunde** (Drucksache IV/1541).

Wir sind bei den Fragen aus dem Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr.

Ich rufe auf die Fragen XI/4 und XI/5 — des Abgeordneten Schmidt (Kempten) —:

Hält es die Bundesregierung 18 Jahre nach Kriegsende immer noch für gerechtfertigt, daß der gesamte **Verkehrsraum des Allgäus** mit dem Zielpunkt Kempten im Rahmen des **Bundesbahnfahrplans** ab 19 bzw. 20 Uhr keine Verbindung mehr von und nach München, Kempten und Ulm, den drei Anschlußpunkten an die D-Zugstrecken, hat?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß spätestens mit **Fahrplanwechsel im Frühjahr** Änderungen geschaffen werden müssen, die der **Allgäuer Bevölkerung** sowohl die spätere Heimfahrt aus München oder Augsburg als auch den abendlichen späteren Anschluß an die Nachtstrecken nach West- oder Norddeutschland gewährleisten müssen?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Herrn Bundesministers Dr.-Ing. Seebohm vom 24. Oktober 1963 lautet:

Wie mir die Deutsche Bundesbahn mitteilt, ist sie nach wie vor gern bereit, in dem von Ihnen, Herr Kollege, angesprochenen Raum weitere Fahrplanverbesserungen zu schaffen. Sie muß jedoch die Einrichtung neuer Zugverbindungen von dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis abhängig machen. Nach den Ergebnissen eingehender Verkehrsstromzählungen, die die Deutsche Bundesbahn durchführte, ist aber das Verkehrsbedürfnis für die Führung zusätzlicher, zeitlich später liegender Züge, als sie im Jahresfahrplan 1963/64 enthalten sind, nach dem augenblicklichen Verkehrsaufkommen nicht zu vertreten. Nach dem Bundesbahngesetz ist die Deutsche Bundesbahn zur wirtschaftlichen Betriebsführung verpflichtet. In welchem Maße sie diesen Auflagen nachkommt, zeigt die zusätzliche Einrichtung von Saisonverbindungen oder das zusätzliche Verkehren von Zügen

an bestimmten Wochentagen. Die Deutsche Bundesbahn paßt sich damit in verkehrstarken Zeiten den erhöhten Bedürfnissen an.

Auch für Spätverbindungen zum Besuch kultureller Veranstaltungen ist offenbar nur ein geringes Verkehrsbedürfnis vorhanden. Dies zeigt der Versuch, eine an Sonntagen mit Bahnbussen durchgeführte Spätverbindung von München nach Kempten auch an Freitagen zu fahren. Die Besetzung betrug nur 5—10 Personen, so daß dieser Versuch wieder eingestellt werden mußte.

Ich werde den Vorstand der Deutschen Bundesbahn bitten, im Sinn Ihrer Anfragen den Verbindungen nach dem Verkehrsraum des Allgäus auch in Zukunft besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Ich rufe auf die Frage XI/6 — des Abgeordneten Schmidt (Kempten) —:

Sind die Erfahrungen der Bundesregierung bzw. der Deutschen Bundesbahn mit der Aufhebung von Sperren soweit gedeihen, daß daraus weitere Überlegungen über einen generellen **Abbau der Sperren an Bahnhöfen** angestellt werden können?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort des Herrn Bundesministers Dr.-Ing. Seebohm vom 24. Oktober 1963 lautet:

(D)

Die Aufhebung der Bahnsteigsperren bei der Deutschen Bundesbahn ist schon bei früherer Gelegenheit im Deutschen Bundestag behandelt worden. Ich darf Sie, Herr Kollege, an die Fragestunde vom 14. November 1962 erinnern, in der ich zu diesem Thema ausführlich Stellung genommen habe.

Bundesregierung und Bundesbahn sind sich darin einig, daß die Sperren allmählich beseitigt werden sollen. Schon heute sind sie auf mehr als 50 % der rd. 7000 Bahnhöfe und Haltestellen nicht mehr vorhanden. Auf den größeren Bahnhöfen bleiben neuerdings die Ausgangssperren zeitweise unbesetzt. Die Bundesbahnverwaltung wird nach und nach weitere Bahnsteigschaffner zurückziehen, und zwar zunächst auf den Bahnhöfen mittlerer Größe.

Gegen die gewünschte Aufhebung der Sperren auch auf den großen Bahnhöfen hat die Deutsche Bundesbahn einige Bedenken geäußert, die nicht ganz von der Hand zu weisen sind.

Einmal sind die Bahnhofsvorplätze und Bahnhofshallen in den großen Städten ein beliebter Treff- und Sammelplatz. Wenn nur ein Teil dieser Treffen auf die meist recht schmalen Bahnsteige verlegt wird, geht die Übersicht über den Betriebsablauf verloren, und es erhöht sich die Unfallgefahr. In den Ländern, die die Bahnsteigsperren abgeschafft haben, macht diese Frage den Eisenbahnverwaltungen viele Kopfschmerzen. Auf manchen Großstadtbahnhöfen des Auslandes sind allein aus diesem Grunde für die Zeiten starken Verkehrs die noch vorhandenen Sperren wieder besetzt oder provisorische Sperren neu errichtet worden. Andernfalls muß die Bahnsteigaufsicht wesentlich verstärkt werden.

Zum andern spielt hier das Problem der Fahrausweiskontrolle eine gewisse Rolle. So wurden z. B. in der Schweiz bei Aufhebung der Bahnsteigsperren eine Reihe von Maßnahmen zur Sicherung der Fahrgeldeinnahmen getroffen, obwohl dort der Verkehr im allgemeinen unkomplizierter und übersichtlicher ist als in der Bundesrepublik. Die Geltungsdauer der Fahrausweise wurde in der Schweiz sehr eingeschränkt. Vor allem aber werden dort mit erheblichem Personalaufwand alle Fahrausweise in den Zügen in kurzen Zeitabständen überprüft. Auch die Bundesbahn könnte nicht ganz darauf verzichten, im Falle der Beseitigung aller Sperren die Kontrolle, namentlich in den Personenzügen, häufiger und vollständiger durchführen zu lassen als heute; sie würde also die Zahl ihrer Schaffner um einige Tausend erhöhen müssen. Das mit dem Wegfall der Sperren freigewordene Personal könnte für diesen Zweck nicht eingesetzt werden, weil es sich dort meistens um Invaliden, namentlich Schwerkriegsbeschädigte, handelt.

Mit dieser Aufzählung von Schwierigkeiten wollte ich nicht zum Ausdruck bringen, daß nach meiner Auffassung in den großen Bahnhöfen die Sperren für alle Zeiten beibehalten werden müßten. Die von mir genannten Probleme sollen und werden

**(A) Vizepräsident Dr. Dehler**

von der Deutschen Bundesbahn gelöst werden. Das ist auch die Ansicht des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn. Die Bundesregierung wird, soweit es in ihren Kräften steht, die Deutsche Bundesbahn bei ihrem Vorhaben unterstützen. Sie hat aber, wie Sie wissen, nach den gesetzlichen Voraussetzungen nicht die Möglichkeit, die allgemeine Aufhebung der Bahnsteigsperrn vorzuschreiben. Es wird Sie aber interessieren, daß Ihre Frage wiederholt im Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn behandelt worden ist, zuletzt im Juli 1963 anlässlich eines negativ verlaufenen Versuches auf einem Großbahnhof.

Ich rufe auf die Frage XI/7 — des Abgeordneten Hammersen —:

Trifft es zu, daß die vor einigen Jahren als Teil der künftigen Autobahn-Eckverbindung oder des Main-Neckar-Schnellweges autobahnmäßig ausgebaute 4spurige Überführung der Bundesstraße 26 über die Eisenbahn-Riedstrecke westlich von Darmstadt jetzt wieder aufgerissen und die Brücke teilweise versetzt werden muß, weil die derzeitige Linienführung der Straße und die Lage der Brücke nun doch nicht ganz in den neuen Bauplan passen?

Der Fragesteller hat sich mit schriftlicher Beantwortung einverstanden erklärt. Die Antwort liegt noch nicht vor. Sie wird nach Eingang im Sitzungsbericht abgedruckt.

Ich rufe auf Frage XI/8 — des Abgeordneten Müller-Hermann —:

Ist der Herr Bundesverkehrsminister bereit, dem niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr nahezu legen, nicht in unmittelbarer Nähe von Bad Zwischenahn einen öffentlichen Luftlandeplatz zu genehmigen, durch den das Fremdenverkehrsgebiet von Bad Zwischenahn schwer betroffen würde?

Der Herr Abgeordnete Müller-Hermann wird von dem Herrn Abgeordneten Haase vertreten.

Bitte, Herr Minister.

**Dr.-Ing. Seebohm**, Bundesminister für Verkehr: Der Herr Niedersächsische Minister für Wirtschaft und Verkehr hat den Landeplatz bei Bad Zwischenahn bereits am 2. August 1963 genehmigt. Eine Beteiligung des Bundes im Genehmigungsverfahren, die nicht vorgeschrieben ist, hat nicht stattgefunden. Auch eine Unterrichtung, die an sich vereinbart ist, ist seitens des Herrn Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr nicht erfolgt. Man vertritt in Hannover die Auffassung, daß durch die Lage des Landeplatzes — 5 km von dem Ort Bad Zwischenahn entfernt — und durch die Ausrichtung seiner Start- und Landebahn parallel zur Lage der Ortschaft, ferner durch Auflagen der Genehmigungsbehörde für die Flugbetriebsdurchführung sichergestellt worden sei, daß das Fremdenverkehrsgebiet von Bad Zwischenahn nicht beeinträchtigt wird. — Ob dies zutrifft, dürfte heute noch nicht abschließend beurteilt werden können.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Ich rufe auf die Frage XI/9 — des Herrn Abgeordneten Bühler —:

Nachdem vor kurzem über die Führung der „zollfreien Straße“ zwischen Lörrach und Weil (Rhein) eine Einigung zwischen den zuständigen Schweizer und deutschen Dienststellen erzielt wurde, frage ich die Bundesregierung, bis wann mit dem Baubeginn gerechnet werden kann.

**Dr.-Ing. Seebohm**, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, seit Jahren bemühe ich mich immer wieder um den baldmöglichen Neubau einer zollfreien Verbindungsstraße zwischen den Städten Lörrach und Weil. Bekanntlich laufen die Verhandlungen über diesen Straßenbau seit den fünfziger Jahren des 19. Jahrhunderts. Allerdings haben die

außerordentlichen Schwierigkeiten im deutsch-schweizerischen Grenzgebiet die Verwirklichung einer solchen Maßnahme bisher nicht möglich gemacht. Deshalb wurde in den bisher geführten zwischenstaatlichen Verhandlungen immer wieder nach neuen Möglichkeiten gesucht, um die Schwierigkeiten hoheitsrechtlicher und auch privatrechtlicher Art auszuräumen zu können.

Dies hat jetzt zu einer Absprache geführt, bei welcher am 25. September 1963 das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt und die Abteilung Straßenbau des Regierungspräsidiums Südbaden eine grundsätzliche Einigung über den Bau der zollfreien Straße in technischer Hinsicht erzielt haben. Wie mir hierzu vom Innenministerium Baden-Württemberg und vom zuständigen Regierungspräsidium Südbaden mitgeteilt wurde, hofft man, daß die noch offenen Detailfragen in den nächsten Monaten geklärt werden können und daß dann die Ausarbeitung der erforderlichen Planunterlagen möglich sein wird. Sofern sich nicht wider Erwarten neue Schwierigkeiten ergeben, werden die Arbeiten vielleicht noch im Jahre 1964, spätestens 1965 anlaufen können. Dieser Termin setzt allerdings voraus, daß die erforderliche zwischenstaatliche Vereinbarung rechtzeitig abgeschlossen und vor allem auch der Grunderwerb auf schweizerischem Gebiet ohne Verzögerung durchgeführt werden kann.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Schlick.

**Schlick** (CDU/CSU): Wieviele Kilometer führt diese Straße über schweizerisches Gebiet? (D)

**Dr.-Ing. Seebohm**, Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das kann ich Ihnen nicht sagen. Ich habe die Straße auf der Karte eingezeichnet, aber ich habe sie nicht abgemessen.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Eine zweite Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Schlick.

**Schlick** (CDU/CSU): Trifft es zu, daß der Vertrag zum Bau dieser Straße vor 112 Jahren geschlossen worden ist?

**Dr.-Ing. Seebohm**, Bundesminister für Verkehr: Ich sagte schon: die Verhandlungen laufen seit 1852.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Fallner.

**Fallner** (SPD): Herr Minister, können Sie sagen, ob in den von Ihnen angeführten Abmachungen auch schon etwas über die Durchführung des Baus der Straße in baurechtlicher Hinsicht — das ist ein besonders schwieriges Problem zwischen Deutschland und der Schweiz — enthalten ist?

**Dr.-Ing. Seebohm**, Bundesminister für Verkehr: Ich kann nur sagen, daß eine Abmachung zwi-

(A) **Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm**

schen dem Baudepartement des Kantons Basel-Stadt einerseits und der Abteilung Straßenbau des Regierungspräsidiums Südbaden andererseits getroffen worden ist. Daß diese Abmachung noch nicht die Möglichkeit gibt, vollständig das durchzuführen, was wir unter einem Planfeststellungsverfahren verstehen, ist natürlich klar. Deswegen sagte ich, daß noch Detailfragen geklärt werden müssen und daß dann die weiteren Probleme gelöst werden müssen. Es sieht aber so aus, daß wir, wenn wir nunmehr die Straße an dem Fluß Wiese entlang führen und die Wiese dann überbrücken, sowohl nach der geologischen Seite wie hinsichtlich der Beschaffung des Geländes weniger Schwierigkeiten haben werden.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Fallert!

**Fallert (SPD):** Herr Minister, sind Sie sich darüber im klaren, daß der Geländeerwerb die größten Schwierigkeiten bringen wird, da Sie hier mit der Individualität des Schweizer Bürgers zu rechnen haben?

**Dr.-Ing. Seebohm,** Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, deshalb habe ich ja in meiner Antwort ausdrücklich darauf hingewiesen, daß der angegebenen Termin nur eingehalten werden kann, wenn die erforderliche zwischenstaatliche Vereinbarung rechtzeitig abgeschlossen und vor allem der Grunderwerb auf schweizerischem Gebiet ohne Verzögerung durchgeführt werden kann. Damit habe ich meine Bedenken schon in die Antwort hineingelegt, ohne von vornherein sagen zu wollen, daß nicht vielleicht ein glücklicher Umstand uns doch in die Lage versetzt, diesen Grunderwerb durchzuführen. Sie wissen, wie schwierig das in der Schweiz ist. Aber wenn die Herren selbst einmal der Meinung sind, daß hier eine bessere Lösung erfolgen muß, dann wird es geschehen, weil damit natürlich auch die Durchfahrt auf den Schweizer Straßen entlastet wird und vielleicht auch gerade die Grundstückseigentümer, die hier wohnen, ein Interesse daran haben, etwas mehr vom Straßenlärm befreit zu werden.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Ich rufe auf die Frage XI/10 — des Herrn Abgeordneten Bühler —:

Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, falls die Angaben in der Zeitschrift „DM“ über den Zustand der Autobahnraststätten, die Bedienung und die Preise den Tatsachen entsprechen?

Bitte, Herr Minister!

**Dr.-Ing. Seebohm,** Bundesminister für Verkehr: Die Angaben der Zeitschrift „DM“ werden noch nachgeprüft. Der Test der „DM“ wurde durchgeführt, indem verschiedene Beauftragte dieser Zeitschrift zu unterschiedlichen Tageszeiten 30 von 88 Raststätten aufsuchten und gleiche Gerichte, und zwar — das ist bemerkenswert — relativ teure Gerichte und nicht die Gerichte bestellten, die im allgemeinen in den Raststätten verlangt werden.

24 der besuchten Raststätten werden als sauber (C) oder als sehr sauber bezeichnet. Das ist ein gutes Ergebnis und zeigt den Erfolg der Bemühungen, die Raststätten trotz der großen Zahl der Gäste und trotz des oft sehr bedrückenden Personalmangels, der auf dem Lande natürlich besonders groß ist, in Ordnung zu halten. Es ist zu berücksichtigen, daß **Toiletten und Waschräume** in großem Umfang auch von Verkehrsteilnehmern aufgesucht werden, die nicht in der Raststätte selbst einkehren. Nur bei 5 Betrieben — von 30 — werden Mängel angegeben, wie nicht abgeräumte Tische. Nur in einem Fall werden die Toiletten bezüglich der Sauberkeit bemängelt.

In 20 der 30 Raststätten wird die **Bedienung** als freundlich und prompt bezeichnet. Auch das ist unter den heutigen Gegebenheiten kein schlechtes Ergebnis. 16 der Raststätten werden als teuer bezeichnet. Die **Preise** sind dabei einschließlich Trinkgeld angegeben. Es ist hierzu zu bemerken, daß sich die Preise in den Autobahnraststätten nachweislich im Rahmen derer der vergleichbaren Gastronomie halten. Dabei ist zu beachten, daß die Raststätten wegen der in der allgemeinen Gastronomie nicht üblichen 24stündigen Öffnungszeiten und auch wegen ihrer Lage abseits von Ortschaften besonders hohe Betriebs- und Lohnkosten haben. Es ist außerdem festzustellen, daß es außer den im Einkauf bekanntlich sehr teuren Schnitzeln und Koteletts, die die „DM“-Untersucher verlangt haben, in jeder Raststätte eine Auswahl billiger Gerichte von guter Qualität und in reichlicher Portion gibt.

Die Autobahnraststätten sind stets an fachkundige Gastronomen verpachtet. Die Bundesregierung wird wie bisher darauf hinwirken, daß angemessene Ansprüche der Besucher an Sauberkeit, Höflichkeit, Qualität und Preiswürdigkeit in diesen Raststätten erfüllt werden. (D)

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Ich rufe auf die Frage XI/11 — des Herrn Abgeordneten Haase (Kellinghusen) —:

Aus welchem Grunde hat der Herr Bundesverkehrsminister anlässlich seiner Besichtigungsreise durch Schleswig-Holstein, als er sich im Kreise Steinburg und in der Stadt Itzehoe über die dort laufenden Straßenbaumaßnahmen informierte, weder die Kreis- noch die Stadtverwaltung eingeladen oder zumindest von seinem Aufenthalt in Kenntnis gesetzt?

Bitte, Herr Minister!

**Dr.-Ing. Seebohm,** Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, meine jährlichen **Besichtigungsreisen** über wichtige Baustellen des **Bundesfernstraßennetzes** werden von den Auftragsverwaltungen des Bundes, nämlich den Straßenbauverwaltungen der Länder, und von den ihnen übergeordneten Ministerien der Länder technisch vorbereitet. Den Ländern liegt es ob, diejenigen Behörden und Organisationen im Lande, also auch auf kommunaler Ebene, zu unterrichten und/oder einzuladen. Das ist nicht Sache des Bundes. Auf meine Veranlassung sollen direkt eingeladen werden die mit dem Straßenbau des Bundes befaßten oder daran interessierten Persönlichkeiten des Bundestages und sonstiger dem Straßenbau nahestehender übergeordneter, also auf Bundes-

**Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm**

(A) ebene organisierter Gremien, wie z. B. der Deutschen Straßenliga u. ä. Außerdem werden Presse und Rundfunk rechtzeitig vorher unterrichtet und die Teilnahme freigestellt. Dabei wird das Programm der Besichtigung übersandt mit genauem Zeitplan, damit jeder sich ohne großen Zeitverlust dort einschalten kann, wo seine besonderen Interessen liegen.

In Itzehoe habe ich am 10. September 1963 von etwa 17.45 bis 18.00 Uhr im Zuge einer von Kiel über Eckernförde — Kappeln — Flensburg — Schleswig — Rendsburg — Nortorf und Hohenwestedt führenden und in Pinneberg endenden Besichtigung die in der Niederung südlich der Stör im Gange befindlichen Erdarbeiten und die Brückenbauarbeiten im Zuge der Umgehungsstraße Itzehoe besichtigt und mich über die weiteren Dispositionen für dieses große Bauvorhaben unterrichtet. Das für Itzehoe wichtige Problem der neuen Stör-Brücke am Delftor und der daran anschließenden Durchbruchstraße wurde nicht besprochen; es wurde auch keine Ortsbesichtigung vorgenommen, weil diese Angelegenheit nach dem Stand der Bearbeitung durch die Auftragsverwaltung in Kiel noch nicht entscheidungsreif ist.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Eine Zusatzfrage!

(B) **Haase** (Kellinghusen) (SPD): Herr Minister, finden Sie es nicht eigenartig, daß sich bei der Besichtigung der Umgehungsstraße Itzehoe weder ein Vertreter des Kreises Steinburg noch der Stadt Itzehoe, wohl aber der Landrat des Nachbarkreises Rendsburg und einer der für den Kreis Steinburg zuständigen Bundestagsabgeordneten in Ihrer Begleitung befanden?

**Dr.-Ing. Seebohm,** Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, bezüglich der ersten Sache halte ich das nicht für eigenartig; denn wer von Itzehoe bzw. von Steinburg eingeladen werden sollte, mußte der schleswig-holsteinische Minister für Wirtschaft und Verkehr bestimmen. Der Landrat von Rendsburg und einige andere Herren genauso wie der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im schleswig-holsteinischen Landtag — der Ihnen ja nahesteht — haben mich auf der ganzen Reise begleitet und nicht nur den Punkt Itzehoe besichtigt. Soweit die Bundestagsabgeordneten in Frage kommen, sollten sie alle eingeladen werden. Falls da eine Einladung nicht erfolgt ist, bitte ich um Entschuldigung. Das ist dann ein Versehen; aber das ist das einzige, wofür ich mich verantwortlich fühle.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Eine weitere Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Haase!

**Haase** (Kellinghusen) (SPD): Herr Minister, sind Sie nicht der Meinung, daß es unabhängig von der Zuständigkeit für diese Einladung eine Frage des Taktes ist, bei Ministerbesuchen die kommunalen Behörden einzuladen oder zu verständigen?

**Dr.-Ing. Seebohm,** Bundesminister für Verkehr: Nein, das ist nicht Angelegenheit des Bundes-

ministers, der bekanntlich nach dem Grundgesetz (C) mit den Gemeinden nicht direkt zu tun hat. Die Gemeinden und kommunalen Stellen werden über die Landesbehörden eingeladen.

(Sehr richtig! in der Mitte.)

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Ich rufe auf die Frage XI/12 — des Herrn Abgeordneten Dr. Rinderspacher —:

Trifft es zu, daß das Bundesverkehrsministerium mit dem sehr dringenden Ausbau der Bundesstraße 294 durch das Elztal (Landkreis Emmendingen) warten will, bis das schwierige Problem der Ortsumgehung Waldkirch gelöst ist?

**Dr.-Ing. Seebohm,** Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, dem Ausbau der Bundesstraße 294 im Elztal wird von mir große Bedeutung beigegeben. Deshalb wurde der Neubau des Zubringers Freiburg/Nord im Zuge der Bundesstraße 294, der auch dem Anschluß des Elztales an die Autobahn dient, vorrangig durchgeführt. Ebenso wurde der Neubau des Ortsumgehung Gundelfingen und die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs zwischen Gundelfingen und Denzlingen, mit deren Fertigstellung 1964 gerechnet werden kann, vorrangig behandelt. Es ist ferner beabsichtigt, eine Verlegung bei Denzlingen und außerdem die Ortsumgehung von Waldkirch zu bauen, sobald dies die Haushaltslage zuläßt. Sofern sich jedoch hier bei dem bereits laufenden Planfeststellungsverfahren Verzögerungen ergeben sollten, wird — so bedauerlich dies auch ist — der Neubau der Ortsumgehung Waldkirch noch ausgeklammert werden müssen, so daß dann der weitere Ausbau der Bundesstraße 294 (D) zwischen Waldkirch und Elzach vorgezogen werden könnte. Es ist jedenfalls nicht daran gedacht, die notwendigen Ausbaumaßnahmen im oberen Teil des Elztales zurückzustellen, bis die Frage der Ortsumgehung von Waldkirch geklärt sein wird.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Eine Zusatzfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Rinderspacher!

**Dr. Rinderspacher** (SPD): Herr Minister, darf ich Ihrer Antwort entnehmen, daß bei dem Ausbau der Bundesstraße 294 durch das Elztal nicht gewartet werden soll, bis das Planfeststellungsverfahren in Waldkirch abgeschlossen ist?

**Dr.-Ing. Seebohm,** Bundesminister für Verkehr: Das betrifft bereits Ihre zweite Frage, die ich vielleicht jetzt beantworten darf.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Ich rufe auf die Frage XI/13 — des Herrn Abgeordneten Dr. Rinderspacher—:

Sieht das Bundesverkehrsministerium eine Möglichkeit, die Elztalstraße wenigstens oberhalb Waldkirch bald neu zu trassieren, da die Strecke als ausgesprochen „halsbrecherisch“ gilt?

**Dr.-Ing. Seebohm,** Bundesminister für Verkehr: Für einen möglichst raschen Ausbau der Bundesstraße 294 im Elztal ist von der Straßenbauverwaltung in umfangreichen Voruntersuchungen die künftige Linienführung auf dem Streckenabschnitt

**Bundesminister Dr.-Ing. Seeböhm**

(A) Waldkirch—Elzach generell festgelegt worden. Für die Ortsumgehungen von Waldkirch, Elzach und Oberwinden liegen auch schon die baureifen Planungen vor, und das Bundesverkehrsministerium hat ihnen zugestimmt. Im Bereich der Teilstrecke Waldkirch—Kollnau—Gutach—Bleibach—Niederwinden sind die Arbeiten zur Schaffung baureifer Entwürfe sehr weit fortgeschritten. Wie Sie sehen, ist also Ihrem Wunsch auf Neutrassierung der Bundesstraße 294 im oberen Elztal planerisch schon in großem Umfange entsprochen worden.

Nun zu Ihrer Zusatzfrage, Herr Kollege. Die Arbeiten an dem Ausbau von Oberwinden bis Elzach gehen planmäßig weiter. Sie stehen jetzt schon im Vordergrund des Interesses, zumal in Waldkirch sehr erhebliche Einsprüche vorliegen.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter Rinderspacher.

**Dr. Rinderspacher (SPD):** Herr Bundesminister, ist Ihnen bekannt, daß das ganze Projekt bisher an den Schwierigkeiten des Planfeststellungsverfahrens in Waldkirch gescheitert ist bzw. daß die bisherigen Schwierigkeiten hinsichtlich der Feststellung, wo die Straße in Waldkirch durchgeführt werden soll, zu einer Beschleunigung des Verfahrens nicht beigetragen haben?

**Dr.-Ing. Seeböhm,** Bundesminister für Verkehr: Das ist ganz selbstverständlich, Herr Kollege.

(B) Ich kenne die Verhältnisse an Ort und Stelle sehr genau. Es handelt sich um die Umgehung von Waldkirch selbst im Südwesten der Stadt, die von der Straßenbauverwaltung vorgezogen ist. Hier sind die Waldkircher der Meinung, daß ihnen gute Baugebiete weggenommen werden. Andererseits ist die Führung im Norden vor allem mit Rücksicht auf die Umgehung Gutach und Bleibach sehr ungünstig und sehr viel teurer, so daß sich die Auftragsverwaltung bisher noch nicht entschlossen hat, hier endgültige Trassierungs- und Untersuchungsarbeiten, die zu einer Bauplanung führen können, vorzunehmen.

Es muß nun, nachdem der Regierungspräsident das Planfeststellungsverfahren eingeleitet hat, abgewartet werden, wie wir in dem Planfeststellungsverfahren weiterkommen. Aber ich bin mit Ihnen der Meinung — auch nach dem, was ich von Waldkirch weiß und höre —, daß diese Planfeststellung auf große Schwierigkeiten stoßen wird. Der Regierungspräsident ist dagegen der Auffassung, daß es ihm gelingen wird, die Waldkircher im Planfeststellungsverfahren von der Zweckmäßigkeit dieser Straßenführung zu überzeugen. Das muß man ihm erst einmal überlassen.

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Herr Abgeordneter Rinderspacher, noch eine Zusatzfrage.

**Dr. Rinderspacher (SPD):** Herr Minister, kennen Sie den Plan, den der Herr Bürgermeister von Waldkirch hat anfertigen lassen, und die genaue Kostenberechnung, nach der die Führung der Straße

nördlich um Waldkirch herum nicht wesentlich teurer sein wird — es wird sich eine Differenz von etwa 2 Millionen DM ergeben — als die für die weitere Planung von Waldkirch sehr ungünstige südliche Führung der Straße ?

**Dr.-Ing. Seeböhm,** Bundesminister für Verkehr: Die Pläne sind mir sehr genau bekannt. Diese Umleitung hat vor allem in der Trassenführung für den Verkehr im Elztal sehr erhebliche Schwierigkeiten zur Folge. Da wir der Meinung sind, daß es sich um eine große Durchgangsstraße handelt, die ja von der Autobahn bis nach Freudenstadt herüberführt, können nicht die Interessen von Waldkirch allein den Ausschlag für die Trassenführung geben.

(Sehr gut! rechts.)

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Herr Abgeordneter Leonhard.

**Leonhard (CDU/CSU):** Herr Minister, können Sie uns etwas darüber sagen, wann mit dem Ausbau der Bundesstraße 294 zwischen Pforzheim und Bretten zu rechnen ist?

**Dr.-Ing. Seeböhm,** Bundesminister für Verkehr: Herr Kollege, das ist etwas weit ab vom südbadischen Teil dieser Bundesstraße. Ich kann Ihnen zur Zeit nur sagen, daß wir uns mit dem Elztal beschäftigen. Aber ich bin gern bereit, wenn Sie das wollen, die Frage noch einmal nachzuprüfen. Ich könnte Ihnen einfach sagen: es ist dann damit zu rechnen, wenn der Bundestag mir die erforderlichen Geldmittel bewilligt.

**Leonhard (CDU/CSU):** Diese Antwort habe ich schon einige Male bekommen!

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Frage XI/14 — des Herrn Abgeordneten Dr. Mommer —:

Werden die sieben zum Teil schweren Unfälle, die sich auf der Bundesstraße 27, auf der Strecke Ludwigsburg—Stuttgart seit Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung ereignet haben, zum Einbau von Leitplanken führen?

Die Frage wird von Herrn Rinderspacher aufgenommen.

Bitte, Herr Minister!

**Dr.-Ing. Seeböhm,** Bundesminister für Verkehr: Ich habe in einer früheren Fragestunde bereits darauf hingewiesen, daß der Einbau von Leitplanken auf der Bundesstraße 27 zwischen Stuttgart-Zuffenhausen und Ludwigsburg besonders schwierig ist, weil in dem verhältnismäßig schmalen Mittelstreifen Entwässerungsleitungen auf ganzer Länge in nur geringer Tiefe verlegt sind. Die Unfälle, so bedauerlich sie auch sind, besagen für sich allein noch nicht, daß sie durch das Vorhandensein von Leitplanken verhindert worden wären. Erst die vom Regierungspräsidium eingeleitete Auswertung der Ursachen der Unfälle wird hierüber Aufschluß geben.

Ich werde das Innenministerium Baden-Württemberg nochmals bitten, die Untersuchungen beschleunigen zu lassen.

(A) **Bundesminister Dr.-Ing. Seebohm**

nigt abzuschließen. Von dem Ergebnis werde ich Sie dann gern unterrichten. Unabhängig davon werde ich mir von Baden-Württemberg nochmals einen Plan zur Anlage von Leitplanken auf diesem Streckenabschnitt ausarbeiten lassen.

(C)

**Vizepräsident Dr. Dehler:** Ich danke Ihnen, Herr Minister. Damit sind wir am Ende der Tagesordnung.

Ich berufe die nächste Sitzung auf Mittwoch, den 6. November, 9.00 Uhr, ein.

Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung: 9.21 Uhr.)

(B)

(D)



Liste der beurlaubten Abgeordneten		Anlage zum Stenographischen Bericht <sup>(C)</sup>	
Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich	Abgeordnete(r)	beurlaubt bis einschließlich
		Illerhaus	25. 10.
		Jacobs	25. 10.
		Kahn-Ackermann	15. 11.
		Kalbitzer	25. 10.
		Dr. Kanka	25. 10.
		Katzer	25. 10.
		Dr. Kempfler	25. 10.
		Klinker	25. 10.
		Koenen (Lippstadt)	31. 10.
		Kohlberger	25. 10.
		Dr. Kopf	25. 10.
		Lenz (Brühl)	25. 10.
		Frau Lösche	25. 10.
		Lücker (München)*	25. 10.
		Dr. Mälzig	25. 10.
		Margulies	4. 11.
		Mattick	25. 10.
		Mauk	25. 10.
		Dr. h. c. Menne (Frankfurt)	25. 10.
		Metter	25. 10.
		Metzger	14. 11.
		Michels	25. 10.
		Mick	25. 10.
		Missbach	25. 10.
		Freiherr von Mühlen	25. 10.
		Müller (Remscheid)	25. 10.
		Müller-Hermann*	25. 10.
		Dr. Nissen	25. 10.
		Ollenhauer	31. 12.
		Frau Pitz-Savelsberg	25. 10.
		Pöhler	25. 10.
		Rademacher	25. 10.
		Richarts*	25. 10.
		Dr. Rieger (Köln)	25. 10.
		Ruland	25. 10.
		Schlee	25. 10.
		Schmidt (Kempten)	25. 10.
		Dr. Schneider (Saarbrücken)	25. 10.
		Schoettle	31. 10.
		Schultz	25. 10.
		Seidl (München)	25. 10.
		Seuffert	25. 10.
		Soetebier	25. 10.
		Steinhoff	25. 10.
		Storch	25. 10.
		Storm	25. 10.
		Frau Strobel	25. 10.
		Strohmayer	25. 10.
		Sühler	25. 10.
		Dr. Supf	25. 10.
		Dr. Wahl	25. 10.
		Weber (Georgenau)	15. 11.
		Weinkamm*	25. 10.
		Frau Welter (Aachen)	25. 10.
		Wendelborn	25. 10.
		Werner	10. 11.

\* Für die Teilnahme an Ausschußsitzungen des Europäischen Parlaments

