



Gruezi

Gruenemer Zittig

Informationsblatt des Bürgervereins

**Magische Landschaft
soll zerstört werden!**



Die große Umfahrung – ein tiefer Einschnitt in die Natur!

Eine verantwortungsvolle Verkehrsplanung blickt in die Zukunft. Dabei muss heute die Nachhaltigkeit der Planung im Vordergrund stehen. Das Bundesumweltamt unterscheidet in ökonomische, gesellschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit. Eine gute Planung zeichnet sich dadurch aus, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen allen drei Aspekten der Nachhaltigkeit gefunden wird. Die Planung muss dabei in die Zukunft gerichtet sein – sie soll uns und vor allem künftigen Generationen einen Mehrwert bringen.

Obwohl auch der erste Bauabschnitt einen tiefen Eingriff in die Natur mit sich brachte, sieht der Bürgerverein Grunern hier ein ausgewogenes Verhältnis von gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Aspekten als gegeben an. Dem erhöhten Verkehrsaufkommen durch die neuen Baugebiete Wolfacker und Wolfacker II, der Erweiterung des Gewerbegebietes Gaisgraben und dem Schulzentrum wurde Rechnung getragen.

Beim 2. Bauabschnitt wird jedoch die ökologische Nachhaltigkeit vernachlässigt. Er basiert auf einer Jahrzehnte alten Planung, bei der der Verkehrsfluss und eine deutliche Zunahme des Verkehrs von Pkw und Motorrädern im Vordergrund standen. Das kann für uns heute kein Maßstab mehr sein. Problematisch ist auch eine weitere Versiegelung der Landschaft. Überschwemmungen durch Starkregen haben uns gezeigt, welche Folgen das haben kann. Mit Blick auf den Klimawandel müssen wir alles unternehmen, um den Individualverkehr mit Kraftfahrzeugen einzuschränken. Den Verkehr mittels weiterer Straßen zu fördern und zu erleichtern kann keine Lösung sein. Das Geld hierfür wäre besser in kostenlosen Wochenendtickets für den Öffentlichen Nahverkehr angelegt.

Ende 2019 wurde in Grunern eine Bürgerbefragung durchgeführt. 66 Prozent der Befragten finden, dass der 2. Bauabschnitt die schöne Landschaft zerstückelt, eine Trennlinie zum Kernort Staufen bildet und der Eingriff in die Natur nicht gerechtfertigt ist. Auch wird sehr bemängelt, dass nur eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen ist. Grunern wird zur Sackgasse, das ist die Sorge vieler Bürger. Wir teilen diese Auffassungen und stellen uns die Frage: Ist der Preis für etwas mehr Entlastung ab dem Schladererplatz ins Münstertal gegenüber dem massiven Eingriff in die Natur nicht viel zu hoch?

Das Verkehrsministerium hat die Mittel für den 2. Bauabschnitt freigegeben. Für uns ist das eine traurige Nachricht. Viele Bürgerinnen und Bürger aus Grunern und Freunde unserer schönen Landschaft sind zutiefst enttäuscht, dass ihre Argumente und Bedenken ins Leere gelaufen sind. Ihnen möchten wir mit dieser Sonderausgabe des „Gruezi“ die Möglichkeit geben, Ihre Argumente und Bedenken auszudrücken. Niemand soll in der Zukunft sagen können: „Das haben wir nicht gewusst!“

■ Der Bürgerverein Grunern e. V.

Pressemitteilung der Kläger und des Aktionsbündnisses L123 gegen die Staufener Umfahrung

Bauentscheidung des Landes für den 2. Abschnitt der Umfahrung wirft Fragen auf.

Am 1. April haben die Kläger einem Bericht der Badischen Zeitung entnommen, dass das Verkehrsministerium Baden-Württemberg die Finanzmittel für den 2. Bauabschnitt der Umfahrung freigegeben hat und die Bauarbeiten bereits im Sommer beginnen sollen.

Das Verkehrsministerium hat die Kläger ungeachtet mehrerer Nachfragen zuvor weder über das Ergebnis der im Jahr 2021 neu erstellten Verkehrsprognose nach Eröffnung des 1. Bauabschnitts noch über die Priorisierung der Maßnahme in Konkurrenz zu den derzeit insgesamt anstehenden Straßenbaumaßnahmen unterrichtet.

Hierzu hatte sich das Land Baden-Württemberg in dem am 20. März 2015 vor dem Verwaltungsgericht Freiburg geschlossenen Vergleich gegenüber den Klägern verpflichtet, mit dem die Kläger den schnellen Baubeginn des 1. Bauabschnitts und damit auch die bereits eingetretene Entlastung der Ortsdurchfahrt Staufen ermöglicht haben.

Den Klägern im Aktionsbündnis wird durch dieses – auch juristisch – fragwürdige Hau-Ruck-Verfahren jede Möglichkeit genommen, das Priorisierungsverfahren nachzuvollziehen, zu dem sich das Land verpflichtet hat.

Die Kläger und die Mitglieder des Aktionsbündnisses werden daher die Verkehrsprognose, auf die sich die Bauentscheidung stützt, wie auch die vom Land gewählte Verfahrensweise der „vollendeten Tatsachen“ zunächst sorgfältig prüfen und dann über das weitere Vorgehen entscheiden.

Die unübersehbaren Nachteile, die mit dem Bau des 2. Abschnitts verbunden sind, erhalten jedenfalls aufgrund der aktuellen Umbrüche und der damit verbundenen notwendigen Umschichtung öffentlicher Gelder und gesellschaftlicher Werte ein umso stärkeres Gewicht.

■ Dr. Ulrich Wüst



Das obere orangene Band zeigt das Höhenniveau der geplanten Straße. Die Weinreben, auch ein Sinnbild unserer schönen Gegend, wären nicht mehr vorhanden.

Foto: Diethard Grameslpacher



Die neue Umgehungsstraße zerschneidet ein unwiederbringliches Naherholungsgebiet. Foto: Diethard Grameslpacher

„Wer immer tut, was er schon kann, bleibt immer das, was er schon ist.“

Man fühlt sich im Nachhinein verschaukelt - anders kann ich es nicht ausdrücken. Hat man sich nach jahrzehntelangem Streit doch vor einigen Jahren gütlich und vernünftig geeinigt: Bau des ersten Umfahrungs-Abschnitts - danach Prüfung der Entlastungsfunktion, Neubewertung und anschließend eine transparente Entscheidung über den zweiten Bauabschnitt. Soweit die Absprache - soweit, so gut.

Doch weit gefehlt: Nun erfahren wir nonchalant aus der Presse, dass wir alle vor vollendete Tatsachen gestellt werden und der zweite Bauabschnitt bereits finanziert ist und die Ausschreibungen starten. Was für ein Schlag ins Gesicht einer demokratischen Gesellschaft! Es erfolgt keine aktive Veröffentlichung der Ergebnisse der neuen Verkehrszählung - geschweige denn wird diesen in einem öffentlichen Termin vorgestellt, noch eine objektive Bewertung vorgenommen und diese im Sinne einer demokratischen Streitkultur diskutiert. Zu den Fakten: Die Hauptlast lag in der Vergangenheit auf der Neumagenstraße im Bereich Wettelbrunner Straße von und

in Richtung Gaisgraben: Hier ist durch die Realisierung des ersten Bauabschnitts eine deutliche Entlastungswirkung zu verzeichnen von knapp 20.000 Fahrzeugen pro Tag vor Bau des ersten Abschnitts auf nun ca. 7.800 Fahrzeuge bei gleichzeitiger Einführung von Tempo 30. Fazit: Ziel erreicht - Die Maßnahme war aus meiner Sicht sinnvoll.

Doch warum nun ein weiterer Ausbau frage ich mich: In der Münstertäler Straße Ortsausgang von und in Richtung Münsdertal werden heute täglich ca. 5.900 Fahrzeuge gezählt. In der Grunerer Straße Höhe Gymnasium von und in Richtung Ballrechten-Dottingen sind es unter 5.000 Fahrzeuge pro Tag. Und: warum ist in der Krozinger Straße ein Verkehrsaufkommen in ähnlicher Höhe mit ca. 5.700 Fahrzeugen pro Tag akzeptabel?

Darüber hinaus: Corona hat die Welt komplett verändert: Von einer beruflichen 100%-Präsenzkultur mit einem entsprechenden hohen Pendlerverkehrs werden wir langfristig - so die Prognosen von Fachexperten - höchstens bei einem Präsenz-

aufkommen von 50 % landen (heute sind wir im Schnitt bei gerade einmal 25-30 % Präsenzvolumen). Doch damit nicht genug: Corona hat eine Katalysatorwirkung entfacht in Sachen Digitalisierung und Elektro-Mobilität. Und damit innerhalb von zwei Jahren völlig neue Fakten geschaffen, die alle bisherigen Prognosemodelle binnen kürzester Zeit paralyisiert haben.

Und wie reagiert der Amtsschimmel? Er wiehert! Und liefert Antworten für die Zukunft aus dem letzten Jahrtausend - die neuen Faktenlage und die neue gesellschaftliche Entwicklung völlig ignorierend. Und ganz nebenbei haben wir einen Krieg vor der Haustüre, müssen Zusatzaushalte in Höhe mehrere Hundert Milliarden Euro akzeptieren - und tun gerade so, als wäre dies alles gegenstandslos.

Da klingt das Zitat geradezu bizzar: „Wer immer tut, was er schon kann, bleibt immer das, was er schon ist.“ Stammt es nämlich nicht von einem weithin bekannten Philosophen, sondern von einem der erfolgreichsten Automobilbauer aller Zeiten: Henry Ford.

In welcher Welt rechtfertigt eine solche neue Realität den weiteren Ausbau der Umfahrung mit gleichzeitiger Zerschneidung eines so wertvollen Naherholungsgebiets und der damit verbundenen Abtrennung von Staufen und Grunern?

Wäre es nicht zum Heulen, würde ich darüber lachen. Aber zum Lachen kann einem nicht zumute sein, wenn wir mit Antworten des letzten Jahrtausends unseren Kinder Lasten für die nächsten Hundert Jahre auferlegen.

Die Bürgerschaft hätte einen Austausch zur neuen Faktenlage verdient. Die Schaffung eines offiziellen Forums für einen konstruktiv-kritischen Austausch wäre aus meiner Sicht mehr als angesagt und wertvoll - bevor Fakten für die nächsten hundert Jahre geschaffen werden.

■ Joachim Rotzinger, Grunern

Der 2. Bauabschnitt droht!

Nun soll also wirklich gebaut werden, der 2. Abschnitt der grandiosen großen Umfahrung... : Grunern wird zur Sackgasse, der Eingemeindungsvertrag wird ignoriert, die schönste Landschaft im Eingang des Münstertales wird zerstört.

Durch die Kleingärten und Reben, das Zuhause von unzähligen Vögeln, Fledermäusen, Füchsen und Hasen, die sich abends im Belchenwind Gute Nacht sagen, soll eine Straße gebaut werden. Uns Menschen sollen Spazierwege, heiß geliebte und viel begangene Wanderwege wie der Bettlerpfad und das Wüwegle gekappt werden von einem Asphaltband auf einem eineinhalb Meter hohen Damm – Welch ein Frevel! Die Fronten sind alt und festgefahren und gehen mitten durch die Bevölkerung. Mir kommt es so vor, also ob unser Gemeinderat – der in seiner Mehrheit die Umfahrung maßgeblich befürwortet und fordert – das Thema nur endlich erledigt haben will, Hauptsache wir langjährigen Gegner der Umfahrung halten jetzt endlich die Klappe. Und die Befürworter bekommen endlich ihren Willen, sie „gewinnen“. Aber was gewinnen sie? Die Münstertaler- bzw. Neumagenstraße wird nie zur Spielstraße werden, dafür gibt es viel zu viel Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Der Schladererplatz wird weiter angefahren werden.

Eine Studie des Umweltbundesamtes sagt: „mit zunehmender Gemeindegröße nimmt der Anteil des verlagerbaren Verkehrs und damit die mögliche Entlastung der Ortsdurchfahrt ab. Die Entlastung wird durch neue Belastungen erkauft, durch Lärm, durch Flächenverbrauch, durch Trennwirkung, sie belastet die Ökologie, das Orts- und Landschaftsbild und die Finanzen.“

Das Erstaunen, wie sehr der schon fertige Teil der Umfahrung eine Schneise schneidet und Lärm verursacht, hat manche Befürworter zum Nachdenken gebracht. Warum wollte man sich das nicht vorher schon vorstellen? Wie wird das Erwachen sein, wenn der Rest gebaut ist? Aber dann ist es zu spät! JETZT muss man vernünftig sein! Es gibt wahrlich wichtigeres in unserer Zeit als eine überholte, uralte Planung durchzuprüfen. ■ *Veronika Klaus*

Alte Planung – Neues Denken im Jahr 2022

Am Eingang des Münstertales leben wir in Staufen noch in einer wunderschönen Landschaft. Die Verbindungs- und Spazierwege von Staufen über Grunern zum Eschwald und zurück schätzen viele Bürger*innen Staufens, sowie Besuche*innen mit Kindern, Hunden als beliebte und geschätzte Naherholung.

Diese sehr geschätzte Landschaft soll nun, nach Beschluss durch den Staufener Gemeinderat sowie durch das Regierungspräsidium Freiburg, nach ersten Ideen und Plänen aus den 90-er Jahren dem zweiten Abschnitt der Straßenumfahrung, durchschnitten werden - ohne Möglichkeit der Überquerung, bis auf eine einzige Unterführung aus Beton.

Die zukünftige neue Straße darf als Landesstraße mit 100 km/h befahren und sie wird auf einem Podest von 1,5 Meter Höhe gebaut werden. Bei einem Verkehrsaufkommen von täglich ca. 9000 Autos ist mir als Ärztin nicht verständlich, dass es von unseren Entscheidungsträgern auch noch for-

ciert wird, dass durch diese Planung die Lärmbelastung und damit die Gesundheitsgefährdung für uns Menschen in weiten Teilen von Staufen erheblich erhöht wird, im Vergleich zu der aktuellen Situation mit Tempo 30 km/h (siehe auch www.bundesumweltamt.de).

Unsere Entscheider begründen den Weiterbau der Umfahrung anhand der Hochrechnung eines Verkehrsgutachtens welches mit einer Verkehrszunahme bis zum Jahre 2040 um 13% für Autos und 27% für LKW's . Wie kann man an dieser Annahme in Zeiten der Klimadiskussion und im Angesicht des zu erwartenden aktuellen Mobilitätswandels festhalten, zumal die aktuelle Verkehrszählung gezeigt hat , dass seit 2008 keine wesentliche Verkehrszunahme stattgefunden hat! Es gibt für uns Staufener Bürger sicher menschen- und naturverträglichere Lösungen und ich fordere alle Entscheidungsträger auf, diese Planung noch einmal zu überdenken, bevor es zu spät ist! ■ *Dr. Barbara Wildi*

Der 2. Bauabschnitt ist nicht mehr vertretbar

Weil nur noch 6.300 Fahrzeuge ab Evangelischer Kirche in Richtung Münstertal fahren und 2.700 Fahrzeuge auf der Steinerstraße, es wären also 9.000 Fahrzeuge, die über den 2. Bauabschnitt fahren würden. Keine Straße würde unter diesen Bedingungen heute mehr neu gebaut werden.

Es wird eine alte Planung politisch durchgeboxt ohne Rücksicht auf die Natur und die Menschen mit der Mehrheit des Gemeinderats und dem Bürgermeister.

Der erste Bauabschnitt hat die nötige Entlastung gebracht und mit Tempo 30 auf der Grunerner, Neumagen und Münstertalerstraße auch die nötige Verkehrsberuhigung und Lärmreduzierung.

Die Anwohner von Staufen und Grunern würden mit dem 2. Bauabschnitt eine wesentlich höhere Belastung und eine eindeutige Verschlechterung der Lebensqualität durch einen höheren Lärmpegel bekommen.

Was bedeutet das für Grunern? Grunern wird dann zu einer Sackgasse, weil die obere Steinerstraße zu einem Feldweg zurückgebaut werden würde.

Die geplante Straße soll auf einer Böschung bis zu 1,50 Meter Höhe, 84 m hinter den Häusern beim Zollstock mit Tempo 100, ohne Lärmschutzmaßnahmen vorbeigeleitet werden.

Ein wunderschönes Naherholungsgebiet im Steiner würde unwiederbringlich zerstört.

Es gäbe nur noch eine Querung = Unterführung für Fußgänger und Radfahrer nach Staufen.

Liebe Bürgerinnen und Bürger aus Grunern, Staufen und Wettelbrunn, bitte erheben Sie Ihre Stimme und engagieren Sie sich in den von uns geplanten nächsten Aktionen.

Helfen Sie uns den Weiterbau zu stoppen.

■ *Diethard Gramelspacher*

Kommentare

Jahrzehnte (fast ein Jahrhundert) seit der erste Plan einer Straße formuliert worden ist, wird sie nun im Jahr 2022 gebaut. Ich bin eines der Kinder, das sozusagen mit dem Kampf gegen diese Straße aufgewachsen ist. Als ich nun erfuhr, dass der Baubeginn des zweiten Straßenabschnitts beschlossen worden ist, fühlte ich eine Mischung aus Wut und Trauer in mir aufkommen. Trauer, nicht nur um eine Landschaft die mutwillig zerstört wird, sondern auch darum, dass nach so viel gemeinsamer Anstrengung, Mobilisierung, und Organisation, unser Dorf, welches seit jeher ein historischer Durchfahrtsort war, nun de facto eine Einbahnstraße wird und damit auch etwas seines ursprünglichen Charakters einbüßt, von den praktischen Implikationen ganz zu schweigen.

Wut darüber, dass wortwörtlich eine Politik des letzten Jahrhunderts die Zukunft für unsere und folgende Generationen mutwillig verbaut. Diese Straße steht für einen Sieg der Kurzsichtigkeit und Ignoranz, in einer Zeit, wo wir uns dies schon lange nicht mehr leisten können. Dass nun Millionen öffentlicher Steuergelder, unter einer doppelt „grünen“ Regierung, in den Bau einer weiteren Straße, anstatt in den Ausbau eines zeitgerechten öffentlichen Nahverkehrs versenkt werden sollen, könnte heuchlerischer nicht sein. Obwohl es oft so scheint, als sei der Kampf gegen die Klimakrise weit weg, tatsächlich war er schon immer direkt vor unserer Haustüre.

Dass im selben Jahr, in welcher der Bericht des IPCC eine sehr schwarze Prognose für das Überleben aller auf unserem Planeten ausstellt, uns nichts besseres einfällt, als eine weitere Straße zu bauen, grenzt an Zynismus!

Aber trotzdem werden wir weiter hoffen!

■ *Célestine Fünfgeld*

Der hochgelegte Bau der Umfahrungsstraße, die neue Staufener Stadtmauer, zerstört das Staufener und Grunerner Naherholungsgebiet nachhaltig. Diese Straße wird nur dazu führen, noch mehr Verkehr zu generieren, da man in Zukunft für seinen Spaziergang mit dem Auto dorthin fährt, wo es noch schön ist.

■ *Björn Harrs*



Der Blick Richtung Münstertal verdeutlicht das Höhenniveau der Straße.

Foto: Diethard Gramelspacher

Stellungnahme von Bündnis 90 / Die Grünen, Ortsverband Staufen-Münstertal

Der Ortsverband der GRÜNEN hat in den vergangenen Jahren die Bemühungen des Aktionsbündnis L123 stets unterstützt. Über die grüne politische Schiene gelang es immerhin, über eine Petition den Vergleich vor dem Verwaltungsgericht zu erlangen, weshalb zunächst nur der 1. Bauabschnitt realisiert wurde. Wir hofften, dass über eine erneute Priorisierung der Landesstraßen und nach heutigen Kriterien für eine zukunftsgerichtete Verkehrslösung auf den Weiterbau, also auf den 2. Bauabschnitt, verzichtet werden könnte. Das soll nun leider nicht so sein. Das Verkehrsministerium begründet, dass die Stadt Staufen diese Umfahrung so wollte. Jegliche Überlegungen unsererseits, Kompromisse, Alternativvorschläge und Bemühungen für verträglichere Verkehrsvarianten wurden von der Mehrheit des Staufener Gemeinderates und aller anderen politischen Gruppierungen über Jahrzehnte weder zugelassen, geschweige denn diskutiert. Wir bedauern das sehr. Aufgrund aktueller Ereignisse und deren Auswirkungen bitten wir jetzt die politisch Verantwortlichen, über folgendes Szenario nachzudenken:

Die Stadt Staufen sieht die großen Herausforderungen, die aufgrund der aktuellen Lage (Corona, Ukraine, Klima...) das Land BW finanziell an die Grenzen führen. Wir schätzen sehr die Unterstützung der Stadt durch das Land und die kommunalen Verbände, die wir bei der Bewältigung der Hebungskatastrophe bis auf Weiteres erfahren.

Durch den Bau des 1. BA der großen Umfahrung stellen wir bereits jetzt eine spürbare Entlastung fest; vornehmlich in den Abschnitten der zuvor stark belasteten Neumagenstraße ging der Verkehr deutlich zurück. Unbestritten bleibt, dass eine noch stärkere Verkehrsverlagerung in einigen Abschnitten mit dem 2. BA zu erwarten ist. Dennoch sind wir unserer Verantwortung gegenüber anderen Verpflichtungen auf kommunaler und Landesebene bewusst und bieten dem Land BW an, mit der Umsetzung des 2. BA zunächst nicht zu beginnen und diese zu verschieben.

Wir sind zuversichtlich, diesen Weg innerhalb unserer Stadt kommunizieren zu können und dafür auf Verständnis zu stoßen.

Der Ortsverband Bündnis 90/Die Grünen appelliert an den Staufener Gemeinderat, über dieses Szenario zu sprechen und dem Land BW diesen Weg als Option zu unterbreiten.

■ *OV Staufen-Münstertal von Bündnis 90/DIE GRÜNEN*

Landschaftsschutz hat doch keine Lobby

„ ... es erscheint daher angezeigt, dem Klimawandel nunmehr ein größeres Gewicht beizumessen“.

Dieser Satz stammt aus der Begründung des Regierungspräsidiums, warum die Behörde den Antrag der Stadt Heitersheim auf Enteignung von Grundstücken entlang der geplanten Nordumfahrung ablehnt.

Der Wandel in der Gewichtung von Abwägungskriterien war neu und ist offensichtlich Folge der geänderten Rechtsprechung. Im Aktionsbündnis L123 freute man sich über diese längst fällige Einsicht, also weg von alten Gewichtungen, die zuvorderst das Kosten-/Nutzen Verhältnis im Auge hatten.

Wenige Wochen nach dieser hoffnungsvollen Botschaft haben die Gegner der Umfahrung von Staufen mit großer Enttäuschung und Unverständnis die Nachricht gelesen, dass nun der Weg frei ist für den Weiterbau der L123.

Die Schuld für diese Entscheidung im RP zu suchen, würde allerdings an den Tatsachen vorbei gehen. In einem Gespräch mit Verkehrsminister Hermann mit Vertretern des Aktionsbündnisses im Februar dieses Jahres hatte der Minister keinen Zweifel an den Protagonisten dieser Straße gelassen. „Ihr habt doch die Straße gewollt und dauerhaft die Umsetzung auch des 2. Bauabschnittes gefordert“. Mit Ihr meinte er ganz klar die Mehrheit des Gemeinderates und die Verwaltung der Stadt Staufen. Die verantworten letztlich diesen unwiederbringlichen Eingriff in diesen sensiblen Erholungsraum.

Fast gebetsmühlenhaft wurde über Jahrzehnte den Bürgern vorgegaukelt, dass die Neumagenachse ihre trennende Rolle verlieren würde, die Stadtteile endlich zusammenwachsen könnten und eine neue Flaniermeile, eine neue Mitte, entsteht. Unwichtig scheint den Befürwortern der Preis für diese Versprechungen.

Zu den Verlierern gehört zuvorderst der sensible Naherholungsraum zwischen Grunern und Staufen mit seinen vielen Wegebeziehungen für Wanderer, aber auch für Schüler. Zu den Verlierern gehört auch die Gemeinde Grunern selbst, die hinter einem bis zu 1,5 Meter hohen Straßen-Wall verschwinden wird und durch den Rückbau der Straße Im Steiner ab Zollstock zu einer Sackgasse wird. Alle Wegebeziehungen bis auf eine Unterführung(!) am unteren Ende des Dorfes werden gekappt.

Als einer der Sprecher des Aktionsbündnisses würde ich mich sehr darüber freuen, wenn in Anbetracht sehr viel wichtigerer Aufgaben des Staates und der Gesellschaft die Entscheidung überdacht würde. Die finanziellen Mittel des Staates sind begrenzt, und es ist einfach unverantwortlich, wenn wir Geld für fragwürdigen Nutzen investieren und die sich ergebenden Schulden den nächsten Generationen überlassen. Überlassen werden wir auch den nachfolgenden Generationen eine zerstörte Landschaft. Alles Grund genug, nochmals die Sinnlosigkeit dieses Straßenbaus zu hinterfragen. ■ *Ulrich Wüst*



Das rote Flatterband zeigt den Straßenverlauf 84 Meter vor der Wohnbebauung.
Foto: Diethard Grameslpacher

Kurze Zusammenfassung wichtiger Aspekte zur Umfahrung von Staufen

Geschichte:

- Die Planungen zur Umfahrung von Staufen reichen mehr als 40 Jahre zurück
- Die Grundzüge der Planung haben sich in dieser Zeit nicht geändert (enger oder weiter, großzügiger Bogen um die Stadt)
- Über den gesamten Planungs-Zeitraum Streit mit der Gemeinde Grunern. Gründe waren und sind: Lage der Trasse, Lärmschutz, Durchgängigkeit, Schutz der freien Landschaft, Flurordnung.

Akteure:

- Gründung zweier Bürgerinitiativen:
Staufrei (Initiative pro Umfahrung), die Akteure: im wesentlichen Anrainer der Durchgangsstraße
Aktionsbündnis L123
die Akteure: Gruppierungen, Vereine, Umweltliste Staufen, Gemeinderäte, BUND, LNV, Bürgerverein Grunern, betroffene Bürger.
Gemeinderat: Eine Mehrheit befürwortet die Planung des Regierungspräsidiums

Verfahren:

- Das **Aktionsbündnis** lässt auf eigene Rechnung eine Alternativplanung erarbeiten, die Westtangente. Merkmale: Trasse nutzt bestehende Wegeverbindungen, folgt der Gemarkungsgrenze zu Bad Krozingen, Ausbau im Geländeniveau, Kostengünstiger, geringerer Landschaftsverbrauch, bessere Durchgängigkeit, nahezu gleiche Entlastungsfunktion. Der **Vorhabenträger (RP)** verwirft die Alternativplanung aus schwer nachvollziehbaren Gründen. Das **Aktionsbündnis L123** ruft den Petitionsausschuss an. Dieser empfiehlt nach umfangreicher und gründlicher Prüfung, besonders der Verkehrszahlen in den verschiedenen Abschnitten, eine Zweiteilung des Neubaus. Der Landtag von Baden-Württemberg erhebt diese Empfehlung einstimmig zum Beschluss. Das Regierungspräsidium hält an der Planung (keine Unterteilung) fest und hat am 14. 1. 2014 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Klage vor dem Verwaltungsgericht Freiburg durch BUND, LNV und betroffener Bürger. Außergerichtliche Einigung mit folgendem Wortlaut: *Verpflichtung des Landes | Das Land wird als Vorhabenträger vom Planfeststellungsbeschluss zunächst ausschließlich zur Errichtung des 1. Bauabschnitts (westlich der L125) Gebrauch machen. Nach Errichtung und Freigabe dieses Bauabschnitts für den Verkehr wird das Land prüfen, ob die Errichtung des 2. Bauabschnitts (östlich der L125) erforderlich sein wird. Diese Prüfung ist am Maßstab der dann für die Aufnahme von Neubauprojekten in den Maßnahmen-*

plan Landesstraßen geltenden Kriterien ergebnisoffen und transparent durchzuführen. Erst und nur für den Fall, dass der 2. Bauabschnitt als solcher nach diesen Kriterien in den Maßnahmenplan des Landes aufgenommen sein wird, wird dieser 2. Bauabschnitt errichtet werden.

Folgen nach dem Bau des 1. Abschnittes:

- deutliche Entlastung der L123 alt.
- Starke Zunahme der Lärmemission in allen westlichen Wohngebieten.
- Starke Zunahme einer generellen Verlärmung der Landschaft durch diesen Straßenabschnitt.
- Schwierige und aufwendige Erschließung der landwirtschaftlich genutzten Bereiche.
- Hohe Kosten der Flurneuordnung.
- Die Durchgängigkeit für Fußgänger wie für Radfahrer ist stark eingeschränkt.

Ausblick:

- weiteren Ausbau stoppen. Ein Neubau ist keine Lösung für die dringend anstehenden Ziele einer Reduzierung der Umweltbelastung durch den Individualverkehr.
- Erhalt einer intakten und besonders schützenswerten Landschaft für die Naherholung wie für den Tourismus.
- Erhalt der Durchgängigkeit zwischen den Ortsteilen Staufen und Grunern.

■ Dr. Ulrich Wüst

Grußwort anlässlich des Aktionstag ECHT_JETZT

Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten!

Dieser Satz stammt nicht etwa von einem urgrünen Ideologen, sondern von Danie Goedevert, der u.a. im Vorstand von VW saß. Eine Weisheit, die immer noch stimmt und immer noch ignoriert wird. Es ist ein Irrtum, dass mehr Straßen, breitere Fahrbahnen und höhere Geschwindigkeiten Verkehrsprobleme lösen.

Mit dem Versprechen schneller von A nach B zu kommen, opfern wir Natur und Landschaft. Wir verbrauchen unseren Lebensraum und geben Gedanken an die Folgen hier ein Stück Ackerland, da ein Stück Wald, Wiese und Grünland für Asphalt unwiederbringlich auf.

Landschaften werden durchschnitten und Ökosysteme zerstört. Ausgleichsflächen sind ein Feigenblatt, denn eine Reparatur der tiefgreifenden Zerstörung ist unmöglich. Der Neubau verhindert, dass mehr Geld in den Erhalt der bestehenden Infrastruktur und in den ÖPNV fließt. Statt Millionen und Milliarden für sinnlose Straßen brauchen wir Geld im ÖPNV-Ausbau.

Was bedeutet der Weiterbau der Ortsumfahrung?

Zuerst bedeutet es einmal, dass Grunern von der Stadt Staufen abgeschnitten wird. Der Weg für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen wird länger, ein Spaziergang durch die Felder nach Staufen verliert jeden Reiz und wird vom Autolärm gestört, das Naherholungsgebiet wird zerschnitten.

Die Auswirkungen des 2. Bauabschnitts werden deutlich größer sein und den Befürworter*innen ist nicht bewusst, wieviel Landschaft hier zerstört wird und wie sich das Landschaftsbild ändern wird.

Natur- und Landschaftsräume werden als Erholungs- und Erlebnisraum intensiv genutzt und sind unverzichtbar. Aber täglich verschwinden viele Hektar und Beton und Asphalt. Das Artensterben ist Realität. In Baden-Württemberg haben wir

deshalb das Biodiversitätsstärkungsgesetz, dieses gilt auch für den Erhalt von Lebensraum.

Klimawandel, Rückgang der Artenvielfalt und Flächenverbrauch sind in aller Munde, aber dennoch wird, anstatt nach Alternativen zu suchen, zur Reduzierung von Verkehrslärm und Abgasbelastung auf den Bau von sogenannten Umgehungsstraßen gesetzt.

Der Krieg in der Ukraine zeigt unsere Abhängigkeit von Lebensmittelimporten. Unsere Landwirte beklagen, dass Ackerflächen fehlen und ihnen durch den fortschreitenden Flächenverbrauch nach und nach ihre Lebensgrundlage entzogen wird. Einerseits durch die Versiegelung selbst und dann noch durch die Flächen, die als Ausgleichsflächen aus der Nutzung genommen werden. Unsere Ernährungssicherheit hängt in Zukunft davon ab, dass bei uns weiterhin gesunde Nahrungsmittel erzeugt werden können. Deshalb muss der Erhalt wertvoller Ackerböden oberste Priorität haben.

Was dieser zweite Bauabschnitt zudem auf keinen Fall liefern wird, ist die Reduzierung des Verkehrs. Rückstaus bei erhöhtem Verkehrsaufkommen am unteren Kreisverkehr sind vorprogrammiert. Eine weitere nachhaltige Entlastung kann es aber nur mit einen attraktiven ÖPNV geben. Dieser muss bequem und effektiv sein und die Menschen zum Umsteigen animieren.

Ich weiß, dass ich hier im Dissens mit Winne Hermann und der Regierungspräsidentin liege, aber ich fordere ein Moratorium. Stoppen wir den Weiterbau, treten wir einen Schritt zurück und suchen Alternativen, die allen Menschen und unserer Umwelt zu Gute kommen.

Kämpfen wir mit Fridays for Future dafür, dass unsere Kinder und Enkel noch eine lebenswerte Welt haben. Setzen wir dem Straßenbauwahn ein Ende. Denn wir haben die Welt nur von unseren Kindern geborgt.

■ Reinhold Pix, MdL



Bei so einer unmittelbar der Wohnbebauung geplanten Straße ist eine exorbitante Lärmbelastung vorprogrammiert.

Foto: Diethard Grameslpacher

IKS-Stellungnahme zum 2. Bauabschnitt der „großen Umfahrung“ - L 123

Die Lage:

Die „Idee“, mit einer Umgehungsstraße die Bürger*innen der Stadt Staufen von den unbestreitbar negativen Auswirkungen des immer stärker zunehmenden motorisierten Autoverkehrs zu entlasten gärt bereits über 50 Jahre - sie stammt aus den 70er-Jahren!

Allerdings führt eine Verlagerung des motorisierten Autoverkehrs „nach draußen“ hier nicht zum Ziel - sie verlagert nur die Probleme und führt sogar noch zu einer noch stärkeren Umwelt- + Klimabelastung für die Region und damit auch die Staufener Bürger*innen: die Strecke ist deutlich länger, es wird schneller gefahren und (wegen der Kreisverkehre) stärker abgebremst und wieder beschleunigt.

Der Planfeststellungsbeschluss stammt vom 14.1.2014 suggeriert mit 865 Seiten und insbesondere dem Hinweis auf die Umweltverträglichkeitsprüfung eine umfassende Berücksichtigung aller relevanten Belange. Der Antrag datiert vom 20.7.2007, die Antragsunterlagen und die zugrunde liegenden Pläne stammen im Wesentlichen aus 2007 und 2009, die Umweltverträglichkeitsstudien sogar aus 2001!

Das heißt: Der Planfeststellungsbeschluss basiert auf überholten Vorstellungen!

Die L 123 (Landesstraße) verbindet die B3 bei Bad Krozingen über das „Wiedener Eck“ mit der B317 bei Utzenfeld. Gemäß § 3 Abs. 1 StrG handelt es sich bei Landesstraßen um Straßen,

die vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Das heißt, hier ist wohl die steile und kurvenreiche Strecke zum „Nadelöhr“ Wiedener Eck der Schwachpunkt für den durchgehenden Verkehr! (Den größeren Anteil am Durchgangsverkehr in/rund um Staufen haben sicherlich Berufspendler*innen und Wochenend-Ausflügler, die in der Staufener Gastronomie eher erwünscht sind!)

In seiner erneuten Verkehrsuntersuchung vom 10.2.2022 im Auftrag des Regierungspräsidiums gibt das Büro „Fichtner Water + Transportation“ für den Durchgangsverkehr einen Anteil von lediglich 19% (= 6.900 Kfz/24 h) an der Verkehrszusammensetzung in Staufen an. Der Binnenverkehr, der wohl kaum auf die Umfahrung ausweichen wird, macht demnach einen Anteil von 23% (= 8.600 Kfz/24 h) aus, der (vom heimischen Gewerbe gewollte) Ziel- + Quellverkehr aber den größten Anteil mit 58% (21.600 Kfz/24h).

Außerdem wird hier ein weiter steigender Verkehrsbedarf mit einer Zunahme von 13,12% beim „Leichtverkehr“ und sogar 27,73% beim „Schwerverkehr“ berücksichtigt. (Im Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg zur Verkehrsinfrastruktur 2030 wird aber noch von einer Reduktion zwischen „Minus 12% und Minus 21%“ geschrieben...)

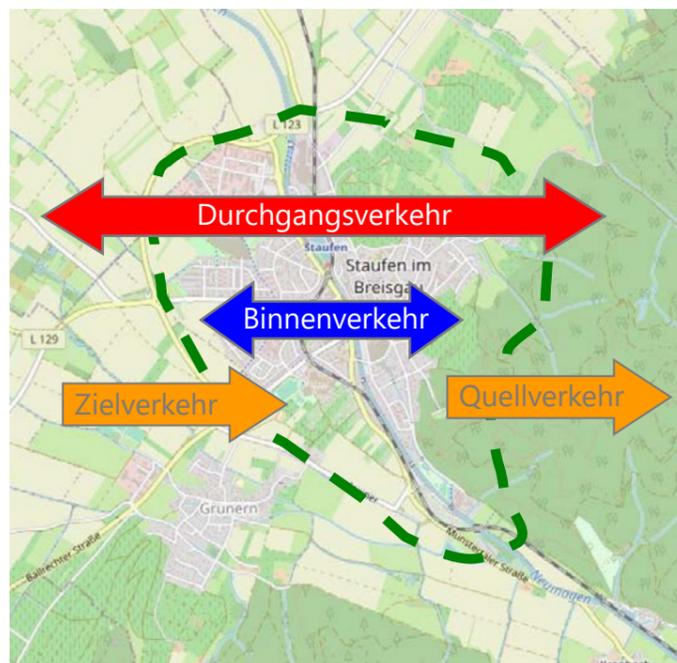
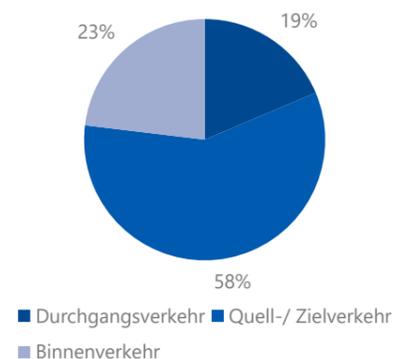
Die Argumentation des beauftragten Büros „Fichtner Water + Transportation“ im Erläuterungsbericht vom 10. 2. 2022 „aufgrund der Tatsache, dass seit 2014 kein derartiges „Umdenken“ im Mobilitätsverhalten stattgefunden hat, das eine

Verkehrszusammensetzung

Untersuchungsgebiet Staufen

- Durchgangsverkehr: 6.900 Kfz/24h
- Binnenverkehr: 8.600 Kfz/24h
- Quell-/ Zielverkehr: 21.600 Kfz/24h

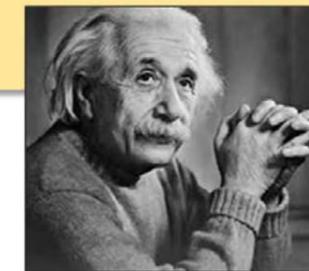
Verkehrszusammensetzung in Staufen



Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg · Jonas Walch

„Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind.“

(Albert Einstein)



solche Entwicklung absehbar macht, kann das Szenario „Neue Mobilitätskultur“ nicht in die Prognose aufgenommen werden.“ zeigt ebenfalls, dass hier nicht von einer verkehrspolitischen Lenkung oder gar einem künftigen Bewusstseinswandel ausgegangen wird, sondern an einem sturen „weiter so“ festgehalten wird!

Außerdem kannibalisiert der Bau der Umgehung durch sein Erleichtern des Berufspendlerverkehrs die öffentlichen Ausgaben von 17,5 Mio € für den Ausbau der Münstertalbahn!

Neue Rahmenbedingungen:

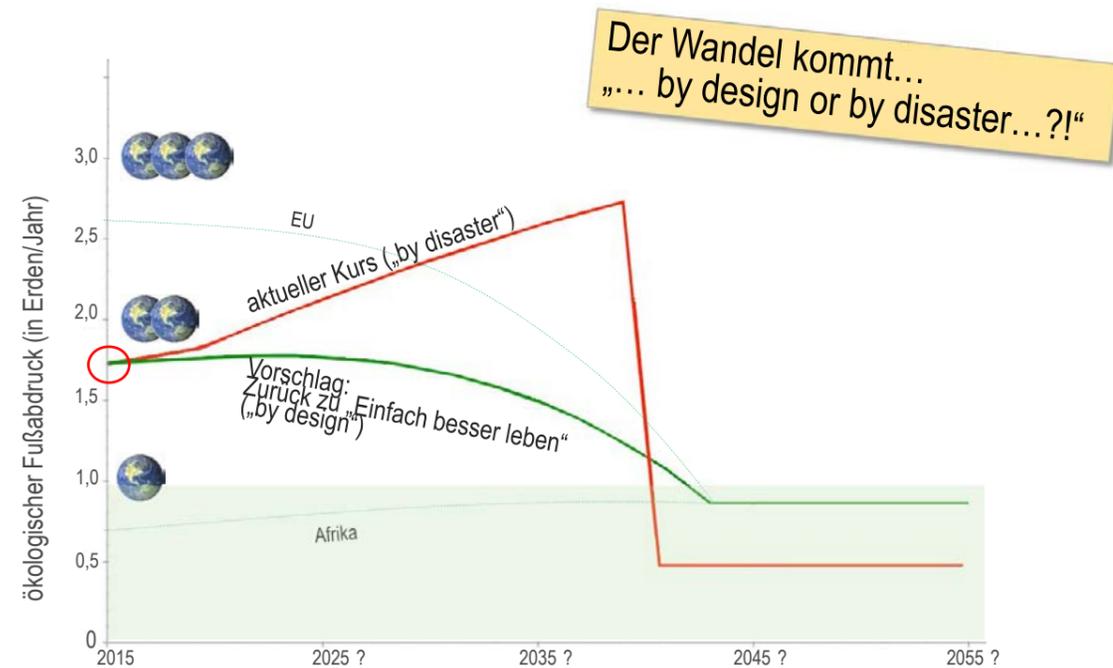
„Nach dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 29. April 2021 und mit Blick auf das europäische Klimaziel für

das Jahr 2030 hat die Bundesregierung am 12. Mai 2021 das geänderte Klimaschutzgesetz vorgelegt. Der Bundestag hat die Klimaschutznovelle am 24. Juni 2021 beschlossen. Sie hat am 25. Juni 2021 auch den Bundesrat passiert.

Der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts verpflichtet den Staat, aktiv vorzu-beugen, so dass es in Zukunft nicht zu unverhältnismäßigen Einschränkungen der Freiheitsgrundrechte der heute jüngeren Menschen kommt. ... Bereits bis 2030 sollen die Emissionen um 65 Prozent gegenüber 1990 sinken. Die Gesetzesnovelle ist am 31. August 2021 in Kraft getreten.“

Bitte umblättern →

Wir werden unsere Lebensstile ändern – „... by design or by disaster...“



Ab wann nennen wir es „Desaster“?

Quelle: Eigene Darstellung (nicht als Prognose, sondern zur Visualisierung der grundsätzlichen Herausforderung)

14

Leserbriefe zu „Bau der Umfahrung Staufen geht weiter“ aus der Badischen Zeitung vom 1. April 22

„Staufen gewinnt an Lebensqualität“, so das Zitat der Regierungspräsidentin Bärbel Schäfer. Dass mit dem vollständigen Bau der Umfahrung eine maximale Entlastung der Neumagen-/Münstertäler Straße erreicht werden kann, steht außer Frage. Ob damit aber ein Maximum an Lebensqualität gewonnen wird, darüber kann man wohl verschiedener Meinung sein. Das wertvollste Naherholungsgebiet für Staufen, das besonders reizvolle Reb Gelände zwischen Staufen und Grunern mit seinem einmaligen Blick auf den Belchen, das täglich von unzähligen Erholungssuchenden aufgesucht wird, der Schulweg von Generationen von Schülerinnen und Schülern wird kurzerhand geopfert, nicht von irgendwelchen kurzsichtigen Behörden, nein von der Mehrheit des Staufener Gemeinderates, der seit Jahrzehnten trotz aller vernünftigen Kompromissvorschläge von der Gegenseite auf dieser Lösung beharrt. Dass er seinen Willen ausgerechnet unter der Ägide eines Grünen Verkehrsministers bekommt, kommt einem Skandal sehr nahe. Wer kann diese Welt noch verstehen! Da nimmt man in Kauf, dass sämtliche Fuß- und Radwege zwischen Staufen und Grunern in ein einziges, dazu noch hochwassergefährdetes Unterführungsbauwerk, mit seinen Zu- und Abwegen insgesamt 150 m lang, zusammengepfercht werden. Da beschwichtigt der Bürgermeister, dass ja „nach Fertigstellung der Straße alle Rad- und Fußwegebeziehungen überprüft werden“. Was gibt es da noch zu überprüfen: dass nichts mehr geht, weil die Straße nun eine unüberwindliche Barriere zwischen Staufen und Grunern bildet? Ist das Ergebnis einer jahrzehntelangen Planung, dass erst einmal gebaut wird und dann sehen wir weiter, anstatt die zahlreichen rechtzeitig geäußerten Einsprüche von Organisationen und zahllosen Bürgern in die Planung einzubeziehen? Der erste Teil der Umfahrung, seit 2020 in Betrieb, hat eine spürbare Entlastung der Neumagen- und Grunerner-Straße gebracht, vor allem, seit dort das Tempo 30 Gebot gilt. Der gesamte Verkehr nach Ballrechten, Sulzburg, Heitersheim wird an Staufen vorbeigeleitet. Gut so! Kann man es dabei nicht bewenden lassen und den Restverkehr in langsamem Tempo am Neumagen Richtung Münstertal entlangfahren lassen, wobei Radfahrer und Fußgänger nicht gefährdet würden, wie man täglich beobachten kann. Muss man angesichts des unübersehbaren Klimawandels nicht jedes Naturkleinod sorgsam pflegen und hegen, anstatt es für eine vermeidbare Straße zu vernichten? Wie erklären wir das unseren Kindern und Enkeln, die schon jetzt wegen unseres Verharrens in alten Denkmustern zu Protesten auf die Straße gehen? Ein Kreisel, der keine 4. Ausfahrt hat, lässt sich verschmerzen, eine verlorene intakte Landschaft nicht.

■ Ruth Braun, Staufen

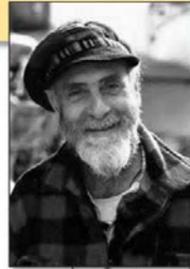
Dicker Kloß im Hals. Der von der Landesregierung und dem Regierungspräsidium auf den WEG GEBRACHTE Bau des zweiten Abschnitts der Ortsumfahrung von Staufen sorgt in der Fauststadt weiter für Diskussionen. Mit großem Bedauern und einem dicken Kloß im Hals las ich heute von der Entscheidung des Regierungspräsidiums zum Bau des zweiten Abschnitts der Umfahrung Staufens. Nicht nur die Zerschneidung des Naherholungsgebiets ist damit besiegelt, nein es ist auch eine Entscheidung von gestern oder vorgestern getroffen worden. „Die Luft in der Innenstadt wird sauberer, der Verkehrslärm wird (!) abnehmen“ konstatieren sie. Diese Entwicklung wird sich in nächster Zukunft von ganz alleine einstellen, sollen doch schon bald vor allem E-Fahrzeuge unsere Straßen bevölkern. Diese sind, wie jede und jeder weiß, fast geräuscharm und emissionsfrei. Wozu braucht es dann noch die Entlastung durch diese zusätzliche Straße? Im Übrigen haben der Lärm und die Emissionen an der Neumagenstraße schon durch die bisherige Umfahrung in großem Maße abgenommen. Es ist nicht ersichtlich, dass dies vorab untersucht und bei der Entscheidung für den Straßenabschnitt berücksichtigt wurde. Hinzu kommt, dass man die Verkehrsströme anders lenken könnte: über die Neumagenstraße in die Innenstadt und nach Münstertal, über den ersten Umfahrungsabschnitt nach Süden in Richtung Heitersheim, Ballrechten, Sulzburg et cetera.

Die Grunerner Straße wäre entlastet, die 4,9 Millionen Euro hätten an dieser Stelle gespart und für den Rad- oder Öffentlichen Nahverkehr eingesetzt werden können. So ähnlich sähen wirklich zukunftsweisende Entscheidungen aus, vor allem in einer Zeit, in der uns ein grausamer Krieg auf unserem Kontinent deutlichst zeigt, wie notwendig es ist, von Öl und Gas wegzukommen. Spätestens jetzt sollte nicht mehr die Kfz-zentrierte Infrastruktur begünstigt werden. Bleibt hier schon wieder eine Chance für eine zukunftstaugliche Verkehrswende ungenutzt?

■ Monika Höferlin, Staufen

„Wenn man vor dem Abgrund steht,
dann ist der Rückschritt ein Fortschritt.“

(Friedensreich Hundertwasser)



Das kann für den 2. Bauabschnitt der „Großen Umfahrung Staufen“ nur heißen, die Klimaauswirkung muss nochmals hinterfragt werden:

1. Wieviel „graue Energie“ ist für diese Baumaßnahme nötig? (Bagger, Walzen + LKWs stoßen ja auch schon beim Bau CO₂ aus, ebenso wie die Produktion der Baustoffe, der einen erheblichen „Rucksack“ von Anfang an bedeutet.) Das muss eingehen in die Lebenszyklusbetrachtung!
2. Wieviel CO₂-Äquivalente stoßen die Fahrzeuge auf der etwa doppelt so langen Fahrtstrecke und den höheren Geschwindigkeiten rund um Staufen jährlich aus (gestaffelt nach den zu erwartenden anteiligen) Antriebsarten
3. Was bedeutet das für das restliche CO₂-Budget der Stadt Staufen, das ja bis 2045 nur noch 507.000 t CO₂e umfasst? Worauf muss Staufen deswegen sonst verzichten? (Alleine im Mobilitätsbereich muss Staufen seinen CO₂-Ausstoß von 10.100 to im Jahr 2018 auf 1.700 to bis 2045 reduzieren um klimaneutral zu werden! Welchen Anteil kann da dieser Straßenbau leisten?

**Die IKS ist der Meinung, der Bau des
2. Bauabschnittes der „Großen Umfahrung Staufen“ ist
heute nicht (mehr) zu verantworten!**

Die dafür vorgesehen ca. 4,9 Mio € sollten lieber in zusätzliche Verbesserung der Münstertalbahn (dichterer Takt, weitere Züge, Service + Personal) investiert werden...

■ Initiative Klimaschutz Staufen



Rede zum Aktionstag der Initiative Offene Landschaft (IOL) am 9. April 2022 auf dem Land-/Rebweg zwischen Staufen und Grunern

Begrüßung

Ich begrüße alle Mitbürgerinnen und Mitbürger von Staufen, Grunern und Wettelbrunn, alle Interessierte und alle, die mit unserer Initiative streiten für die Bewahrung der offenen Landschaft und für diese Wege, an denen wir uns hier versammeln und aufhalten können in einer Atmosphäre der Ruhe und entspannten Natur mit dem unverstellten schönen Blick zum Belchen.

Warum jetzt dieser Aktionstag?

Der Stand der Dinge: das Verkehrsministerium in Stuttgart hat die Gelder bewilligt, das Regierungspräsidium will bauen. Eine europaweite Ausschreibung der Bauarbeiten folgt, begonnen wird mit dem Trogbauwerk.

Wir sind heute zusammen gekommen, um uns für das Offenhalten dieser Landschaft hier zwischen Staufen und Grunern einzusetzen. Und das, obwohl quasi im Schweinsgalopp die Umfahrung Teil II durchgeboxt wurde. Wir zeigen unsern Willen, die unnötige Zerschneidung und Entwertung der Landschaft nicht einfach hinzunehmen, die die Ratsmehrheit und der Bürgermeister ganz offensichtlich für richtig und gut halten. Diese Entscheidung, das wird hier draußen sichtbar, muss revidiert werden! Denn sie ist weder notwendig noch zeitgemäß.

Nicht mehr notwendig: Tempo 30 beruhigt die Durchgangsstraße spürbar, so dass das Radfahren auch hier unbeschränkt möglich und wünschenswert ist, denn der Straßenraum ist für alle Verkehrsteilnehmer da. Auch für Fußgänger ist die



Überquerung dadurch leichter geworden, wovon sich jeder und jede selbst überzeugen kann.

Nicht mehr zeitgemäß: Der Klimawandel erfordert besonderes Augenmerk auf den Landschaftsschutz statt unnötiger Versiegelung, neue Kriterien gelten heute für Eingriffe in die Natur und Landschaft, denen dieses Straßenstück nicht mehr entsprechen würde.

Der neueste Weltklimaschutzbericht und selbst UN-Generalsekretär Antonio Guterres warnen vor Kipp-Punkten. Und nach dem Motto „Global denken und lokal handeln“ müsste gerade hier die Landschaft geschützt werden. Die verheerenden Überflutungen in NRW und Rheinland-Pfalz haben es uns in der Nähe gezeigt. Wir dürfen mit unnötiger Versiegelung nicht so weitermachen wie bisher, sonst droht auch hier Schlimmeres. Aufgrund versiegelter Flächen ist insbesondere für Deutschland eine starke Rückbildung des Grundwasserspiegels festgestellt worden. Wo es nicht unbedingt erforderlich ist, sollte nicht über eine weite Fläche die offene Landschaft versiegelt werden.

Direkt für uns alle heute hier sichtbar am Flatterband und der Wegsperrung ist der drohende Verlust der schönen Verbindungswege zwischen Staufen und Grunern. Sichtbar und vorstellbar für alle, die hier spazieren gehen, zur Arbeit und zum Vergnügen radfahren, hier ihren Schulweg haben, Freunde treffen, mit dem Hund entspannt unterwegs sind, mit der Familie und dem Kinderwagen am Wochenende hier flanieren, um diesen unvergleichlichen Belchenblick zu genießen. Dieser Blick wird dann den Autos auf dem 1,40m hohen Straßendamm vorbehalten sein.

All das zeigt, wie absurd dieses Straßenstück ist. Der einzige geplante Überweg wird das Trogbauwerk sein, eine Unterführung, die dort vor dem Straßenkreisel in Beton gegossen wird und bei Sturzregen kaum passierbar sein wird.

Festzuhalten bleibt: Diese Umfahrung Teil II ist weder notwendig noch zeitgemäß, sondern schädlich. Und wir fordern hier ein dringende Notbremsung, um Schaden von der Allgemeinheit abzuwenden.

Ziel der Aktion „Offene Landschaft“

ist das eindringliche Hinschauen, was durch die ganze Straße verloren gehen wird. Zugunsten weniger Straßenanwohner und deren verständlichem Eigeninteresse an einer fast 100%igen Entlastung vom Verkehr wird der Allgemeinheit dieses landschaftliche Naherholungsgebiet durch Zerschneidung und zusätzliche Verlärmung geraubt. Das ist das genaue Gegenteil vom gültigen Prinzip „Gemeinwohl geht vor Einzelinteressen“. Und nicht wir, die Initiative Offene Landschaft,

Kultur für Natur

Das Event für den Erhalt der offenen Landschaft
und gegen die Umfahrung Teil 2

Musikalisches & Kleinkunst

28.05.2022 15:00 - 17:00
Verbindungsweg Staufen - Grunern



Initiative offene Landschaft

iol.staufen@gmail.com

auch nicht das Aktionsbündnis L 123, das über die langen Jahre für eine schlankere Lösung gekämpft hat, sind „Interessierte Kreise“ wie der Bürgermeister abfällig im BZ-Artikel urteilte, sondern wir sind die Wahrnehmer des zukunftsorientierten Gemeinwohls. Wir haben die nachfolgenden Generationen im Blick, die auch zukünftig ein Recht auf intakte Natur und Landschaft haben. Wie das Bundesverfassungsgericht im April letzten Jahres urteilte, dürfen sie nicht bei zunehmender Verschärfung der Klimakrise und den erwähnten Kipp-Punkten zu immer krasserem alternativlosen Maßnahmen gezwungen werden. Deshalb muss heute schon deutlich umgesteuert werden.

Positiv gesagt ...

Wir fordern den Erhalt der Offenen Landschaft an erster Stelle, den Verzicht auf diesen Straßenbau und ein Einsetzen der Gelder der Landesregierung für eine echte Verkehrswende, auch hier bei uns in dieser Region. Dazu gehört eine Neuaufteilung des bestehenden Straßennetzes statt zusätzlicher Versiegelung und echte Anreize für das Umsteigen auf das Fahrrad und den Öffentlichen Verkehr (ÖPNV).

■ Axel Strutz für die „Initiative Offene Landschaft“

Stoppt die Versiegelung von wertvollem Boden!

Bodenschutz.

Die landwirtschaftlich genutzte Fläche der Gemarkung Staufener ist von 805 ha (1979) auf 514 ha (2016)¹ zurückgegangen. Zu Lasten der lokalen Landwirtschaft und Lebensmittelversorgung sind Bebauung und Infrastrukturmaßnahme, wie Straßenbau verantwortlich für einen Flächenverlust von 36 % innerhalb von weniger als 40 Jahren. In Zeiten wo die regional Nahrungsvorsorgung und lokale Wertschöpfungsketten wieder an Wichtigkeit bekommen muss dieser Trend gestoppt werden. Außerdem hat der Boden eine zentrale Funktion als Senke für Treibhausgase. 1 ha Boden kann durch mehrjährigen Humusaufbau durchschnittlich 51 t CO₂ Äquivalente aus der Luft speichern². Diese Kohlenstoff-Senken dürfen wir nicht aus der Hand geben. Wir brauchen sie dringend, um negative Emissionen zu schaffen.

Grundwasserschutz.

Der 2. Bauabschnitt am Steiner ist Teil des Grundwassereinzugsgebietes Staufener Bucht. Der Grundwasserstrom aus dem Münstertal, welcher unterirdisch durch den Steiner verläuft speist mehrere Tiefbrunnen in der Rheinebene, vor allem das Wasserwerk in Hausen. Diese Brunnen versorgen Freiburg und weitere Kommunen mit dem lebensnotwendigen Trinkwasser. Die Flächen am Steiner tragen zur Grundwasserneubildung bei. Regen infiltriert in die Böden und reichert das Grundwasser an. Wir haben hier eine Gefährdung der Wasserversorgung sowohl qualitativ als auch quantitativ. Die versiegelte Fläche geht der Grundwasserneubildung unwiederbringlich verloren. Durch vermehrte Trockensommer bedingt durch den Klimawandel kann die Stadt Staufener ihre eigene Wasserversorgung aus Brunnen im oberen Münstertal nicht mehr sicherstellen. Sie muss auf Tiefbrunnen im Rheintal dann zurückgreifen. Paradoxerweise auf Grundwasser, was nun durch Neustraßenbau in seiner Menge reduziert wird. Wir graben uns buchstäblich das eigene Wasser ab. Des Weiteren stellt jede Straße im Wassereinzugsgebiet eine Gefahr für die Trinkwasserversorgung dar, weil durch Unfälle Gefahrstoffe ins Grundwasser gelangen können.

Selbst im Planfeststellungsverfahren vom RP Freiburg (2014)² wird dies eingeräumt: „Bodenversiegelung (Straßen, Bebauung) kann zu reduzierter Grundwasserneubildung beitragen“, und „Die Gefährdung des Schutzguts ist überdies wegen der geringen Grundwasserflurabstände und der an sich geringen Puffer- bzw. Filterfunktion des Bodens im Fall eines Schadensereignisses insgesamt hoch“. Durch technische Maßnahmen will man diese Gefahren reduzieren, was aber grob fahrlässig wirkt Anbetracht der essenziellen Bedeutung der Brunnenwasserversorgung aus der Rheinebene für die Kommunen im Markgräfler Land.

Die Landnutzung des geplanten Trassenverlaufs ist vielfältig an Biodiversität. Sie ist geprägt durch intensive und extensive genutzte Ackerflächen, Weinbau und Kleingärten. Die Versiegelung dieser Landschaft zerstört unwiederbringlich fruchtbaren Boden, der zur Grundwasserneubildung beiträgt. Durch angebliche Ausgleichsmaßnahmen, oder Ökopunkte, oder andere Programme kann dies niemals kompensiert werden.

■ *Dipl. Geogr./Hydr. Michael Schwegler*





www.grunern.de

Impressum:

V.i.S.d.P. Achim Breit, Bürgerverein Grunern e. V.
Altenbergstraße 31 • 79219 Staufen-Grunern • Tel. 07633-9807694 • info@grunern.de

Layout:
Typografik Medienproduktion, Staufen

Druck:
Wir machen Druck, Auflage 1.000 Expl.

© Bürgerverein Grunern e. V.