



Luftbild der Unlinger Umgehungsstraße nach deren Eröffnung 2017.

Reinhold Schmid, Unlingen

Das historische Straßenkreuz bei Unlingen und die unendliche Geschichte der Ortsumfahrung

Anlässlich der feierlichen Verkehrsfreigabe der Ortsumgehungsstraße der B 311 um den Ort Unlingen am 25. August 2017 gestaltete die „Interessengruppe Unlinger Heimatgeschichte“ als kulturellen Beitrag eine Ausstellung. Sie zeigte den Fortschritt der ganzen Bauzeit auf und stellte auch die überaus lange und schwierige Planungsphase von 1959 bis 2013 dar. Es wurde das Leben der Anwohner, insbesondere aber auch die vielen Verkehrsunfälle im Bereich des Ortes, bildlich dargestellt. Außerdem ging sie auf die 2000-jährige Geschichte, die diese Straße aufweisen kann, ein. Zeitgenössische Personen berichten in schriftlichen Überlieferungen über das Leben und Leiden der Unlinger Einwohner während der Zeiten des 30-jährigen Krieges sowie auch über die 20 Jahre napoleonischer Kriege zur Jahrhundertwende 18./19. Jh.

Diese 2000-jährige Geschichte hat in der Zeit um Christi Geburt und zum Anfang des Römischen Welt-

reiches begonnen. Unser großer regionaler Heimatforscher Pfarrer Theodor Selig, geboren in Unlingen und Ehrenbürger der Gemeinde seit 1930, hat in seinem Buch „Der Marktflecken Unlingen“ darauf hingewiesen, dass Unlingen auf einer ehemaligen Römerstraßenkreuzung liegt.

Unlingen liegt an einer ehemaligen Römerstraßen-Kreuzung

Die Donautalstraße war es, die im Netz der römischen Fernstraßen, besonders im 1. Jahrhundert n. Chr., eine zentrale Rolle spielte. Als wichtige West-Ost-Verbindung führte sie von der Nordschweiz und dem Oberrhein nach Rätien zur Provinzhauptstadt Augsburg. Die Römer begnügten sich in den ersten Jahrzehnten nach der Eroberung des Alpenvorlandes Rätien mit wenigen und verhältnismäßig kleinen Militärposten



Die Kreuzung der Donaustraße und der Kanzachstraße bei Unlingen zur Römerzeit.

am unmittelbaren Fuß der Alpen entlang der Straße Bregenz-Kempten-Epfach-Gauting. Diese Situation änderte sich erst grundlegend ca. 60 Jahre später. Indem die eroberte Provinz Rätien als nun fester Bestandteil des Römischen Reiches gesichert werden sollte, wurden verschiedene Truppenkontingente in die neue Provinz verlegt und direkt an der Donaugrenze stationiert, an der sie auch ihre Kastelle errichteten. Mit dieser Maßnahme muss zwangsläufig das Gebiet in das heutige nördlichen Oberschwaben wieder in das Blickfeld des römischen Militärs geraten sein. Interessanterweise wurde diese Straße von einem schon bestehenden nördlichen Streckenabschnitt zwischen Donau und Bussen nach Jahren durch eine südlichen Bussenumfahrung erweitert. Die Straße teilte sich von Ennetach kommend zwischen Herbertingen und Hundersingen und vereinigte sich wieder zwischen Emerkingen und Unterstadion. Die nachgewiesenen Kastelle standen in Unterkirchberg, Rißtissen, Emerkingen, Ennetach und Hüfingen¹. Dadurch war nun fortan vom Donaulimes die Rede.

Welche Rolle könnte in diesem Zusammenhang eine mögliche Kanzachtalstraße spielen? Obwohl sich die römische Besiedlung in Oberschwaben weitgehend auf Gutshöfe beschränkte, so ist anzunehmen, dass diese auch Anschluss an das überregionale Straßennetz hatten. Die Kanzachtalstraße ist eine von mehreren Stichstraßen, die jeweils die Kastelle des Donaulimes mit der Bodenseestraße verbunden haben. Sie verlief aus Süden von Schussenried kommend über Allmannsweiler, Dürna, Kanzach, Dürmentingen, von hier aus schnurgerade westlich an Hailtingen, Göffingen vorbei über Unlingen bis zur Gemarkungsgrenze im Norden von Unlingen und endete mit einem Donauübergang bei Zwiefaltendorf. Die Geradlinigkeit dieses Weges ist ein Indiz für eine Römerstraße. Beide Römerstraßen, Donaustraße und Kanzachstraße, haben sich an der Unlinger Kanzachbrücke, vielleicht war es damals auch nur eine Furt, gekreuzt.

Die römische Donaustraße als Zubringer zur Zeit der Großen Völkerwanderung

Mit Bestimmtheit könnte diese Verkehrslage unseren fiktiven Ortsgründer, den alamannischen Sippenfürst „Unilo“, bewogen haben, zur Zeit der großen Völkerwanderung im 5. und 6. Jahrhundert n. Chr., sich hier zwischen Bussen und Donau in einem bereits kultivierten Land niederzulassen. Wobei hier hinzu-

fügen ist, dass das Umland der jetzigen Gemarkungsfläche Unlingens im 8. Jh. v. Chr. nachweislich schon von Kelten bewohnt war. Wissenschaftlich ist es erwiesen, dass die ersten alemannischen Niederlassungen und Ortsgründungen mit den personifizierten Ortsnamen mit „ingen“ oder „heim“ enden. Die Donautalstraße muss eine entscheidende Rolle als Zubringerstraße bei deren Ansiedlung gespielt haben.

Auch im Mittelalter und Spätmittelalter hatten die Römerstraßen Bestand, ja bis in die Neuzeit, in der sie dann teilweise in Heerstraßen umbenannt wurden. Der Name Heerstraße sagt es eindeutig, begründet durch die vielen Heeresdurchmärsche in kriegerischen Zeiten.

Unlingen war durch Kriegsgeschehnisse immer schwer betroffen, besonders schrecklich war die Zeit des langen 30-jährigen Krieges. Unlingen zählte zu der Zeit schon über 800 Einwohner, es musste nicht nur Durchmärsche, sondern viele, zum Teil lange Einquartierungen über sich ergehen lassen und damit auch Verpflegungen leisten².

Heute noch werden landwirtschaftliche Wege auch als Gemeindeverbindungsweg genutzt und sind mit den Namen „Heerstraße“ und „Alte Landstraße“ deklariert. Hier ist dem Flurbereinigungsamt im Nachhinein Dank geschuldet, dass es jahrtausendalte „Kulturdenkmale“ bei Flurbereinigungen nicht einfach wegrationalisiert hat.

Dauphine-Straße zwischen Wien-Paris erbaut in den Jahren 1769/70

Wie den Römern eine Ost-West-Achse entlang der Donau aus strategischen Gründen unverzichtbar war, so ist dies bis ins 21. Jahrhundert geblieben. Sie wurde immer wieder ausgebaut und erneuert.

Die Herrscherhäuser Habsburg aus Österreich und die Bourbonen aus Frankreich standen sich Mitte des 18. Jh. feindlich gegenüber. Frankreich war mit Preußen, Schweden, Polen und dem Osmanischen Reich gegen England, Russland und Österreich verbündet. Die Wendung der politischen Allianzen gestaltete sich folgendermaßen: Um die Verständigung zwischen Wien und Versailles zu besiegeln, fanden in den 60er-Jahren des 18. Jh. Eheschließungen mehrerer Kinder der Kaiserin Maria Theresia und dem französischen Hause Bourbon statt. Die bedeutendste Eheschließung war die des französischen Thronfolgers Louise-Auguste (Dauphin) mit Erzherzogin Maria Antonia von Habsburg. Eine pompöse Brautfahrt der österreichischen Kaiser-

tochter Erzherzogin Maria Antonia durch die vorderösterreichischen Lande nach Frankreich, sollte dem Volke die mögliche Prachtentfaltung dieser nun neu gegründeten Allianz vor Augen führen.

Die Straße von Ehingen über Obermarchtal, Unlingen, Mengen, Meßkirch und Stockach wurde teils ausgebaut und größtenteils neu gebaut.

Als Maria Antonia auf ihrer Reise am 1.5.1770 in der kleinen Klostergemeinde Obermarchtal Quartier machte, wurde ihr zu Ehren Sebastian Sailers Huldigungs-Kandate: „Beste Gesinnungen Schwäbischer Herzen“ aufgeführt. Sebastian Sailer war Mönch in Obermarchtal, begabter Prediger und gerühmter Verfasser „bäuerlich derber“ Komödien. Mit bissigem Humor verwies er Maria Antonia auf die Mühen, die ihre Reise – mit sich gebracht hatte. Ein kleiner Ausschnitt:

*„S' Wegmacha ischt a baisa Sach
koi Arbet ischt so schlemm:
Ma hot koi Haus, ma hot koi Dach,
und's Fuatter isch so glemm...“³*

Der Bau dieser Straße war für die Unlinger Bauern eine enorme Belastung, sie mussten mit Knechten und Fuhrwerken monatelang extrem viele Frondienste leisten. Der Einwohnerschaft Unlingens musste 152 Arbeitskräfte und 123 Zugtiere über lange Zeiträume für die Straßenbauarbeiten stellen, ein Vielfaches mehr als die Nachbargemeinden. Während dieser Zeit mussten sie ihre eigene Hofbewirtschaftung hinten anstellen. Die Neutrassierung der Dauphin-Straße wandte sich teilweise von den alten bestehenden Römerstraßen-Trassen stark ab und wurde über neues Terrain geführt. Wie zum Beispiel auf der Unlinger Gemarkung, wo die noch heute so genannte „Alte Landstraße“ (ehemalige Römerstraße) nördlich von Unlingen aufgegeben wurde und eine neue Trasse von Datthausen aus etwas östlich davon durch den Ensenheimer Wald, Rehtal und über den Kurzen bis ins Dorf neu angelegt wurde.

Ab 1793 wurde diese „Dauphinestraße“, so wurde sie bis ins 20. Jh. benannt, für die Unlinger wie auch der anderen Anrainer erneut zu einer „verheerenden“ Belastung.

Die Ortschronik des Dorfes Unlingen, an der gut ausgebauten Landstraße im Donautal zwischen der Festung Ulm und der strategisch wichtigen Amtsstadt Stockach am Bodensee gelegen, umfasst von 1793 bis 1815 eine mehr als vierzig Seiten lange Aufzählung von Einquartierungen, Vorspannleistungen und Naturalienlieferun-

gen, die je nach politischer Großwetterlage wechselweise an die kaiserliche oder französische Armee als auch an die russische abgegeben werden mussten.

Der eigens zu diesem Zweck von der Bürgerschaft beauftragte Unlinger Gemeindepfleger Joseph Kraus hielt peinlich genau alle Vorkommnisse und alle Ausgaben der Kriegsjahre fest, um der „geliebte(n) nachkommenschaft“ im eigentümlichen Deutsch des Schreibungsgewohnt die „so Erbermliche Zeiten“ zu beschreiben. „weillen wir schon vor auß sehen daß ihr noch Lang werdet tragen missen den Last, den wir Euch Bey jätziger Lage schon auf Euren nackhen Legen, wir Bedauern zuwar Daß grosse Elend, aber waß wir jetz leyden, daß ist hart und bitter, wir wünschen auch von Herzen, daß Es Bald Ein Ende nemmen dette, und noch vilmehr winschen wir, daß ihr nicht in Eine solche Lag, wie wir sein, kommet“.

Durchziehende Truppen zehrten die ganzen Vorräte auf, verlangten Hilfe und Dienstleistungen und hinderen die Bevölkerung am alltäglichen Lebensvollzug. Viehseuchen bedrohten die Lebensgrundlage der Bauern, Typhus- und Ruhrepidemien ließen die Menschen um ihr Leben und das ihrer Angehörigen fürchten. Der Unlinger Gemeindepfleger Joseph Kraus schließt in der eigens angelegten Ortschronik diese Zeitepoche mit folgenden Worten:

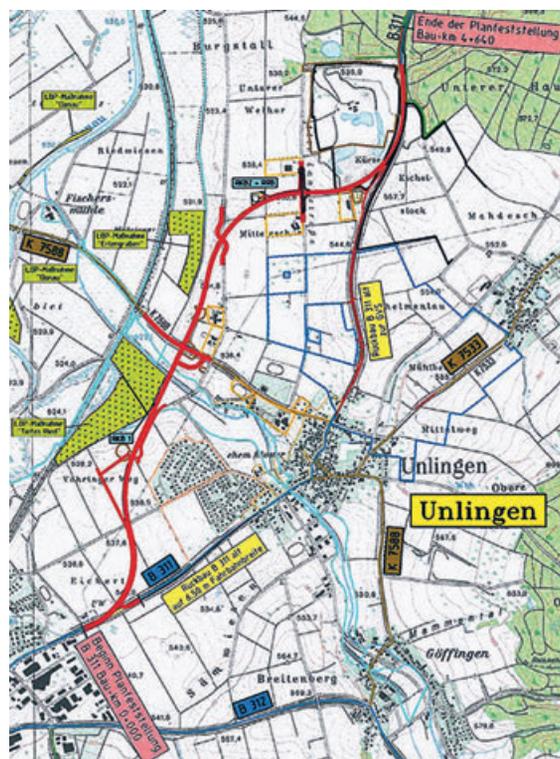
„Waß wir jetz leyden, daß ist hart und bitter, Dieseß zur nachricht wan ihr Es Lesset so habt wahres mitleiden mit uns, daß wir Bey Einer so Erbermlichen Zeit haben Leben Missen“⁴

Die Bundesstraße B 311 im Zwanzigsten Jahrhundert

Über weite Strecken ist die heutige B 311 trassenidentisch zur damaligen Dauphin-Straße geblieben.

Im 20. Jh. nahm nach dem 2. Weltkrieg der Verkehr stetig an Intensität, Lärm und Gefahrenpotenzial zu. Dieser Zustand war für die Unlinger Einwohnerschaft nicht mehr zumutbar. Eine lange Unfallserie, auch mit Todesfällen, belegt diese schwierige Lage.

Seit dem Jahr 1959 bemühte sich die Gemeinde Unlingen bei der hohen Politik, diesen Zustand durch eine Umgehungsstraße zu beenden. Eine fünfzig Jahre andauernde Geschichte.



Die Baumaßnahme Umgehungsstraße 311 im Gesamtüberblick.

- 1 Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart (Hrsg.): Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg 2016. Darmstadt 2016, S. 122
- 2 Klag und Trauer Red aus dem Jahr 1696 der Johanna Heranutz, Klosteroberin des Unlinger Franziskanerinnen Klosters. In: DAS (1905) Bd. 8, S. 114 und AFA Bd. 8, S. 58
- 3 Sebastian Sailer: Schriften im schwäbischen Dialekt. Reutlingen 1979, S. 107
- 4 Vgl. Ortschronik von Unlingen 1818, S. 9-52. In: Gemeindearchiv Unlingen, Bd. 195, B 19a
- 5 <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/feierliche-verkehrsfreigabe-der-b-311-ortsumfahrung-unlingen/>

Quellen: Willbold, Elmar: Die Kanzachtalstraße. Ein Teil des römischen Straßennetzes in Oberschwaben? In: BC-Heimatkundliche Blätter 21 (1998), Heft 2, S. 3-8 sowie Meyer, Markus G.: Die ländliche Besiedlung von Oberschwaben zur Römerzeit, Bd. 1, Stuttgart 2010.

Die unendliche Geschichte der Unlinger Ortsumfahrung“

1959 Erste Planungen einer Umfahrung von Unlingen wurden nicht weiter verfolgt, da die Planung einer Autobahn/Schnellstraße Breisach – Tuttlingen – Ulm Vorrang hat.

Juni 1971 Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen und Autobahn von Breisach nach Tuttlingen (A84) und einer vierspurigen B311 Tuttlingen – Ulm.

August 1985 Das Vorhaben einer Autobahn von Breisach nach Ulm wird endgültig verworfen.

1987 Wiederaufnahme der Planung der Ortsumgehung (OU) Unlingen.

Dezember 1988 Vorlage von drei Planvarianten: eine Ost- und zwei Westumfahrungen.

1990 Regierungspräsidium (RP) Tübingen gibt eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) in Auftrag.

Januar 1991 Gründung Aktionsgruppe „IGUS“ (Interessensgruppe Umgehungsstraße).

Februar 1991 Der Gemeinderat Unlingen legt sich auf die „Lange Westumfahrung“ fest.

1992 Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
Die OU Unlingen wird in die höchste Stufe „Vordringlicher Bedarf“ (VB) aufgenommen.

Bis Juli 1993 Zwischenzeitlich stehen neun Trassenvarianten zur Diskussion. Die UVS wird um die Bereiche geologische Untergrunduntersuchungen (Bohrungen) und Ornithologie (Vogelkunde) erweitert.

August 1994 Koordinierungsbesprechung mit dem Gemeinderat Unlingen. Den Teilnehmern liegt ein Übersichtslageplan mit jetzt 14 Westtrassen und 4 Osttrassen vor.

April 1995 Gemeinderat Unlingen weiterhin für die Variante „Lange Westumfahrung“.

April 1995 Besprechung mit Landwirten und Bürgern aus Unlingen und Möhringen mit Erläuterungen zur UVS – Keine Einigung auf eine Variante.

Oktober 1995 „Planungs-Aus“ für alle Ost-Varianten. Begründung zwingende hydrologische Gründe.

Januar 1996 RPTübingen legt sich auf die Variante West V c1 fest. Trassenverlauf auf der Hangkante. Die Gemeinde hat nur noch die Wahl der West Vc1 zuzustimmen oder auf eine OU zu verzichten.

Februar 1996 BM Mück im Interview (SZ) zur Festlegung auf Trassenführung West Vc1 auf der Hangkante: „Wir (die Gemeinde) stehen ohnmächtig da“.

Juli 1996 Die Minister Herr Schauffler (Umwelt u. Verkehr) und Frau Staiblin (Landwirtschaft) sehen das berechnete Interesse der Gemeinde für den Trassenverlauf am Hangfuß und sichern ihre Unterstützung zu.

August 1996 Offener Brief des BUND an Dr. Gögler, Regierungspräsident im RP. Tübingen, mit der Aufforderung, nicht von der Festlegung zur Variante West Vc1 abzuweichen. Die Zustimmung des BUND sei an der „äußersten Schmerzgrenze“ erfolgt.

Juli 1997 Auf Anregung des Ministeriums Umwelt u. Verkehr wird die Trasse West IX auf Optimierung untersucht.

Januar 1998 Neue Umwelt- u. Habitatverordnung der EU fordert mögliche Meldepflicht der OU Unlingen nach Brüssel. Weitere Verzögerungen werden befürchtet.

März 1998 Umweltverbände unter Prof Thielcke drohen der Ministerin Frau Staiblin mit Beschwerde in Brüssel, sollte bei der OU Unlingen ein Trassenverlauf am Hangfuß genehmigt werden.

Mai 1998 Regierungspräsident Wickert erklärt in der GR-Sitzung die Entscheidungsfindung des RP Tübingen. Eine Verschiebung der Trassenführung an den Hangfuß ist aus umweltrechtlichen Gründen definitiv ausgeschlossen.

Der Variante West Vc1 wird nun zugestimmt.

Oktober 1998 Die Detailplanung kann beginnen.

März 1999 Anschlussstelle Daugendorfer Straße – Altlastenbereiche müssen untersucht werden.

März 1999 Nur zwei von vier Überführungen sollen gebaut werden (Kostengründe). Die B 311 ist eine Schwerlaststrecke, damit sind 6,20 m „lichte Höhe“ der Brücken notwendig. Festlegung auf eine Brücke in Richtung Eichenau und eine zwischen dem „Zeller Weg“ und der „Alte Landstraße“ (Mittelösch).

Januar 2000 Nach mehreren Gesprächen Brief an Regierungspräsident Wickert mit ausführlicher Begründung zur Forderung der Überführung für den „Zeller Weg“.

Februar 2000 Die Landesregierung lehnt die Einleitung neuer Planfeststellungsverfahren auf Grund fehlender Haushaltsmittel und kurzer Gültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses ab.

Juni 2000 Brief von BM Mück an Wickert mit deutlichen Worten wegen der angedrohten Planungsverzögerung und dem Hinweis, dass die eingetretenen Verzögerungen der Rücksichtnahme auf naturschutzrechtliche Belange geschuldet waren.

Juli 2000

Gemeinderatsitzung. Trotz aller schriftlichen und mündlichen Aktivitäten der Gemeinde kein Fortschritt bezüglich der Brücke „Zeller Weg“ und der Fahrradverbindung Unlingen- Riedlingen.

Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Die OU Unlingen wird aber mit 31 anderen Maßnahmen vom Land zur Neubewertung gemeldet.

Juli 2000 Wickert versichert, die Planungen für die West Vc1 liegen im Zeitplan. Das Ziel, das Planfeststellungsverfahren in 2002 einzuleiten, bleibt bestehen.

Ende 2002 Vielfältige Aktivitäten zur Intensivierung der Planung „OU Unlingen“ und die Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ des im BVWP. Allerdings auch Hinhaltungen seitens der Behörden auf Grund fehlender Finanzmittel.

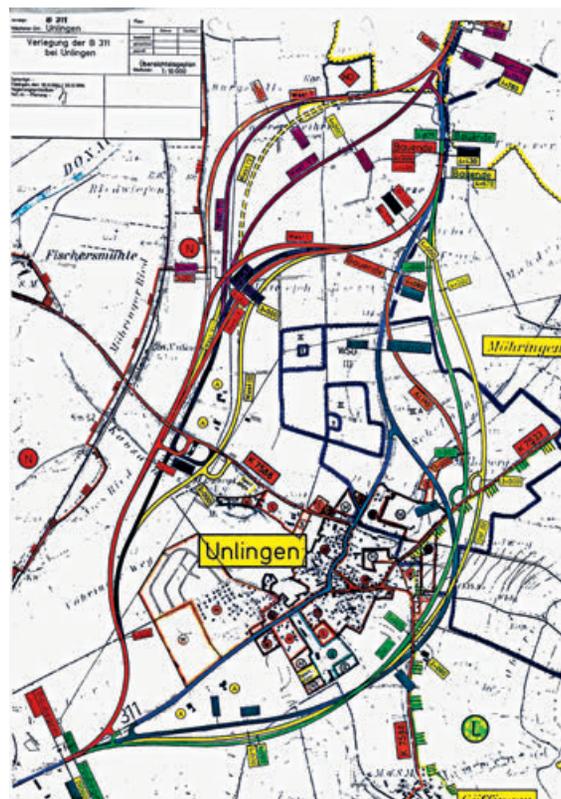
Januar 2003 Vorstellung des RP-Vorentwurfs und des landschaftspflegerischen Begleitplans (LDP), erstellt für die Variante West Vc1.

Planung für 2005: Fertigstellung der Planfeststellungsunterlagen und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Bei optimalem Verlauf des Verfahrens liegt 2007 der rechtsfähige Planfeststellungsbeschluss vor, sofern keine Klagen eingehen.

September 2003 Der BUND hat das FFH-Gebiet zusätzlich als IBA, International Bird Area, nach Brüssel gemeldet. Es drohen weitere Gutachten u. Verzögerungen.

Januar 2004 Planungsunterlagen sind nach Bonn unterwegs.

Oktober 2004 Bundesministerium für Verkehr, verfügt Planungstopp. Begründung: fehlende Haushaltsmittel.



Planung der verschiedenen Trassenvarianten von 1994.



Spatenstich für die Ortsumfahrung 2013: Einen Monat vor der Bundestagswahl trifft sich die CDU-Prominenz. Bundestagsabgeordneter Josef Rief und Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer.

März 2005 Fortführung der Planung wird doch zugesagt, nachdem die Bundesregierung zusätzliche Mittel bereitstellen will.

Juni 2006 Aktenvermerk BM Mück: Eine Vielzahl von Büros arbeitet an den umfangreichen Unterlagen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.

November 2006 Besprechung der Planer der verschiedenen Planungsbüros in Unlingen. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen sind älter als fünf Jahre und müssen daher neu erstellt werden

Oktober 2007 Zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens werden die Unterlagen der Rechtsabteilung zur Prüfung vorgelegt

November 2007 Neue gesetzliche Vorschriften erfordern eine Überarbeitung der Unterlagen. Abschluss frühestens Ende März 2008.

November 2007 Vorstellung der Planungsunterlagen bei den betroffenen Landwirten und Darlegung der Gestaltung der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen. Heftig diskutiert wurde der Konfliktschwerpunkt „Flächenverlust“ von 52 ha. Die Existenzgefährdungsprüfung der betroffenen Landwirte steht noch aus. Einsprüche der Landwirte.

Januar 2008

Regierungspräsident Stampfer teilt BM Mück die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens mit.



Freigabe der Ortsumfahrung 311 im Jahr 2017: (v. l.) Martin Rivoir, Norbert Barthle, Josef Rief, Klaus Tappeser, Winfried Hermann, Martin Gerster und Richard Mück.

Juli 2009 BM Mück hinterfragt bei Stampfer die Verzögerung des Planfeststellungsbeschlusses.

September 2009 Gespräch mit Verkehrsstaatssekretärin Roth in Berlin. Einen Spatenstich konnte sie auf Grund der jetzigen Wirtschaftskrise nicht zusagen, zumal auch die OU Unlingen nicht oben auf der Prioritätenliste des Landes steht.

Unlingen hat seine größte Chance verpasst, da zu Beginn des Jahres kein Planfeststellungsbeschluss vorlag und somit nicht in das Konjunkturpaket II aufgenommen werden konnte.

September 2009 RP Tübingen setzt den Planfeststellungsbeschluss in Kraft. Die Verzögerung von ca. 18 Monaten seit Antragstellung gehe zu Lasten der 12 Einwendungen aus der Gemeinde. Die Größe der Ausgleichsflächen wurde um 5 ha auf 27 ha reduziert. Rechtskraft könnte am 12.11.09 eintreten, wenn keine Klagen eingereicht werden.

April 2010 Der Planfeststellungsbeschluss hat Rechtskraft erlangt.

Juni 2010 Hiobsbotschaft für Unlingen aus Berlin. Auf Grund der Finanzlage wird der Baubeginn der OU Unlingen auf unbestimmte Zeit verschoben.

Ende 2011 BM Mück kämpft und wirbt auf allen Ebenen um die baldige Realisierung der OU Unlingen. Die neue grün-rote Landesregierung wolle keine neuen Projekte beginnen, bevor die laufenden nicht abgeschlossen und finanziert sind, der stetige Geldmangel lasse alle Bemühungen ins Leere laufen. Die Aufnahme in den Investitionsrahmenplan 2011–2015 ist aus haushaltsrechtlichen Gründen ebenfalls ungewiss.

Rückstufung: Der neue Verkehrsminister stellt sich quer. Das Verkehrsministerium Stuttgart hat unter Minister Hermann die OU Unlingen von Platz 3 auf Platz 17 von 20 zurückgestuft.

BM Mück lädt den Bundesverkehrsminister nach Unlingen ein.

Februar 2012 Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer macht sich selbst ein Bild von den Verhältnissen

in Unlingen. Eine Zusage für einen baldigen Spatenstich kann er nicht machen, er geht jedoch mit dem Versprechen „Ich tue, was ich kann“.

Oktober 2012 Brief von Minister Hermann an BM Mück mit der Bemerkung: „Herr Bundesminister Ramsauer habe ihm unlängst mitgeteilt, dass er keine Möglichkeit sieht, in Baden-Württemberg vor dem Jahr 2016 überhaupt Bundesfernstraßenprojekte zu beginnen“.

Oktober 2012 Minister Ramsauer reagiert auf die Darstellung seines Schreibens von Minister Hermann und distanziert sich von der Blockadehaltung der grün-roten Landesregierung und versichert „an den dringlichsten Stellen in Baden-Württemberg für Abhilfe zu sorgen“.

Dezember 2012 Anruf aus Berlin: Die OU Unlingen wird gebaut.

Der Spatenstich für die OU soll bereits im kommenden Jahr stattfinden.

September 2013 Einleitung der Bauphase mit einem symbolischen Spatenstich in Anwesenheit von Bundesverkehrsminister Ramsauer

August 2017 Eröffnungsfreigabefeier in Anwesenheit von Landesverkehrsminister Hermann.

Die 4,6 Kilometer lange Straße hat 19 Hektar Fläche verbraucht, es wurden 6 Ingenieurbauwerke und 2,7 Kilometer Anschlüsse gebaut. Begleitet wurde der Straßenbau durch umfangreiche Natur- und Landschaftsschutzmaßnahmen wie die Extensivierung von Flächen und der Verlegung einer Überlandleitung in die Erde. Die Gesamtkosten entwickelten sich von 8 Mio. Euro (2003) auf 23 Mio. (2017).⁵

BILDNACHWEISE:

Fotos von Thomas Warnack (Quelle: <https://www.unlingen.de/gemeinde-geschichte/ortsumfahrung-b-311>) und von Corinna Besenfelder.