

# **Verkehr**

Ute Feyer

<i>Freiburg im Breisgau Stadtkreis und Landkreis</i>	<i>Band I/2</i>	<i>Seite 698—720</i>	<i>Freiburg 1965</i>
----------------------------------------------------------	-----------------	----------------------	----------------------

## 1. Verkehrslage

Stadt- und Landkreis Freiburg zusammen liegen etwa zum größeren Teil in der Oberrheinebene, zum kleineren im Bereich des Schwarzwaldes. Durch ihre Nord-süd-Richtung besitzt die Oberrheinebene eine für den Durchgangsverkehr in Mitteleuropa ausgesprochen günstige Lage; sie ist damit zu einem Raum klassischer Verkehrslage und alter Verkehrsentwicklung geworden. Nach Norden bildet die Wetterau die natürliche Fortsetzung der Oberrheinebene und führt zum mittleren Lahntal und zur Hessischen Senke weiter. Im Südwesten verbinden die Burgundische Pforte und das Doubestal mit dem Rhône- und Mittelmeer. Im Süden schließt in Basel der Gotthardverkehr unmittelbar an die Oberrheinebene an.

Durch die beiderseitige Gebirgsumrahmung der Oberrheinebene — Vogesen und Haardt auf der einen, Schwarzwald und Odenwald auf der andern Seite — wird ein nahezu geschlossener Raum gebildet von rund 300 km Länge vom Südfuß des Rheinischen Schiefergebirges und des Vogelsbergs bis zum Nordrand des Schweizer Jura sowie einer Breite von nur 30 bis 40 km, der den Verkehr „festhält“. Der Schwarzwald mit seiner Längsausdehnung über rund 200 km — von Karlsruhe-Durlach bis Basel — ist durch Taleinschnitte gegen den Oberrhein hin geöffnet. Diese ermöglichen einen west-östlichen Querverkehr zwischen Oberrheinebene und Schwarzwald — wie im Freiburger Raum das in die Ebene einmündende Tal der Dreisam.

Der Rhein erschwert eine Verbindung der Ost- und Westhälfte des Tieflands. Im Freiburger Gebiet ist Breisach ein alter Übergangsort, der vor dem zweiten Weltkrieg eine feste Eisenbahn- und eine Pontonbrücke für den Straßenverkehr über den Strom besaß. Heute sind die Trümmer der Eisenbahnbrücke in eine Behelfsstraßenbrücke umgewandelt, die nach einem Übereinkommen zwischen Deutschland und Frankreich 1962 durch eine massive Straßenbrücke ersetzt sein soll. Diese neue Brücke befindet sich im Bau, ebenfalls wird an eine neue Eisenbahnbrücke nördlich von Breisach gedacht.

Der Rheinübergang bei Breisach ist im Gebiet des Landkreises der einzige Grenzübergang nach Frankreich. Waren, die gewissen Überprüfungen unterliegen, wie Getreide und Obst, werden dort nicht entgegengenommen, da Lagerhallen und entsprechende Einrichtungen noch fehlen. An der Neuenburger Brücke (Landkreis Müllheim) werden im Güterverkehr nur Bahnladungen abgefertigt, während Weil (Landkreis Lörrach) und Kehl die nächstgelegenen größeren Grenzübergänge besitzen, besonders für den Güterverkehr.

Wohl weist die Oberrheinebene einen starken Durchgangsverkehr auf. Der Güterverkehr jedoch, der der Wirtschaft im Freiburger Gebiet und der Versorgung der

Bevölkerung dient, ist hinsichtlich der Transportkosten belastet, und zwar infolge der großen Entfernungen u. a. zu den innerdeutschen Märkten und den Standorten der Schwerindustrie (wie Ruhrgebiet). Wegen der Grenznähe kann im Binnenstraßen-Güterverkehr die 50-km-Nahzone von den nach dem Güterkraftverkehrsgesetz dort zugelassenen Unternehmen ebenfalls nicht voll ausgenutzt werden.

Ein Blick auf das Verkehrsnetz innerhalb des Freiburger Raums zeigt zunächst die zentrale Lage der Stadt Freiburg, die am Rande der gleichnamigen Bucht wie eine Brücke Oberrheinebene und Schwarzwald miteinander verbindet. Hier kreuzen sich der internationale Nordsüdverkehr auf der das Rheintal entlanglaufenden Strecke der Bundesbahn, der neuen Autobahn und der Bundesstraße 3 mit dem mehr lokalen Westostverkehr. Dieser führt mittels Eisenbahn und Bundesstraße 31 von Breisach — mit seinem Rheinhafen — südlich am Kaiserstuhl bzw. Tuniberg vorbei in Richtung Freiburg, und von dort aus durch das Höllental über den Schwarzwald.

Eine größere Anzahl von Autobussen privater oder öffentlicher Unternehmen verbindet Freiburg mit den Pendlerorten in der Oberrheinebene auf dem dicht verzweigten Netz der klassifizierten Straßen. Nur wenige Autobuslinien versehen dagegen den Verkehr im Gebiet des Schwarzwalds.

Der Freiburger Raum besitzt — den natürlichen Verhältnissen der Landschaft entsprechend — ein im Westen und Osten ungleich gestaltetes Verkehrsnetz, und zwar ein engmaschiges im Gebiet der Oberrheinebene, ein weitmaschiges im Bereich des Schwarzwalds.

Die neue Autobahn zwischen Karlsruhe und Basel, die nach neuesten straßenbautechnischen Gesichtspunkten mit einer Gesamtbreite (Kronenbreite) von 32 m trassiert ist, wurde am 20. Juli 1962 eingeweiht; sie bringt seit ihrer Fertigstellung auch dem Stadt- und dem Landkreis Freiburg Gewinn, zumal mehrere Zubringerstrecken eine direkte Verbindung mit Freiburg und Breisach herstellen. In der Hauptsache soll die neue Autobahn im Rheintal den Verkehr zwischen den deutschen und nichtdeutschen Nordseehäfen und dem Ruhrgebiet einerseits und der Schweiz und Italien andererseits aufnehmen.

## 2. Straßen und Straßenverkehr

Die beiden Hauptadern des Straßenverkehrs im Stadt- und Landkreis sind — abgesehen von der neuen Autobahn — die **B u n d e s s t r a ß e n 3** und **31**, die sich im Gebiet der Stadt Freiburg kreuzen. Von Hamburg über Frankfurt, Karlsruhe und Freiburg verläuft die Bundesstraße 3 als die bedeutendere der beiden bis zur deutsch-schweizerischen Grenze bei Weil. Der Landkreis wird nördlich Gundelfingen erreicht und nach Durchquerung des Stadtkreises südwestlich von Norsingen verlassen. Die Bundesstraße 3 folgt in der Oberrheinebene ungefähr dem Rande des Schwarzwalds und beschreibt dabei in einem Bogen die Freiburger Bucht. Bei Gundelfingen mündet aus Nordosten — das Elztal herunterkommend — die Bundesstraße 294 ein.

Die Bundesstraße 31 nimmt bei Breisach an der deutsch-französischen Grenze ihren Ausgang und stellt eine West-Ost-Verbindung zwischen Oberrheinebene und Schwarzwald her. Im einzelnen verläuft sie südlich vom Tuniberg entlang durch den Stadt- und Landkreis Freiburg, durch das Höllental und den Schwarzwald nach Donaueschingen, nachdem sie beim Hirschsprung bereits den Landkreis verlassen

hat. Sie erreicht den Bodensee bei Ludwigshafen und endigt östlich von Lindau an der deutsch-österreichischen Grenze.

Von den drei genannten Bundesstraßen zweigt eine größere Anzahl *Landstraßen* I. und II. Ordnung ab, die spinnennetzartig Stadt- und Landkreis überziehen. Die Art der Anordnung läßt in räumlicher Hinsicht eine Einteilung in vier Gruppen zu:

Die Landstraßen im Bereich des *Stadtkreises Freiburg* sind zentral orientiert: Strahlenförmig gehen sie vom Stadtkern aus. Ein Ringnetz von Landstraßen um die Stadt ist nicht ausgebildet; daran hindert im Osten der Schwarzwald mit seinen großen Höhenunterschieden und seiner geringen Bevölkerungsdichte. Im Westen der Stadt findet sich dagegen eine Querverbindung mit Landstraßencharakter, und zwar die Landstraße I. Ordnung 118 von Freiburg-Betzenhausen nach Freiburg-St. Georgen. Sie zweigt von der Landstraße I. Ordnung 115 (von Freiburg über Gottenheim nach dem Kaiserstuhl) ab, kreuzt die Landstraße II. Ordnung 56 (von Freiburg nach Opfingen am Tuniberg) westlich von Haslach und östlich vom Rieselgut und endet an den Bundesstraßen 3 und 31.

Im *Schwarzwaldanteil* des Landkreises überwiegen blind endende Talstraßen (Stichstraßen), wie im Föhrental, Wildtal, Unteribental, Zastler- und St. Wilhelmer Tal. Sie verbinden die abgelegenen Gemeinden mit dem hier recht weitmaschigen Netz der klassifizierten Straßen. Außerdem lassen sich die höchsten Gipfel der Umgebung mit dem Kraftwagen erreichen. So führen zwei Straßen auf den Schauinsland, bis kurz unter den höchsten Punkt des „Freiburger Hausberges“: einmal von Freiburg-Günterstal aus die „Rennstrecke“ — ein alter Holzabfuhrweg, der als Rennstrecke für den Großen Deutschen Bergpreis bekannt ist und voraussichtlich vom 1. 1. 1963 an zu den Landstraßen I. Ordnung zählen wird —, zum anderen die von Kirchzarten durch das Oberrieder Tal über den Notschrei und die Halde kommende Landstraße I. Ordnung 126 bzw. 126a. Auch zum Kandel, dessen Südseite noch dem Kreisgebiet angehört, kann man jetzt auf zwei Landstraßen mit dem Auto gelangen: Von Waldkirch (Landkreis Emmendingen) aus auf der Landstraße I. Ordnung 186a und über die ehemalige Privat- und Forststraße von St. Peter, die zur Landstraße I. Ordnung 127 ausgebaut wurde.

Der *Kaiserstuhl* wird nur von der einen durchgehenden Landstraße I. Ordnung 115 von Oberschaffhausen über den Vogelsangpaß nach Oberbergen und Oberrotweil durchquert. Von Oberrotweil zweigen Seitenstraßen ab nach Bickensohl — Achkarren und nach Bischoffingen. Nach Kiechlinsbergen, der früher von Freiburg aus am schlechtesten zu erreichenden Gemeinde im Kreisgebiet, führt ein im Rahmen des Grünen Planes erbauter Wirtschaftsweg von Oberbergen her. Der Hauptverkehr meidet den Kaiserstuhl infolge der starken Höhenunterschiede und der durch den Löß verursachten Schwierigkeiten; nach großen Regenfällen bleibt der abgeschwemmte Löß auf Straßen und Wegen teilweise liegen. Die Landstraßen I. Ordnung 113 und 114/116 bilden zwischen Riegel und Breisach eine Ringstraße um den Kaiserstuhl, so daß sein Umriß sich deutlich in dem sonst recht engmaschigen Straßennetz der Freiburger Oberrheinebene abhebt. Die erwähnten Straßen sind ein Teil der sogenannten Badischen Weinstraße.

In der *Südwestecke* des Landkreises wurde mit dem Bau von Zubringern für die neue Autobahn Basel — Karlsruhe das Netz der klassifizierten Straßen teils ergänzt, teils einschneidenden Veränderungen unterworfen. Beispielsweise ermöglicht nun ein Zubringer bei Hausen an der Möhlin die Verbindung der Autobahn mit Breisach, ein anderer mit Bad Krozingen. Über den Zubringer Freiburg-Süd bei Tiengen be-



Schneefräse bei der Arbeit; Straße auf den Schauinsland

*(Aufn. K. Müller)*



Das „Freiburger Kreuz“ an der Autobahn Karlsruhe — Basel im Bau (Ende 1962)

*(Luftaufn. Brugger)*

steht Kontakt zwischen Autobahn und Bundesstraße 31. Westlich Lehen wird der Zubringer Freiburg-Mitte auf die Autobahn treffen. Der Zubringer Freiburg-Nord führt an Gundelfingen vorbei zur Autobahn. Außerdem sind eine Reihe von Verbindungsstraßen zur Bundesstraße 3 vorgesehen.

Die **A u t o b a h n** selbst tritt südlich Hartheim in das Gebiet des Landkreises ein, wo sie sich vom Rhein absetzt und in weitem Bogen in die Freiburger Bucht einschwenkt. Östlich des Tunibergs und Kaiserstuhls nimmt die Autobahn ihren weiteren Verlauf durch die Pforte von Riegel, dicht neben Bundesstraße 3 und Bahnlinie.

Insgesamt standen dem Stadt- und Landkreis Freiburg am 1. 1. 1961 430,0 km klassifizierte Straßen (ohne Autobahnen) zur Verfügung, das sind 7,35 v. H. der klassifizierten Straßen im Regierungsbezirk Südbaden. Stark die Hälfte der Straßenkilometer entfällt davon auf die Landstraßen I. Ordnung.

Tabelle 1

**Länge und Dichte des klassifizierten Straßennetzes  
im Stadt- und Landkreis Freiburg am 1. 1. 1961<sup>1</sup>**

Gebiet	Bundesstraßen		Landstraßen				zusammen	
			I. Ordnung		II. Ordnung			
	Länge km	Dichte m/qkm	Länge km	Dichte m/qkm	Länge km	Dichte m/qkm	Länge km	Dichte m/qkm
Stadtkreis	17,8	223	10,0	125	15,8	197	43,6	545
Landkreis	41,5	63	232,2	353	112,7	171	386,4	587
Zus.	59,3	80	242,2	328	128,5	174	430,0	583
Reg.-Bez. Südbaden	1 105,7	111	3 101,2	312	1 649,4	166	5 856,3	588

<sup>1</sup> Ohne Autobahnen; einschließlich Ortsdurchfahrten, die nicht in der Baulast der Gemeinden standen, in den Gemeinden mit 9000 bzw. 6000 und weniger Einwohnern.

Die **Netzdichte** der klassifizierten Straßen ist im Landkreis größer als im Stadtkreis. In beiden zusammen beträgt die Netzdichte 583 m klassifizierte Straßen je qkm. Sie liegt damit nur wenig unter der im Regierungsbezirk Südbaden. Die aus 4 Richtungen auf Freiburg zulaufenden und die Stadt durchquerenden Bundesstraßen weisen hier, wie Tabelle 1 erkennen läßt, eine größere Netzdichte auf als im Landkreis. In diesem dagegen haben die Landstraßen I. Ordnung eine sehr starke Dichte. Die Dichte der Landstraßen I. und II. Ordnung liegt im Landkreis sogar jeweils über der entsprechenden des Regierungsbezirkes Südbaden.

Die **V e r w a l t u n g** des klassifizierten Straßennetzes obliegt dem Straßenbauamt in Freiburg mit seinen Straßenmeistereibezirken Breisach, Freiburg und Kirchzarten. Einige nördliche Randgemeinden gehören zu den Bezirken der Straßenmeistereien von Kenzingen (Kiechlinsbergen), Emmendingen (Eichstetten, Neuershausen, Gundelfingen, Bötzingen, Wildtal) und Waldkirch (Heuweiler, Unterglottertal, Oberglottertal, Föhrental) außerhalb des Landkreises. Für die Autobahn ist das Autobahnamt in Stuttgart zuständig.

Tabelle 2 **Zustand der klassifizierten Straßen**  
im Stadt- und Landkreis Freiburg am 1. 1. 1961<sup>1</sup>

Straßen- gattung Gebiet	Länge insge- samt <sup>2</sup> km	Straßendecken										
		Wasserge- bundene Decken		bituminöse Decken				Pflaster		Son- stige		
		km	vH	km	vH	km	vH	km	vH		km	vH
<b>Bundesstraßen</b>												
Stadtkreis	17,8	—	—	2,0	11,4	4,0	22,4	6,7	37,3	5,2	28,9	—
Landkreis	41,5	—	—	21,4	51,6	13,0	31,3	6,0	14,4	1,0	2,3	0,2
Zus. <sup>2</sup>	59,3	—	—	23,4	39,5	17,0	28,6	12,6	21,3	6,1	10,3	0,2
Reg.-Bez. Südbaden	1105,7	—	—	606,8	54,9	246,2	22,3	162,3	14,7	84,3	7,6	6,1
<b>Landstraßen I. Ordnung</b>												
Stadtkreis	10,0	—	—	2,4	24,4	1,4	14,0	5,1	51,2	1,0	10,4	—
Landkreis	232,2	10,1	4,3	130,3	56,1	91,0	39,2	—	—	0,8	0,4	—
Zus. <sup>2</sup>	242,2	10,1	4,2	132,7	54,8	92,4	38,1	5,1	2,1	1,9	0,8	—
Reg.-Bez. Südbaden	3101,2	53,3	1,7	2027,1	65,4	946,0	30,5	22,0	0,7	44,2	1,5	8,6
<b>Landstraßen II. Ordnung</b>												
Stadtkreis	15,8	—	—	10,0	63,7	2,8	17,8	2,9	18,1	0,1	0,4	—
Landkreis	112,7	1,9	1,7	63,9	56,7	46,9	41,6	—	—	0,0	0,0	—
Zus. <sup>2</sup>	128,5	1,9	1,5	74,0	57,6	49,7	38,7	2,9	2,2	0,1	0,0	—
Reg.-Bez. Südbaden	1649,4	82,8	5,0	782,5	47,5	774,7	47,0	7,2	0,4	2,0	0,1	0,3
Straßen- gattung Gebiet	Straßenbreite						Unterbau					
	bis unter 4,5 m		4,5 bis unter 6,5 m		6,5 und mehr m		ohne		unzu- reichender		voll- wertiger	
	km	vH	km	vH	km	vH	km	vH	km	vH	km	vH
<b>Bundesstraßen</b>												
Stadtkreis	—	—	1,8	9,9	16,1	90,1	—	—	9,4	52,6	8,5	47,4
Landkreis	0,2	0,4	22,7	54,7	18,6	44,9	0,2	0,4	27,5	66,3	13,8	33,3
Zus. <sup>2</sup>	0,2	0,3	24,4	41,2	34,7	58,5	0,2	0,3	36,9	62,1	22,3	37,6
Reg.-Bez. Südbaden	4,1	0,4	646,0	58,4	455,6	41,2	14,7	1,3	640,8	58,0	450,2	40,7
<b>Landesstraßen I. Ordnung</b>												
Stadtkreis	—	—	0,7	6,8	9,3	93,2	0,7	7,4	6,9	68,8	2,4	23,8
Landkreis	43,2	18,6	173,4	74,7	15,6	6,7	5,9	2,5	197,8	85,2	28,5	12,3
Zus. <sup>2</sup>	43,2	17,8	174,1	71,9	24,9	10,3	6,6	2,7	204,7	84,5	30,9	12,8
Reg.-Bez. Südbaden	653,3	21,1	2196,0	70,8	251,9	8,1	92,3	3,0	2265,7	73,1	743,3	24,0
<b>Landstraßen II. Ordnung</b>												
Stadtkreis	0,2	1,5	8,6	54,7	6,9	43,8	—	—	10,0	63,5	5,8	36,5
Landkreis	42,5	37,7	66,9	59,3	3,4	3,0	—	—	102,0	90,5	10,7	9,5
Zus. <sup>2</sup>	42,7	33,2	75,5	58,8	10,3	8,0	—	—	112,1	87,2	16,5	12,8
Reg.-Bez. Südbaden	790,5	47,9	816,6	49,5	42,3	2,6	111,7	6,8	1217,8	73,8	319,9	19,4

<sup>1</sup> Ohne Autobahnen.

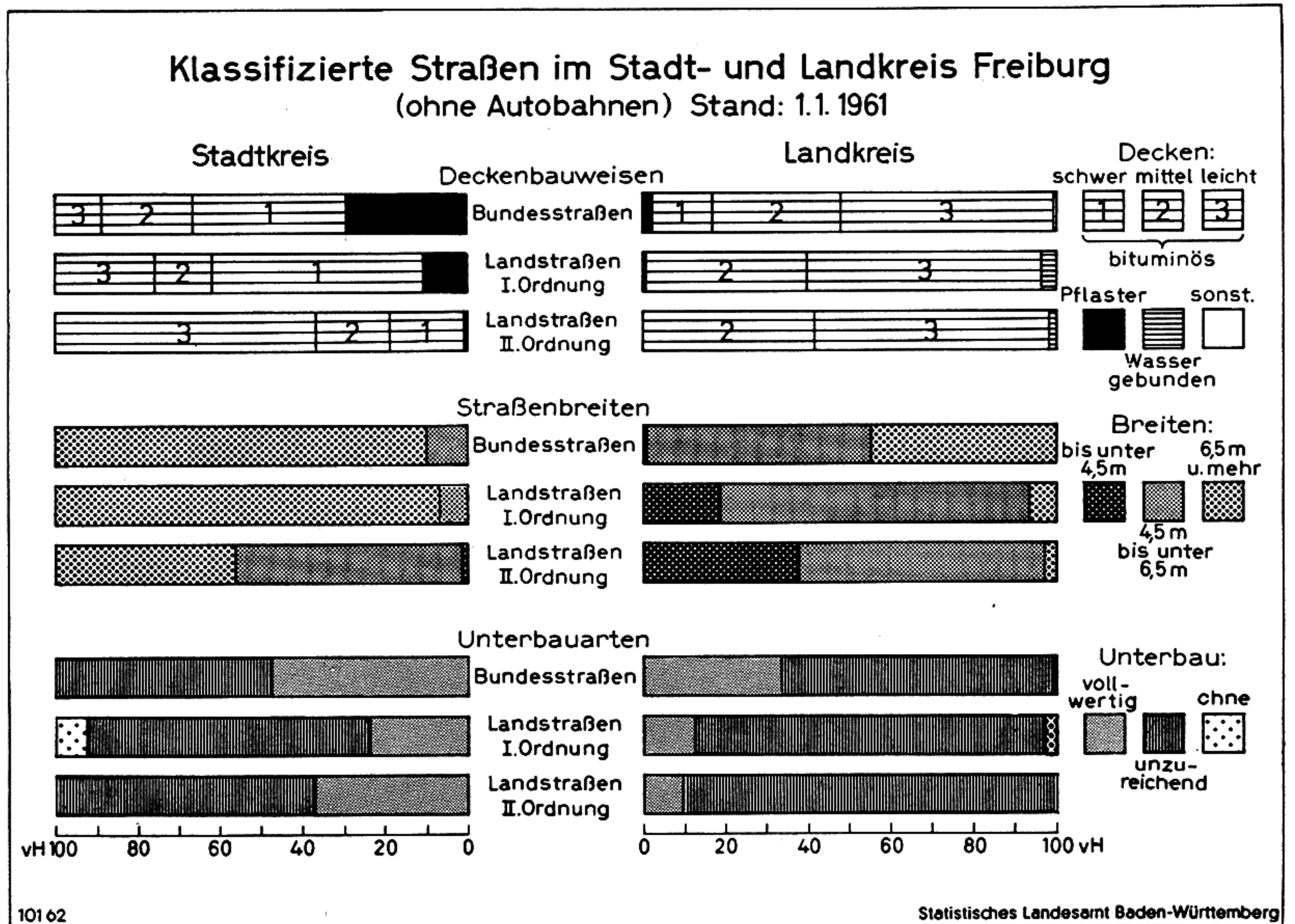
<sup>2</sup> Abweichungen von den Summen beruhen auf Rundungen.

Während der Wintermonate besteht ein Räum- und Streuplan, da die Verkehrsbehinderung durch Schneefall, Schneeverwehungen, Glätteis und Frostaufbrüche, vor allem im Schwarzwald, zeitweilig beträchtlich ist. Die kreiseigenen Schneepflüge, Räum- und Streugeräte werden im Winterdienstgehört des Landkreises auf dem Notschrei — mit Rücksicht auf die am stärksten durch Schneeverwehungen gefährdete Strecke vom Notschrei zum Schauinsland — aufbewahrt. Die Straßenwärter haben im Winter täglich den Zustand der Bundesstraßen und wichtigen Landstraßen I. Ordnung dem zuständigen Straßenbauamt bekanntzugeben, das die Meldungen an den Rundfunk für den Straßenzustandsbericht weiterleitet.

Über den Zustand der Straßen bezüglich Decken, Breite und Unterbau im Stadt- und Landkreis gibt Tabelle 2 Auskunft. Die klassifizierten Straßen im Landkreis haben zur Hälfte leichte und zu über einem Drittel mittelschwere bituminöse Decken. Im Stadtkreis weisen die Bundesstraßen und die Landstraßen I. Ordnung vor allem schwere bituminöse Decken auf neben Pflasterung besonders im Weichbild der Stadt. Die einfachen wassergebundenen Decken finden sich nur noch zu einem geringen Prozentsatz bei Landstraßen I. und II. Ordnung innerhalb des Landkreises.

Eine Breite von über 6,5 m weisen neun Zehntel der im Stadtkreis verlaufenden Bundesstraßen und Landstraßen I. Ordnung auf. Im Landkreis dagegen haben diese klassifizierten Straßen überwiegend nur eine Breite zwischen 4,5 bis 6,5 m.

Einen Unterbau besitzen mit geringen Ausnahmen sämtliche klassifizierten Straßen im Stadt- und Landkreis Freiburg. Wohl wird dieser vorwiegend als unzureichend bezeichnet. Lediglich im Stadtkreis gilt der Unterbau der Bundesstraßen beinahe zur Hälfte als vollwertig.





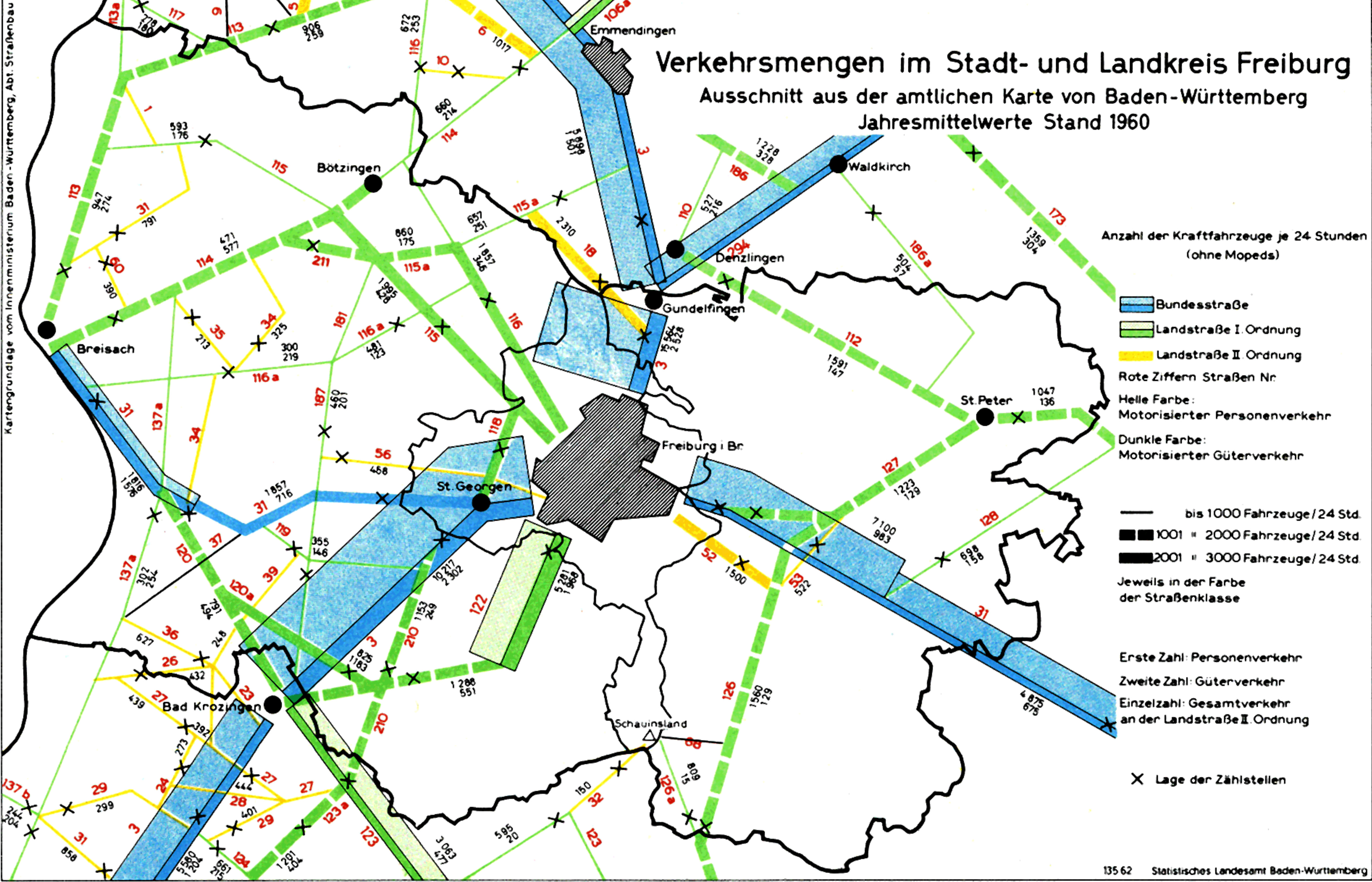
# Verkehrsnetz im Stadt- und Landkreis Freiburg



Kartengrundlage vom Innenministerium Baden-Württemberg, Abt. Straßenbau

# Verkehrsmengen im Stadt- und Landkreis Freiburg

Ausschnitt aus der amtlichen Karte von Baden-Württemberg  
Jahresmittelwerte Stand 1960



Im Rahmen des ersten Vierjahresplans des Bundes und des Generalverkehrsplanes des Landes sind in den letzten Jahren an größeren **B a u m a ß n a h m e n** durchgeführt worden oder stehen vor dem Abschluß: der Ausbau des Abschnitts Freiburg-St. Georgen der Bundesstraße 31 und die Autobahnanschlußstelle Freiburg-Süd, ferner der Bau des Autobahnzubringers Freiburg-Nord mit Umgehung der Ortsdurchfahrt Gundelfingen, der Ausbau der Landstraßen I. Ordnung 126 zwischen Oberried und Notschrei und 127 zwischen St. Peter und St. Märgen. Geplant ist noch der Autobahnzubringer Freiburg-Mitte.

Bezüglich der Kreisstraßen (Landstraßen II. Ordnung) waren im Jahre 1960 laut Verwaltungsbericht des Landkreises folgende Ausbau- oder Umbauvorhaben fertiggestellt, weitergeführt bzw. begonnen worden: Zwischen Mengen und Biengen erhielt die Landstraße II. Ordnung 39 im Zuge des Autobahnbaus eine neue Streckenführung. Auf der Schwarzwaldseite wurde die Landstraße II. Ordnung 68 bei Hofgrund verbreitert und mit einer Ausweichstelle versehen; ferner wurde die Kandelstraße auf der ehemaligen Forststraße Landstraße II. Ordnung 83 zur Landstraße I. Ordnung 127 ausgebaut. Die Gießhübelstraße (Landstraße II. Ordnung 32), die Landstraße II. Ordnung 53 bei Kirchzarten (zwischen Pfaffeneck und Bahnübergang) und die Landstraße II. Ordnung 76 bei Kappel (Bahnhofstraße) sind verbreitert worden. In Durchführung befindet sich der Ausbau der Landstraße II. Ordnung 39 Schlatt — Tunsel. Die Höhe der vom Landkreis in der Zeit vom 1. 4. 1960 bis zum 31. 3. 1961 für diese genannten Maßnahmen insgesamt aufgewendeten Mittel beträgt 1 215 848 DM.

Bei Straßenum- und -neubauten ist man allgemein bemüht, die **S t e i g u n g s - u n t e r s c h i e d e** im Schwarzwald und am Kaiserstuhl auszugleichen oder zu verringern. Die älteren Straßen im Schwarzwald weisen mitunter einen Steigungsgrad bis zu 10 und 12 v. H. auf; am Vogelsangpaß im Kaiserstuhl beträgt er 11 v. H.

Den heutigen **V e r k e h r s b e l a s t u n g e n** ist das klassifizierte Straßennetz im Stadt- und Landkreis Freiburg hinsichtlich Straßendichte, Ausbauzustand und Straßenbreite nicht gewachsen. Als gewichtige Mängel werden vor allem die ungenügende Fahrbahnbreite und Deckenbefestigung sowie die unübersichtlichen Ortsdurchfahrten und schließlich die Netzüberlastung im Bereich der Stadt Freiburg empfunden. Die Bundesstraße 3 ist lediglich nördlich von Freiburg (mit einer durchschnittlichen Breite von 10 m) voll ausgebaut. Die Bundesstraße 31 befindet sich noch im Ausbau.

Bei der Straßenverkehrszählung 1960 war im Freiburger Gebiet die Bundesstraße 3, die bis dahin den großen internationalen Nord-Süd-Verkehr in der Oberrheinebene aufzufangen hatte, am stärksten befahren. Beispielsweise betrug der Jahresmittelwert der Verkehrsbelastung innerhalb von 24 Stunden auf dem Streckenabschnitt zwischen Gundelfingen, wo die Bundesstraße 294 einmündet, und Freiburg 18 092 Fahrzeuge, zwischen Freiburg und Bad Krozingen 12 519 Fahrzeuge. Auf der Bundesstraße 31 war der Abschnitt auf der Schwarzwaldseite zwischen Freiburg und Kirchzarten mit 8083 Fahrzeugen stärker belastet — vorwiegend durch den Ausflugsverkehr — als die Strecke zwischen Freiburg und Oberrimsingen mit entsprechend nur 2573 Fahrzeugen und die Strecke zwischen Oberrimsingen und Breisach mit 3392 Fahrzeugen.

Unter den am stärksten befahrenen Landstraßen I. Ordnung ragte besonders die Landstraße 122 zwischen Freiburg und Merzhausen hervor, wo bei der Zählung 1960 ein Jahresmittelwert von 7249 Fahrzeugen in 24 Stunden errechnet wurde. Hinsichtlich der Landstraßen II. Ordnung zeigte zwar die Landstraße 18, die nörd-

lich Gundelfingen noch ein Stück weit in den Landkreis hineinragt, mit 2310 Fahrzeugen im genannten Zeitraum die größte Belastung. Da diese Straße allerdings zu Baustellen der Autobahn und deren Zubringer führt, muß angenommen werden, daß die starke Verkehrsfrequenz im Zusammenhang mit dem Autobahnbau steht. Rund 1500 Fahrzeuge im Jahresmittel in 24 Stunden erreicht die Landstraße 52 zwischen Freiburg und Kirchzarten als die am zweitstärksten belastete Landstraße II. Ordnung im Gebiet des Stadt- und Landkreises.

Zwischen 1950 und 1961 ist der Bestand an Kraftfahrzeugen im Stadtkreis Freiburg auf fast das Vierfache angestiegen, im Landkreis sogar auf beinahe das Fünffache.

Tabelle 3

**Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern  
im Stadt- und Landkreis Freiburg 1950 bis 1961**

Jahr (jeweils 1. Juli)	Stadtkreis		Landkreis	
	Kraftfahrzeuge insgesamt	Kraftfahrzeug- Anhänger	Kraftfahrzeuge insgesamt	Kraftfahrzeug- Anhänger
1950	6 524	719	3 442	368
1951	8 672	851	3 927	306
1952	10 078	899	5 637	424
1953	12 552	915	7 275	490
1954	14 319	972	8 676	533
1955	16 046	1 039	9 689	575
1956	17 478	1 081	10 539	595
1957	19 040	1 135	11 691	646
1958	20 134	1 146	12 281	566
1959	21 450	1 117	12 936	500
1960	23 706	1 193	14 897	541
1961	25 917	1 251	16 535	610

Über die Hälfte der insgesamt im Stadt- und Landkreis zugelassenen Kraftfahrzeuge waren Mitte 1961 Personenkraftwagen (s. Tab. 4). Ihr Anteil an den Kraftfahrzeugen im Stadtkreis allein betrug 65,8 v. H., im Landkreis 40,9 v. H. Hier spielt wiederum das Zweiradkraftfahrzeug eine relativ größere Rolle als in der Stadt Freiburg — vor allem als Fahrzeug für die Pendler zwischen Wohn- und Arbeitsgemeinde. Auffallend ist ferner die unterschiedliche Bedeutung der Lastkraftwagen im Rahmen des Gesamtbestandes an Kraftfahrzeugen im Stadt- und Landkreis; und zwar weist die verhältnismäßig hohe Zahl an Lastkraftwagen im Stadtkreis auf ein ungleich stärkeres Leben im gewerblichen Bereich hin.

Die Kraftfahrzeugdichte im Landkreis war am 1. Juli 1961 (mit 2107,8 Fahrzeugen auf 10 000 Einwohner) die dritthöchste unter den Landkreisen des Regierungsbezirks Südbaden. Diese relativ hohe Fahrzeugdichte ist vor allem auf die große Zahl landwirtschaftlicher Zugmaschinen zurückzuführen. Im Stadtkreis betrug die Dichte 1805,8 Fahrzeuge auf 10 000 Personen, im Regierungsbezirk Südbaden 1784,1.

Tabelle 4

**Bestand an Kraftfahrzeugen**  
im Stadt- und Landkreis Freiburg, Stand 1. 7. 1961

Gebiet	Krafträder		Kraftwagen		Kraftomni- busse einschl. Obusse	Last- Kraftwagen	Zug- maschinen	Sonder- fahrzeuge	Kraftfahr- zeuge insges.	Kraftfahr- zeug- anhänger
	insges.	dar. Kraft- roller	Perso- nen-	Kom- bina- tions-						
Stadtkreis	4 989	2 328	17 068	1 016	75	2 424	211	134	25 917	1 251
Landkreis	4 915	910	6 767	429	28	653	3 691	52	16 535	610
Zus.	9 904	3 238	23 835	1 445	103	3 077	3 902	186	42 452	1 861
Reg.-Bez. Südbaden	76 200	21 110	147 529	8 224	873	16 344	42 350	1 501	293 021	13 882

Zahlreiche Omnibuslinien dienen dem Personenverkehr. Die *privaten* Unternehmen — hierzu gehören auch die Mittelbadische Eisenbahn AG und die Schauinslandbahn AG — nehmen sich vor allem des Berufsverkehrs zwischen Land- und Stadtkreis an. Von den sieben im Jahr 1961 täglich nach Freiburg verkehrenden Linien kommen fünf aus dem Gebiet der Oberrheinebene, und zwar eine von Jechtingen am Kaiserstuhl, zwei von Gündlingen bzw. Breisach, je eine von Holzhausen aus dem nördlichen Randgebiet und aus dem Südwesten, von Bremgarten bzw. Grißheim (Landkreis Müllheim). In die Bezirke am Schwarzwaldrand führen die zwei kleineren Linien von Günterstal zur Talstation der Schauinslandbahn bzw. nach Horben. Eine der genannten Omnibuslinien übernimmt in Breisach elsässische Arbeiter und fährt sie nach Freiburg zur Arbeit, neben einigen elsässischen Autobussen, die ebenfalls täglich Arbeiter nach Freiburg bringen. Ein- bis zweimal wöchentlich verkehren auch private Linien aus der Umgebung an den Markttagen nach Freiburg.

Die Mehrzahl der im Jahr 1961 bestehenden sieben *Kraftpostlinien* nahm — vor allem auf Strecken, auf denen keine oder nur zum Teil Eisenbahnen verkehren — den täglichen Fernverkehr über den Schwarzwald wahr. So führen von Freiburg aus eine Kraftpostlinie durch das Elztal über Waldkirch und weiter die Gutach (Simonswäldertal) entlang bis Furtwangen, zwei andere Linien durch das Glottertal bzw. über Kirchzarten nach St. Peter und St. Märgen. Ein Stück der Brugga entlang folgen die beiden Linien nach Todtmoos und St. Blasien. Am Schönberg vorbei, durch das Hexental, fährt eine weitere Kraftpostlinie über Kirchhofen nach Bad Krozingen; außerdem besteht eine Linie nach Breisach über Niederrimsingen. Auf den kürzeren Streckenabschnitten nahe Freiburg dienen diese Kraftpostlinien namentlich dem Berufsverkehr aus den Schwarzwaldgemeinden und deren Versorgung, während auf die gesamte Streckenlänge hin gesehen der Ausflugsverkehr im Vordergrund steht. In den Sommermonaten fahren zusätzlich auf diesen Strecken die Schwarzwaldpost (von Karlsruhe über Freudenstadt — Furtwangen — Waldkirch nach Freiburg) und die Schwarzwald-Bodensee-Post (von Freiburg über Todtnau — Schaffhausen nach Konstanz).

Mit zehn Autobuslinien, die meist in der allgemeinen Richtung der Eisenbahnstrecken verlaufen, ist die *Bundesbahn* bemüht, im Rahmen des Personennahverkehrs auch die Orte ohne Bahnanschluß zu bedienen oder, besonders auf den Schwarzwaldstrecken, das Eisenbahnnetz zu ergänzen. In der Oberrheinebene führen 1961

die Bundesbahnomnibusse täglich von Lahr über Freiburg nach Lörrach, ferner von Freiburg nach Schlatt, nach Kirchhofen und Badenweiler, nach Breisach (über Gottenheim) mit Anschluß nach Colmar sowie nach Neuershausen. Auf der Schwarzwaldseite sind es die Fernstrecken von Freiburg nach Elzach, nach Schramberg, nach Stuttgart (über Freudenstadt) und nach Neustadt, die von der Bundesbahn täglich versorgt werden.

Von den *Europabuslinien* der deutschen Touring-Gesellschaft Frankfurt führen zwei durch das Gebiet des Stadt- und Landkreises, und zwar einmal auf der Strecke von Frankfurt bis Basel über Freiburg in der Oberrheinebene, zum anderen auf der Strecke über Freiburg durch das Höllental nach Hinterzarten, Titisee, Neustadt, Donaueschingen, Konstanz.

Für den Verkehr innerhalb der Stadt Freiburg stehen (Stand 1. 1. 1962) vier Straßenbahn- und sieben Autobuslinien der Stadtwerke Freiburg zur Verfügung. Durch *Omnibuslinien* werden mit der Innenstadt verbunden Merzhausen, St. Georgen, Haslach, Betzenhausen, Freiburg-West, das Industriegebiet sowie Herdern mit Haslach. Die *Straßenbahnen* verkehren zwischen Günterstal und Zähringen bzw. zwischen Littenweiler und dem Komturplatz über Hauptbahnhof und Friedhof.

### 3. Eisenbahnverkehr

**Entwicklung.** — Von den vier Eisenbahnlinien, die den Stadt- und Landkreis Freiburg durchkreuzen, ist die internationale Nord-Süd-Strecke im Oberrheintal die bedeutendste und auch die älteste. Sie entstammt der ersten Bauperiode (1840 bis 1854)<sup>1</sup> der Eisenbahnen im Raum des heutigen Baden-Württemberg, in welcher das Netz der Hauptlinien errichtet wurde.

Nachdem der erste Abschnitt dieser Bahnlinie, die Strecke Mannheim — Heidelberg, bereits im Jahre 1840 befahren werden konnte, schritt der Bahnbau rasch auch nach Süden fort. So folgten 1845 der Abschnitt Offenburg — Freiburg, 1847 die Fortsetzung bis Schliengen, 1851 bis Haltingen und 1855 bis Basel. Schon im Jahre 1846 wurde das zweite Gleis von Mannheim bis Offenburg gelegt. Im Jahre 1848 ging der zweigleisige Betrieb bereits bis Freiburg und 1855 bis Basel. Allerdings war diese erste Bahnlinie in Breitspur (1600 mm) erbaut worden, weshalb die gesamte Strecke einschließlich Lokomotiven und Wagenpark mit großem Kostenaufwand in der Zeit von 1854 bis 1855 auf die 1435-mm-Normalspur umgebaut werden mußte. Entsprechend dem englischen Vorbild wurde zunächst links gefahren; der Übergang zum Rechtsverkehr erfolgte 1887/88.

Zu Beginn diente diese Bahn ausschließlich dem Personenverkehr; vom Sommer 1845 an liefen die ersten Güterzüge. Im Sommer 1847 wurde versuchsweise auch ein Schnellzug Schliengen — Mannheim nur in der einen Richtung gefahren; erst vom 1. Mai 1853 an verkehrte ein regelmäßiges Schnellzugspaar Mannheim — Haltingen.

In die dritte dieser Bauperioden (1865 bis 1874) fällt die Eröffnung der von Freiburg nach Breisach abzweigenden Strecke, die 1871 dem Verkehr übergeben wurde, und zwar zunächst als Privatbahn der Städte Colmar und Freiburg. Ihre Fortsetzung bis Colmar erhielt diese Bahn 1878 mit dem Bau der Rhein-

<sup>1</sup> Die Bauzeiten der Eisenbahnen lassen sich im Gebiet von Baden-Württemberg in sieben Bauperioden einteilen (s. Karte).

brücke. Im gleichen Jahr ging die Strecke an den Staat über. Ursprünglich war von einem 1860 in Colmar gegründeten Ausschuß geplant worden, den Bahnbau über die Vogesen in Richtung Paris und über den Schwarzwald in Richtung Ulm — Wien fortzusetzen.

Man baute jedoch östlich von Freiburg die H ö l l e n t a l b a h n nicht als Durchgangsbahn über die Wagensteige, sondern nur als Zubringerlinie für den Hochschwarzwald mit starken Steigungsgraden (bis 1:18) und einer 7 km langen Zahnradstrecke zwischen Hirschsprung und Hinterzarten. Im Jahr 1887, zu Beginn der fünften Bauperiode (1887 bis 1898), wurde die Strecke bis Neustadt eröffnet und 1901 die Verlängerung bis Donaueschingen. Die Zahnradbahn blieb bis 1933 in Betrieb. Eine starke Belebung erfuhr diese Linie durch die Eröffnung der Dreiseenbahn Titisee — Seebrugg im Jahre 1926. Die geplante Fortsetzung nach St. Blasien und an den Hochrhein ist nicht verwirklicht worden.

Unvollendet blieb auch die als große Verbindungslinie über den Schwarzwald vorgesehene E l z t a l s t r e c k e. Als das Anfangsstück, die bereits außerhalb des Landkreises gelegene Abzweigung von der Nord-Süd-Strecke Denzlingen — Waldkirch 1875 dem Verkehr übergeben wurde, erblickte man darin den Beginn einer Verbindung von Südwesten nach Nordosten, von Südfrankreich — Westschweiz — Basel nach Stuttgart — Würzburg — Nürnberg. Im Jahre 1901 fand diese Strecke mit einer Verlängerung bis Elzach jedoch ihren Abschluß.

Ebenfalls in der fünften Bauperiode, in der vor allem die vielen kleinen privaten Bahnen entstanden, wurde die K a i s e r s t u h l b a h n der Mittelbadischen Eisenbahngesellschaft 1894/95 fertiggestellt, und zwar mit Anschluß an die vom Staat erbaute Strecke Freiburg — Breisach bei Gottenheim und Breisach.

Nicht zur Ausführung kamen die eine Zeitlang stark befürworteten P r o j e k t e einer Bahn von Freiburg über St. Peter nach Furtwangen sowie der Tunibergbahn Breisach — Bad Krozingen bzw. Schallstadt und schließlich der Bahn von Freiburg nach Todtnau.

Einen teilweisen Ersatz für die zuletzt genannte Linie bildet die private S e i l s c h w e b e b a h n auf den Schauinsland, die im Jahre 1930 eröffnet wurde. Seitdem kann man mit Straßenbahn, Omnibus und Schwebebahn in 45 Minuten von der Stadtmitte aus den Berg erreichen (Freiburg 278 m, Bergstation der Bahn 1200 m, Gipfel des Schauinslands 1284 m).

Kleinere b a u l i c h e V e r ä n d e r u n g e n im Schienennetz der Eisenbahn innerhalb des Stadt- und Landkreises waren die im Jahre 1905 errichtete und den Freiburger Hauptbahnhof entlastende Güterzugstrecke zwischen Gundelfingen und Leutersberg mit Güter- und Rangierbahnhof und die Verlegung der Höllentalstrecke zwischen Freiburg-Hauptbahnhof und Freiburg-Wiehre gegen Süden mit zwei Tunnels im Jahre 1934. Durch diese Maßnahme wurden in der Stadt Freiburg mehrere schienengleiche Straßenübergänge der Bahn beseitigt. Die gefährlichen Übergänge an der Hauptlinie bei der Albert- und Lehener Straße und der Basler Straße sind schon 1905 bzw. 1927 aufgehoben worden.

Die Höllentalbahn wurde bis Neustadt, zusammen mit der Dreiseenbahn, zwischen 1926 und 1936 elektrifiziert. Die Rheintalstrecke mußte dagegen lange auf die Elektrifizierung warten, da infolge Grenznähe Einwände aus militärischen Gründen erhoben wurden. Der elektrische Betrieb auf der Strecke Basel — Freiburg konnte deshalb erst nach dem zweiten Weltkrieg 1955 und von Freiburg bis Offenburg 1956 eröffnet werden.

**Heutiger Eisenbahnverkehr.** — Entsprechend ihrer Bedeutung für den großen internationalen Nord-Süd-Verkehr wurde die *Rheintalstrecke* nach den Zerstörungen im zweiten Weltkrieg wieder für hohe Geschwindigkeiten ausgebaut. Der „Trans-Europa-Express Helvetia“ von Hamburg über Frankfurt am Main — Freiburg im Breisgau — Basel nach Zürich ist mit einer Spitzengeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern heute der schnellste Zug der Deutschen Bundesbahn. Allerdings waren auf dieser Strecke vor dem letzten Krieg schon Geschwindigkeiten bis zu 160 Stundenkilometern gefahren worden.

Die Stärke des großen Reiestroms auf der Oberrheintallinie spiegelt sich u. a. darin, daß Basel (Badischer Bahnhof) als wichtiger Verkehrsverteiler der bedeutendste Grenzbahnhof im Südwesten des Bundesgebiets ist. Hier spielt sich ein wichtiger Teil des Durchgangsverkehrs ab zwischen Italien und der Schweiz einerseits, den nordischen Staaten, England und den Niederlanden andererseits. Zu diesem Verkehrsstrom kommt auf der Rheintalstrecke noch der des Fremdenverkehrs in den Schwarzwald und zum Bodensee hinzu. Beispielsweise betrug die Zugfolge im Sommer 1960 an Werk-, Sonn- und Feiertagen 163 Reisezüge in beiden Richtungen; 49 waren davon Schnellzüge, Fernschnellzüge einschließlich Trans-Europa-Express und 25 Eilzüge. An dem innerhalb des Stadt- und Landkreises Freiburg nur 17 km langen Streckenabschnitt liegen außer dem Hauptbahnhof Freiburg und dem Bahnhof Schallstadt die Haltepunkte der Vororte Zähringen, Herdern und St. Georgen sowie die Haltepunkte Gundelfingen, Ebringen und Norsingen. Bei Denzlingen (Landkreis Emmendingen) zweigt die Bahn nach Elzach ab und in Bad Krozingen (Landkreis Müllheim) die nach Untermünstertal. Auf dieser letztgenannten Strecke, die der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft gehört, verkehren u. a. ebenfalls durchgehende Züge bis Freiburg.

Im Gegensatz zu der mehrgleisigen Hauptlinie im Oberrheintal sind die drei anderen das Freiburger Gebiet durchfahrenden Bahnen eingleisig, abgesehen von dem Stück Freiburg-Hbf. — Freiburg-Wiehre der Höllentalbahn.

Die längste Strecke (rund 23 km) besitzt die Bahn *Freiburg — Breisach* mit den 4 Bahnhöfen Hugstetten, Gottenheim, Ihringen und Breisach und den beiden Haltepunkten Freiburg-West und Wasenweiler. Auf dieser Linie, die nach dem zweiten Weltkrieg nicht mehr nach Colmar fortgesetzt wurde, haben im Sommer 1960 an Werk-, Sonn- und Feiertagen 36 Reisezüge (10 Triebwagen) mit überwiegend nur einer Wagenklasse verkehrt.

Rund 14 km Streckenlänge umfaßt der durch Stadt- und Landkreis führende Teil der *Höllentalbahn* mit ihren 4 Bahnhöfen Freiburg-Wiehre, Freiburg-Littenweiler, Kirchzarten, Himmelreich und dem Haltepunkt Kappeler Tal. Im Sommer 1960 waren hier (an Werk-, Sonn- und Feiertagen) 48 Reisezüge, davon 12 Eilzüge, in beiden Richtungen eingesetzt. Seit Aufhebung der für den modernen Verkehr als hinderlich empfundenen Zahnradstrecke (1933) hat diese Bahn an Bedeutung gewonnen, wenn auch die Linienführung von Neustadt bis Donaueschingen nicht der einer Durchgangsstrecke entspricht. Immerhin verkehren Eilzüge bis Stuttgart, Ulm und München sowie direkte Züge täglich von Freiburg über Titisee nach Seebriegg und zusätzlich bei guten Schneeverhältnissen sonntägliche Wintersportzüge.

Wie die Häufigkeit der Zugfolge auf den drei Linien der Bundesbahn zeigt, steht der West-Ost-Verkehr von der französischen Grenze über den Schwarzwald hinweg gegenüber dem Nord-Süd-Verkehr in der von Natur aus verkehrsgünstigen Landschaft des Oberrheintals stark zurück.



Die private *Kaiserstuhlbahn* der Mittelbadischen Eisenbahngesellschaft, die bei Gottenheim und Breisach an die Bundesbahnstrecke anschließt, liegt zum größten Teil (16 km) noch innerhalb des Landkreises mit den 5 Bahnhöfen Jechtingen, Burkheim-Bischoffingen, Oberrotweil, Achkarren, Eichstetten und Bötzingen, das außerdem noch einen Haltepunkt besitzt. In beiden Richtungen fahren hier im Sommer 1960 an Werk-, Sonn- und Feiertagen 17 Reisezüge zwischen Breisach und Endingen und 22 zwischen Riegel und Gottenheim (davon 9 direkt bis Freiburg). Es verkehren meist Triebwagen mit nur einer Wagenklasse.

Die Gesamtlänge des *Schiennetzes* der Bundesbahn (nur freie Strecken) beträgt im Stadt- und Landkreis zusammen 115,67 km. Von den 11 Bahnhöfen (Bundesbahn) entfallen einer in Rangklasse 3, zwei in Klasse 5, drei in Klasse 7, vier in Klasse 8, ein Rangierbahnhof in Klasse 4. Außerdem sind insgesamt neun Haltepunkte zu nennen. Im Stadtkreis allein liegen mit dem Rangierbahnhof 4 Bahnhöfe und 5 Haltepunkte der Bundesbahn.

Über die Verkehrsleistungen auf diesen Bahnhöfen und Haltepunkten im Jahre 1960 unterrichtet die nachfolgende Tabelle.

Da alle drei Linien der Bundesbahn im Stadt- und Landkreis über den Freiburger Hauptbahnhof laufen bzw. von ihm ausgehen, weist er mit Abstand die größten Verkehrsleistungen innerhalb dieses Gebiets auf.

Hinsichtlich des *Personenverkehrs* wurden 1960 allein am Hauptbahnhof 74,1 v. H. aller Fahrkarten (einschließlich Wochen- und Monatskarten) — bezogen auf den Stadt- und Landkreis und die Bahnhöfe und Haltepunkte der Bundesbahn — verkauft; mit nur 3,9 v. H. bzw. 3,4 v. H. folgen Kirchzarten und Freiburg-Wiehre (beide an der Höllentalbahn). Am geringsten war der Fahrkartenverkauf (0,8 v. H.) am Bahnhof Schallstadt. Unter den Haltepunkten an der Hauptbahn weisen Gundelfingen und Ebringen die höchsten Zahlen an verkauften Fahrkarten auf.

Im *Berufsverkehr* hat der Hauptbahnhof vor allem als Zielbahnhof für die von auswärts täglich nach Freiburg einströmenden Berufstätigen große Bedeutung — weniger dagegen als Ausgangspunkt für Auspendler, also Personen, die in anderen Gemeinden zur Arbeit gehen: Hierauf weist die verhältnismäßig geringe Zahl der am Hauptbahnhof verkauften Wochen- und Monatskarten hin (27,2 v. H. im Jahre 1960). Bemerkenswert hohe Anteile ergeben sich dagegen für die Bahnhöfe an der Strecke Freiburg — Breisach: Ihringen (11,9 v. H.), Gottenheim (9,0 v. H.) und Breisach (7,9 v. H.). Hervorzuheben ist ferner der Bahnhof an der Höllentalbahn Kirchzarten (9,4 v. H.). Der niederste Anteil an verkauften Zeitkarten errechnet sich für Freiburg-Littenweiler (0,5 v. H.).

An der Kaiserstuhlbahn spielen im Personen- einschließlich Berufsverkehr vor allem Oberrotweil und Eichstetten eine Rolle. Von untergeordneter Bedeutung dagegen ist der vom Bahnhof Gottenheim ausgehende Verkehr.

Die Entwicklung im Personenverkehr ist in den letzten Jahren auf den Strecken der Bundesbahn und der Kaiserstuhlbahn — wie auch im gesamten Bereich der Bundesbahndirektion Karlsruhe — rückläufig. So lag z. B. die Zahl der an den Bahnhöfen und Haltepunkten des Stadt- und Landkreises verkauften Fahrkarten 1960 um 49 v. H. unter der Zahl von 1958.

Im Rahmen des *Güterverkehrs* versorgt die Eisenbahn den Freiburger Raum außer mit Konsumgütern vor allem mit Roh- und Hilfsstoffen wie Kohle, Eisen, Stahl, Bauxit, während u. a. Holz aus dem Schwarzwald und Kali von Buggingen (Landkreis Müllheim) abtransportiert werden.

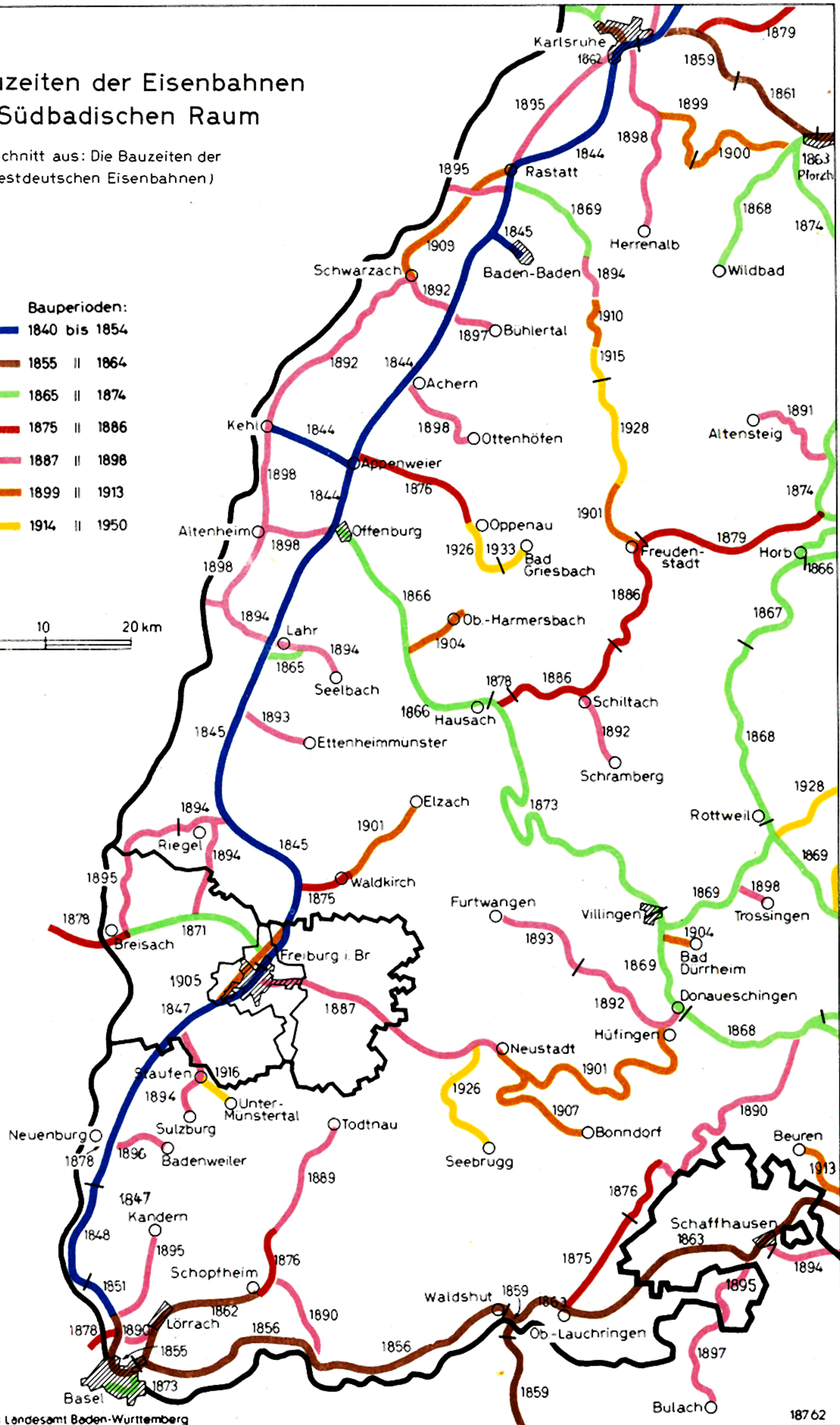
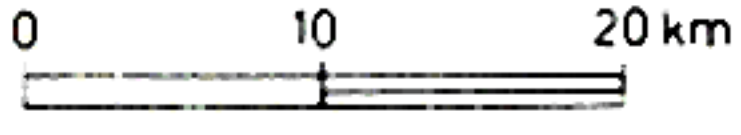
**Personen- und Güterverkehr an den Bahnhöfen und Haltepunkten der Eisenbahnen**  
im Stadt- und Landkreis Freiburg 1960

Bahnhöfe bzw. Haltepunkte	Personenverkehr				Güterverkehr							
	Verkaufte Fahrkarten,				Stückgut				Wagenladungen			
	Insgesamt		darunter Wochen- u. Monatskarten		Versand		Empfang		Versand		Empfang	
	St.	vH	St.	vH	t	vH	t	vH	t	vH	t	vH
<b>B u n d e s b a h n</b>												
Freiburg-Hbf., Kl. 3	1 355 590	74,08	19 489	27,24	11 696	88,49	20 265	90,92	48 088	76,34	366 482	87,68
<i>Oberrheintalstrecke:</i>												
Gundelfingen, Hp.	29 491	1,61	3 148	4,40	—	—	—	—	—	—	—	—
Frbg.-Zähringen, Hp.	11 745	0,64	1 165	1,63	—	—	—	—	—	—	—	—
Frbg.-Herdern, Hp.	13 507	0,74	533	0,77	—	—	—	—	—	—	—	—
Frbg.-St. Georgen, Hp.	5 695	0,31	490	0,68	—	—	—	—	—	—	—	—
Ebringen, Hp.	28 102	1,54	4 483	6,27	—	—	—	—	—	—	—	—
Schallstadt, Bhf. Kl. 7	15 472	0,85	1 695	2,37	111	0,84	224	1,00	716	1,14	1 293	0,31
Norsingen, Hp.	13 316	0,73	2 440	3,41	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Strecke Frbg.-Breisach:</i>												
Frbg.-West, Hp.	7 228	0,40	380	0,53	—	—	—	—	—	—	—	—
Hugstetten, Bhf. Kl. 8	19 211	1,05	2 576	3,60	69	0,52	118	0,53	888	1,41	2 339	0,56

# Bauzeiten der Eisenbahnen im Südbadischen Raum

(Ausschnitt aus: Die Bauzeiten der südwestdeutschen Eisenbahnen)

- Bauperioden:**
- 1840 bis 1854
  - 1855 II 1864
  - 1865 II 1874
  - 1875 II 1886
  - 1887 II 1898
  - 1899 II 1913
  - 1914 II 1950



Gottenheim, Bhf. Kl. 8	26 163	1,43	6 438	9,00	18	0,14	33	0,15	271	0,43	485	0,12
Wasenweiler, Hst.	9 006	0,49	2 386	3,33	20	0,15	31	0,14	665	1,05	360	0,09
Ihringen, Bhf. Kl. 8	37 927	2,07	8 495	11,87	183	1,38	251	1,13	912	1,45	3 111	0,74
Breisach, Bhf. Kl. 5	46 003	2,51	5 640	7,88	427	3,23	121	0,54	464	0,74	1 033	0,25
<i>Höllentalbahn:</i>												
Frbg.-Wiehre, Bhf. Kl. 5	62 147	3,40	1 001	1,40	70	0,53	26	0,12	6 743	10,70	39 116	9,36
Frbg.-Litt., Bhf. Kl. 7	32 642	1,78	368	0,51	396	3,00	568	2,55	18	0,03	1 580	0,38
Kappeler Tal, Hp.	22 036	1,20	2 296	3,21	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirchzarten, Bhf. Kl. 7	71 672	3,92	6 719	9,39	211	1,60	572	2,57	2 567	4,07	1 895	0,45
Himmelreich, Bhf. Kl. 8	22 855	1,25	1 803	2,51	16	0,12	79	0,35	1 661	2,64	272	0,06
Insgesamt	1 829 808	100,00	71 545	100,00	13 217	100,00	22 288	100,00	62 991	100,00	417 966	100,00

## M i t t e l b a d i s c h e E i s e n b a h n A. G.

<i>Kaiserstuhlbahn:</i>												
Jechtingen	4 394	8,92	1 082	11,01	27	0,82	44	2,45	38	0,39	422	2,68
Burkheim	3 907	7,93	1 426	14,51	71	2,12	93	5,18	5	0,05	696	4,42
Oberrotweil	8 466	17,19	1 482	15,09	286	8,53	241	13,42	2 825	28,87	1 153	7,33
Achkarren	3 024	6,14	411	4,18	72	2,15	38	2,11	57	0,58	331	2,10
Breisach	6 921	14,05	200	2,04	1 864	55,61	1 039	57,85	2 828	28,90	11 211	71,24
Gottenheim	2 115	4,29	78	0,79	—	—	—	—	—	—	—	—
Bötzingen	12 488	25,36	3 715	37,81	939	28,02	248	13,81	3 447	35,23	956	6,07
Eichstetten	7 938	16,12	1 431	14,57	93	2,75	93	5,18	585	5,98	969	6,16
Insgesamt	49 253	100,00	9 825	100,00	3 352	100,00	1 796	100,00	9 785	100,00	15 738	100,00

Über Basel läuft auf der Oberrheintalstrecke ein großer Teil des Einfuhrverkehrs aus der Schweiz und Italien nach Deutschland sowie der Durchgangsverkehr zwischen Schweiz, Italien, Frankreich einerseits und Skandinavien, Belgien, Niederlande, Großbritannien andererseits.

Eine Besonderheit bedeutet die Blumeneinfuhr über Basel Badischer Bahnhof von der französischen und italienischen Riviera und neuerdings auch von Spanien. Die Blumen werden mit der Bahn in das ganze Bundesgebiet, nach Berlin und Skandinavien weitergeleitet.

Mit seinen Leistungen im Güterverkehr stand der Hauptbahnhof Freiburg 1960 im Stadt- und Landkreis noch eindeutiger an der Spitze als im Personenverkehr.

Wie aus der Tabelle zu entnehmen ist, erreichte beim *Stückgutverkehr* 1960 der Versand am Hauptbahnhof 88,5 v. H., der Empfang sogar 90,9 v. H. aller im Stadt- und Landkreis gelegenen Bahnhöfe und Haltepunkte der Bundesbahn.

Den zweiten Platz hinsichtlich des Versands nahm der Bahnhof Breisach ein (3,2 v. H.) vor Littenweiler (3,0 v. H.), während am Bahnhof Himmelreich der Versand mit nur 0,1 v. H. am geringsten war.

Was dagegen den Umfang des Stückgutempfangs anbetrifft, so folgen dem Hauptbahnhof die Bahnhöfe Kirchzarten und Littenweiler (je 2,6 v. H.). Den niedersten Stückgutempfang (0,1 v. H.) verzeichnete der Bahnhof Freiburg-Wiehre.

Auf der Kaiserstuhlbahn macht der Stückgutverkehr (Versand und Empfang) des Bahnhofs Breisach allein über die Hälfte aus. Daneben verdienen die Bahnhöfe Bötzingen und Oberrotweil besondere Erwähnung.

An *Wagenladungen* wurden am Hauptbahnhof Freiburg 76,3 v. H. versandt und 87,6 v. H. empfangen. Mit einem Anteil von 10,7 v. H. an versandten und 9,4 v. H. an empfangenen Wagenladungen ist Freiburg-Wiehre — im Gegensatz zu seinem unbedeutenden Stückgutverkehr — hier als nächster Bahnhof der Bundesbahn zu nennen. Umgekehrt verhält es sich mit dem Bahnhof Littenweiler, dessen Bedeutung bezüglich der Wagenladungen — neben Himmelreich — nur sehr gering war.

Mit 71,2 v. H. der empfangenen Wagenladungen stand Breisach weit an der Spitze der Bahnhöfe an der Kaiserstuhlbahn. Mit Ausnahme von Jechtingen und Burkheim überwiegt an diesen Bahnhöfen der Güterversand. Zu den Versandgütern zählen hier vor allem Obst, Zuckerrüben, Steinschotter aus den großen Brüchen von Oberrotweil und Bötzingen sowie Industrieerzeugnisse, zu den Empfangsgütern dagegen Kohle, Treibstoff, Düngemittel, Spankörbe für das Obst u. a.

Allgemein überwog an den Bahnhöfen der Bundesbahn der Güterempfang den Güterversand. Ausnahmen machten beim Stückgutverkehr die Bahnhöfe Breisach und Freiburg-Wiehre, bei den Wagenladungen die Bahnhöfe Wasenweiler, Kirchzarten und Himmelreich.

In den Jahren 1958 bis 1960 ist der Güterverkehr auf den im Stadtkreis gelegenen Bahnhöfen weiter angewachsen (Versand der Wagenladungen allein um 50 v. H.). An den Bahnhöfen der Bundesbahn im Stadt- und Landkreis zusammen hat in dieser Zeit der Güterverkehr — mit Ausnahme des Stückgutversands (– 1,5 v. H.) — ebenfalls zugenommen (mit 76 v. H. insbesondere Stückgutempfang).

Die Bahnhöfe an der Kaiserstuhlbahn wiesen zwischen 1958 und 1960 Zunahmen beim Stückgutverkehr vor allem beim Versand (41 v. H.) auf; leichtere Abnahmen waren dagegen im Rahmen der Wagenladungen zu verzeichnen.

#### 4. Wasserverkehr

Der Hafen in Breisach bietet den Zugang zur Flußschifffahrt auf dem Rhein, die vor allem hinsichtlich des Güterverkehrs für den Stadt- und Landkreis und darüber hinaus für den gesamten Freiburger Raum von Bedeutung ist.

Im vorigen Jahrhundert wurde der Rhein nach den Plänen von Tulla in ein festes Bett gezwungen (1843 bis 1872), aber erst seit den letzten Regulierungen zwischen 1931 und 1957 ist der ganzjährige Schiffsverkehr bis Basel möglich.

Eine Gefahr für den Hafen von Breisach drohte mit dem Bau des elsässischen Rheinseitenkanals, den Frankreich — dem der Wasserkraftausbau seit dem Versailler Friedensvertrag hier zusteht — mit der Staustufe Kembs 1928 begann und 1959 bis Vogelgrün gegenüber von Breisach fortführte. Auf Grund des in Luxemburg 1956 zwischen Frankreich und Deutschland geschlossenen Vertrags bleibt nunmehr der Rhein bis Burkheim als Schifffahrtsstraße mit voller Wassermenge in seinem alten Bett, um dieses nach einer Kanalschlinge über die nächste Staustufe bei Marckolsheim unterhalb Sasbach wieder zu erreichen. Dadurch bleibt nicht nur der Güterumschlag in Breisach erhalten, sondern man hofft auch auf weitere Industrieansiedlungen, angezogen durch den günstigen Wassertransport auf der Großschifffahrtsstraße. Aus diesem Grund beschloß die Landesregierung 1962, daß in dem im alten Rheinbett bei Breisach sich im Bau befindlichen Landeskulturwehr eine Schleuse für größere Schiffe bis zu 1000 Bruttoregistertonnen eingebaut werden soll.

Der Güterumschlag im Rheinhafen Breisach hat, abgesehen von einer geringfügigen Einbuße im Jahre 1961, laufend an Bedeutung gewonnen. Und zwar lag der Güterumschlag im Jahre 1961 um rund 40 v. H. höher als 1958. Der Güterempfang spielte dabei eine besondere Rolle: Auf ihn entfielen 1961 rund zwei Drit-

#### Güterumschlag im Hafen von Breisach in t

Monat	Ankünfte	Abgänge	Gesamtumschlag insgesamt		Veränderung 1961/1960 in vH
	1961		1960		
Januar	14 402	4 560	18 962	18 926	+ 0,2
Februar	17 678	10 376	28 054	22 628	+ 24,0
März	20 703	9 693	30 396	20 728	+ 46,6
April	17 516	12 026	29 542	28 516	+ 3,6
Mai	22 248	14 573	36 821	33 154	+ 11,1
Juni	25 864	13 978	39 842	30 091	+ 32,4
Juli	21 593	16 012	37 605	35 362	+ 6,3
August	27 959	11 020	38 979	28 836	+ 35,2
September	16 173	7 847	24 020	33 037	- 27,3
Oktober	12 799	4 851	17 650	33 249	- 46,9
November	7 731	4 124	11 855	30 908	- 61,6
Dezember	13 622	6 413	20 035	22 461	- 10,8
Insgesamt	218 288	115 473	333 761	337 896	- 1,2

tel des gesamten Umschlags. Der stärkste Umschlag war 1961 in den Monaten Mai bis August zu verzeichnen; 45 v. H. des gesamten Güterumschlags kamen allein auf diese vier Monate. Der im Vergleich zum Vorjahr starke Rückgang in den folgenden Monaten ist vor allem auf den verminderten Umschlag von Kohle, Mineralöl, Kalisalz und Steinen infolge niederen Wasserstands zurückzuführen.

Unter den Massengütern, die auf dem Schifffahrtsweg im Breisacher Hafen empfangen werden, nahm vor dem zweiten Weltkrieg die Kohle den ersten Platz ein; heute ist es das Mineralöl. Daneben sind Baustoffe, Bimsstein, Kies, ausländische Hölzer, Zellulose und Baumwolle von Wichtigkeit. Zum Versand gelangen vor allem Kali und Flußspat. Der Einzugsbereich des Breisacher Hafens erstreckt sich im Süden bis Müllheim, im Norden bis Kenzingen und Herbolzheim.

In den letzten Jahren war jeweils für einige Monate in Breisach ein Personendampfer vom Mittelrhein stationiert, der Fahrten nach Basel und Straßburg durchführte. Von Basel aus besteht ein **P e r s o n e n v e r k e h r** bis Holland und zurück.

## 5. Flugverkehr

Seit dem Ende des zweiten Weltkriegs ist Freiburg noch nicht wieder in den zivilen Flugverkehr einbezogen worden. Die nächsten Flughäfen befinden sich bei Stuttgart, Basel und Straßburg, die nächsten Landeplätze bei Konstanz, Donaueschingen, Offenburg und Kehl.

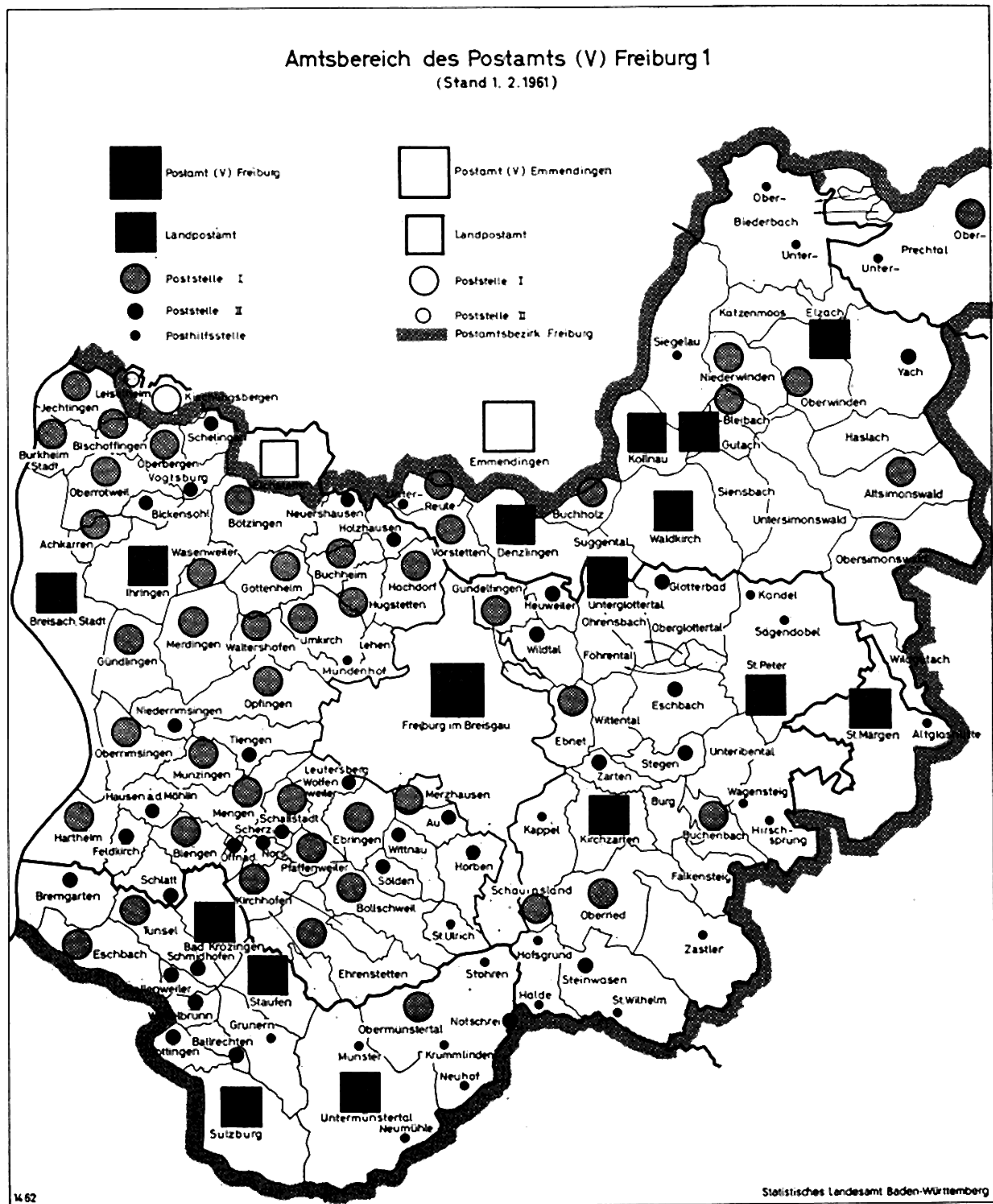
Die Absicht, den Freiburger Flugplatz gemeinsam mit den Besatzungstreitkräften, denen er zur Zeit als Militärflugplatz dient, auch für den zivilen Flugverkehr zu benutzen, besteht seit langem. Allerdings dürfte die Lärmentwicklung eines vermehrten Flugverkehrs sich gesundheitsschädigend auf die Patienten der Freiburger Universitätskliniken, die dicht am Flugplatzgelände liegen, auswirken. Das ist wohl ein Grund mehr, weshalb die Wiederaufnahme des zivilen Flugverkehrs immer wieder zurückgestellt wurde. Von privater Seite wird jedoch augenblicklich der Versuch unternommen, täglich ein Flugzeug der Air Lloyd Gesellschaft von Mannheim nach Freiburg fliegen zu lassen, das Arzneimittel bringt und das auch Passagiere oder Frachten, die ein Freiburger Reisebüro vermittelt, befördert. Auf dem Flugplatz sind ferner 70 Segelflugzeuge stationiert.

Mit einer Fläche von 195 ha und einer Metallpiste von 1200 m Länge bei einer Breite von nur 35 m gehört der Freiburger Flugplatz zu den kleineren seiner Art. Schon 1912, als das Gelände noch Exerzierplatz war, wurde es zu Flugversuchen benutzt und 1927 zu dem heutigen Flugplatz ausgebaut. Bis 1939 hatte die Deutsche Lufthansa diesen Flugplatz in Pacht und unterhielt dort u. a. einen Zubringerdienst zu den Flughäfen in Stuttgart und Konstanz. Im zweiten Weltkrieg übernahm die deutsche Wehrmacht das Gelände als Militärflugplatz, der anschließend an die französische Besatzungsmacht überging.

### 6. Postwesen

Die Stadt Freiburg ist Sitz einer Oberpostdirektion, eines Fernmeldeamts und eines Fernmeldezeugamts.

Neben dem Hauptpostamt versehen 14 Postämter im Stadtkreis den Dienst. Fast ausnahmslos liegt das Gebiet des Stadt- und Landkreises im Amtsbereich des Postamts (V)<sup>1</sup> Freiburg I, der noch Gemeinden der Nachbarkreise Emmen-



<sup>1</sup> Postamt mit Verwaltungsdienst.



dingen, Hochschwarzwald und Müllheim einbezieht (siehe Karte). Seit dem 1. Februar 1961 ist auch das Postamt Waldkirch mit seinem gesamten Amtsbezirk dem Postamt (V) Freiburg I unterstellt. Lediglich die am Nordostrand des Landkreises, am Kaiserstuhl, gelegenen Gemeinden Eichstetten (Postamt), Kiechlinsbergen (Poststelle I) und Leiselheim (Poststelle II) zählen zu dem Bereich des Postamts Emmendingen.

Von den sechs Landpostämtern<sup>2</sup> innerhalb des Landkreises entfallen drei auf die Schwarzwaldgemeinden Unterglottertal, St. Peter und Kirchzarten, die anderen auf Breisach, Ihringen und das schon genannte Eichstetten. Weiterhin verteilen sich über den Stadt- und Landkreis<sup>2</sup> Freiburg 36 Poststellen<sup>3</sup> I, 25 Poststellen II und 11 Posthilfsstellen; von den letzteren liegen die meisten im Gebiet des Schwarzwalds. Die Postbeförderung zu und von diesen Postdienststellen erfolgt durch das Postamt (V) Freiburg I. Alle Orte des Landkreises erhalten täglich ihre Post zugestellt.

Wie die Tabelle zeigt, sind im Jahre 1960 mehr *Postsendungen* an Briefen und gewöhnlichen Paketen im Bereich des Postamts (V) Freiburg I eingegangen als aufgegeben worden. Der Postverkehr lief hauptsächlich über das Hauptpostamt der Stadt. Relativ gering sind die Anteile, die auf die fünf dem Postamt (V) Freiburg I innerhalb des Landkreises unterstehenden Landpostämter entfallen. Unter diesen spielt das Postamt Breisach eine besondere Rolle.

### Leistungen der Bundespost<sup>1</sup> im Stadt- und Landkreis Freiburg im Jahre 1960

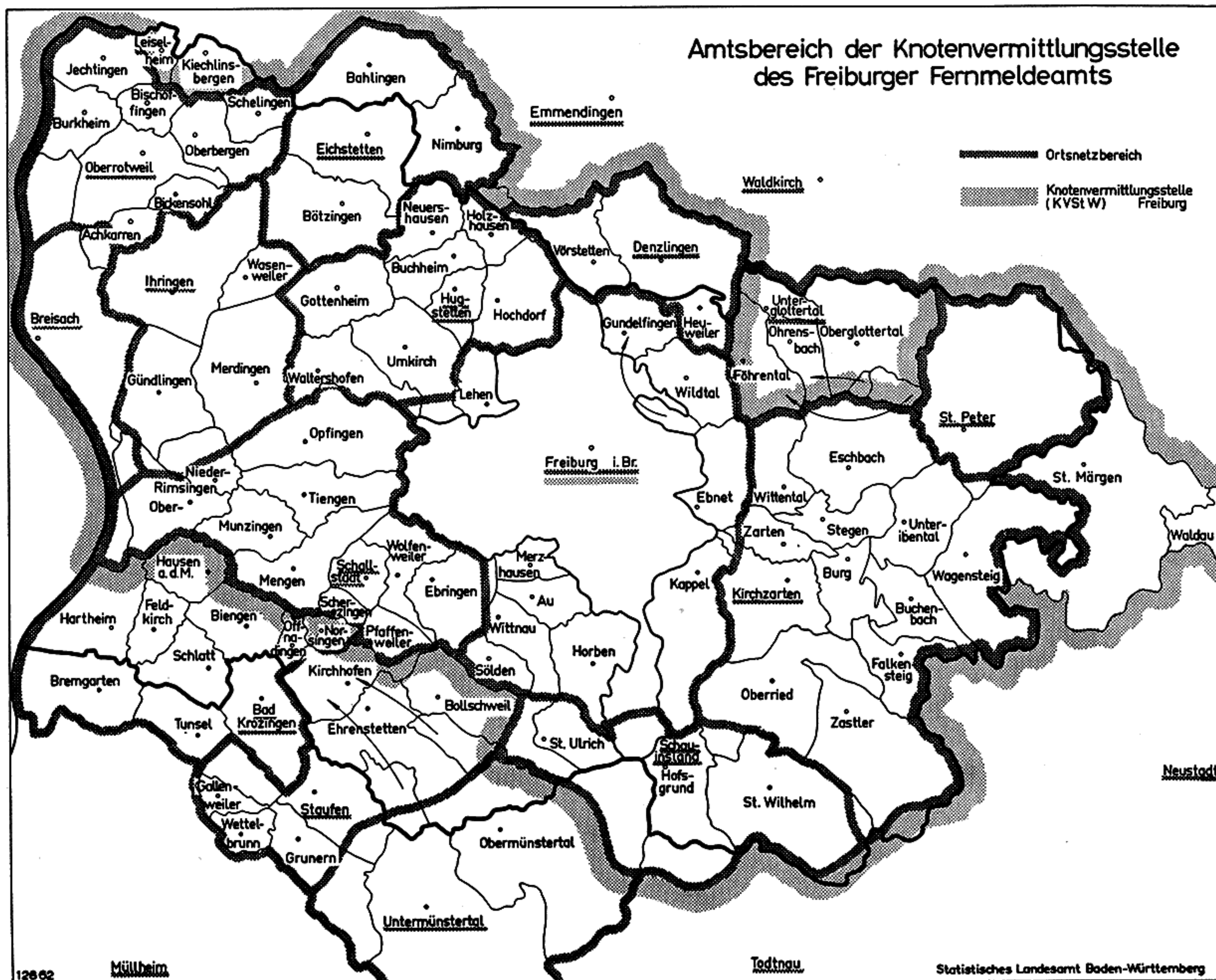
Postdienststellen	Briefsendungen		Gewöhnliche Pakete		Zahlkarten und Postanweisungen	
	aufgeg.	eingeg.	aufgeg.	eingeg.	Einzahlungen	
	1000 Stück				1000 DM	
Amtsbereich des Postamts (V) Freiburg I	66 170	75 170	1 326	1 342	1 805	108 018
darunter						
Hauptpostamt der Stadt (ohne Landorte)	59 424	61 227	742	1 053	373	.
Postämter der Stadt (ohne Hauptpostamt)	.	3 142	416	.	.	.
Landpostämter						
Breisach	757	680	25	27	.	.
Ihringen	158	370	3	10	.	.
Kirchzarten	565	689	13	19	.	.
St. Peter	245	240	1	5	.	.
Unterglottertal	124	130	1	6	.	.

<sup>1</sup> Postämter, soweit sie dem Amtsbereich des Postamts (V) Freiburg I angehören.

<sup>2</sup> Einschließlich der zum Postamt Emmendingen gehörenden Postdienststellen innerhalb des Landkreises Freiburg.

<sup>3</sup> Je nach Bewertung des Amtsvorsteher-Dienstpostens besteht eine Einteilung in verschiedene Gruppen von Postämtern und Poststellen.

Die Aufgaben des Fernsprech-, Telegraphen- und Funkdienstes im Stadt- und Landkreis nimmt das Fernmeldeamt in Freiburg wahr. Zwölf Ortsnetze des Fernsprechverkehrs umfaßt die Knotenvermittlungsstelle mit Wahlbetrieb (KVStW) Freiburg, deren Bezirk sich im wesentlichen mit dem Stadt- und Landkreis deckt (siehe Karte). Lediglich im Norden und Süden greifen die KVStW Emmendingen und Waldkirch mit den Ortsnetzen Endingen und Unterglottertal sowie Müllheim mit den Ortsnetzen Staufen und Bad Krozingen in den Bereich des Landkreises Freiburg hinein. Andererseits umfaßt das Ortsnetz Schauinsland Anschlüsse von Obermünstertal (Landkreis Müllheim) und vom Waldhotel Notschrei (Landkreis Lörrach).



Das Knotenamts Freiburg ist gleichzeitig Hauptamt für die KVStW Emmendingen, Freiburg, Lörrach, Neustadt, Müllheim, Todtnau und Waldkirch. Der handvermittelte Dienst nach auswärts läuft für sämtliche Ortsnetze im Stadt- und Landkreis über das Fernsprechamt in Freiburg.

Am 31. 12. 1960 verfügten die 12 Ortsnetze der KVStW Freiburg über insgesamt 12 533 Hauptanschlüsse, 15 265 Nebenanschlüsse und 27 798 Sprechstellen. Im Jahre 1960 wurden 13 559 341 Ortsgespräche geführt, das sind rund 1080 Gespräche je Hauptanschluß. Die Zahl der Ferngespräche betrug 4 820 932, davon entfielen 79,2 v. H. auf den Selbstwählferndienst.

Der *Telegraphenverkehr* im Stadt- und Landkreis wird von der Haupttelegraphenstelle des Fernmeldeamts Freiburg aus vermittelt. Im Bereich der Knotenver-

mittlungsstelle Freiburg sind 1960 insgesamt 177 306 Telegramme aufgegeben worden und 161 066 eingegangen, das heißt je rund ein Viertel des Telegrammverkehrs im Oberpostdirektionsbezirk Freiburg.

Für den privaten *Fernschreibverkehr* besteht in Freiburg ein Fernschreibhauptamt. An dieses waren am 31. 12. 1960 innerhalb der KVStW Freiburg 206 Teilnehmer angeschlossen, also ungefähr ein Fünftel der im Bereich der Oberpostdirektion Freiburg gezählten 1013 Fernschreibteilnehmer.

Mit dem Zentralamt in Stuttgart wird das Fernschreibhauptamt Freiburg bis Ende 1962 über 34 Leitungen verbunden sein. Zwölf Leitungen gehen zu dem Endamt in Lörrach, das seinerseits bis dahin durch 26 Leitungen mit Stuttgart in Verbindung steht. Dem Hauptamt in Freiburg sind 6 Kleinämter (Breisach, Waldkirch, Emmendingen, Neustadt, Todtnau und Müllheim), dem Endamt in Lörrach 4 (Weil, Zell, Schopfheim und Rheinfelden) angegliedert. Diese Kleinämter besitzen bis zu 20 Teilnehmer und sind durch 5 Leitungen mit dem für sie zuständigen Haupt- und Endamt verbunden. Sämtliche Fernschreibteilnehmer können in direkter Wahl die Fernschreibteilnehmer in England, Nordirland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Frankreich, Österreich, der Schweiz und Ungarn erreichen.

Die Zahlen über den *R u n d f u n k d i e n s t* liegen nur für den gesamten Bereich des Postamts Freiburg vor, der, wie bereits erwähnt, über das Gebiet des Stadt- und Landkreises hinausreicht. Am 1. 1. 1961 waren 66 402 *Tonrundfunkgenehmigungen* und 11 390 *Fernsehgenehmigungen* erteilt. Auf 1000 Genehmigungen für den Tonrundfunk kommen somit 171 für das Fernsehen, im Bezirk der Oberpostdirektion Freiburg nur 156.

An *Sendeanlagen* für den Hörrundfunk befindet sich in Freiburg-Lehen ein Mittelwellensender des Südwestfunks mit einer Leistung von 40 kW. Außerdem können im Ultrakurzwellenbereich die Sender Blauen und Feldberg des Südwestfunks mit jeweils zwei Programmen empfangen werden. Im Jahr 1960 nahm der Südwestfunk den Neubau des Landesstudios Freiburg in Freiburg-Günterstal in Betrieb.

Das erste Fernsehprogramm wird im Freiburger Raum über den Sender Feldberg im Kanal 8 verbreitet. Zur Verbesserung der Empfangsverhältnisse erbaute der Südwestfunk in Freiburg einen Umsetzer im Kanal 7 und einen Kleinumsetzer im Kanal 21.

Das zweite Fernsehprogramm strahlt der von der Bundespost betriebene Sender auf dem Kaiserstuhl über Kanal 33 aus. Dieser auf dem 557 m hohen Totenkopf im Kaiserstuhl 1961 von der Bundespost dafür errichtete 82 m hohe Fernsehturm soll später auch für den Funkverkehr auf dem Rhein, den Zugverkehr auf der Oberrheintalstrecke und für den Straßenfunk bis Basel verwendet werden. Ferner ist eine Richtfunkverbindung mit Frankreich vorgesehen; außerdem enthält der neue Turm bereits die erforderlichen Einrichtungen zur Übertragung des dritten Fernsehprogramms.

Gottenheim, Bhf. Kl. 8	26 163	1,43	6 438	9,00	18	0,14	33	0,15	271	0,43	485	0,12
Wasenweiler, Hst.	9 006	0,49	2 386	3,33	20	0,15	31	0,14	665	1,05	360	0,09
Ihringen, Bhf. Kl. 8	37 927	2,07	8 495	11,87	183	1,38	251	1,13	912	1,45	3 111	0,74
Breisach, Bhf. Kl. 5	46 003	2,51	5 640	7,88	427	3,23	121	0,54	464	0,74	1 033	0,25
<i>Höllentalbahn:</i>												
Frbg.-Wiehre, Bhf. Kl. 5	62 147	3,40	1 001	1,40	70	0,53	26	0,12	6 743	10,70	39 116	9,36
Frbg.-Litt., Bhf. Kl. 7	32 642	1,78	368	0,51	396	3,00	568	2,55	18	0,03	1 580	0,38
Kappeler Tal, Hp.	22 036	1,20	2 296	3,21	—	—	—	—	—	—	—	—
Kirchzarten, Bhf. Kl. 7	71 672	3,92	6 719	9,39	211	1,60	572	2,57	2 567	4,07	1 895	0,45
Himmelreich, Bhf. Kl. 8	22 855	1,25	1 803	2,51	16	0,12	79	0,35	1 661	2,64	272	0,06
Insgesamt	1 829 808	100,00	71 545	100,00	13 217	100,00	22 288	100,00	62 991	100,00	417 966	100,00

## M i t t e l b a d i s c h e E i s e n b a h n A. G.

<i>Kaiserstuhlbahn:</i>												
Jechtingen	4 394	8,92	1 082	11,01	27	0,82	44	2,45	38	0,39	422	2,68
Burkheim	3 907	7,93	1 426	14,51	71	2,12	93	5,18	5	0,05	696	4,42
Oberrotweil	8 466	17,19	1 482	15,09	286	8,53	241	13,42	2 825	28,87	1 153	7,33
Achkarren	3 024	6,14	411	4,18	72	2,15	38	2,11	57	0,58	331	2,10
Breisach	6 921	14,05	200	2,04	1 864	55,61	1 039	57,85	2 828	28,90	11 211	71,24
Gottenheim	2 115	4,29	78	0,79	—	—	—	—	—	—	—	—
Bötzingen	12 488	25,36	3 715	37,81	939	28,02	248	13,81	3 447	35,23	956	6,07
Eichstetten	7 938	16,12	1 431	14,57	93	2,75	93	5,18	585	5,98	969	6,16
Insgesamt	49 253	100,00	9 825	100,00	3 352	100,00	1 796	100,00	9 785	100,00	15 738	100,00