

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Stadtrat von Schwäbisch Hall



Stadt Schwäbisch Hall

Herrn Oberbürgermeister Hermann-Josef Pelgrim

Am Markt 6

74523 Schwäbisch Hall

15.11.2020

Antrag: Vorstellung Entwicklung Weilertunnel

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Kosten für den Bau des Weilertunnel haben sich nach Informationen des Verkehrsministeriums BW auf ca. 100 Millionen Euro gesteigert.

Aus Sicht der grünen Gemeinderatsfraktion ist nach den Kostensteigerungen auf ca. 100 Millionen Euro das Projekt dringend auf die Sinnhaftigkeit zu überprüfen. Das Projekt Weilertunnel war aus unserer Sicht noch nie die beste Lösung an der Stelle. Im Hinblick auf die Klimakrise und eine moderne Mobilität ist es notwendig, dass alle Straßenbauprojekte vor allem eine zukunftsfähige Lösung für den Fuß-, Rad- und Busverkehr ermöglichen.

In der Antwort der Stadtverwaltung auf eine Anfrage zum Weilertunnel vom 19.07.2019 steht unter Punkt 2.), dass es für den Fuß- und Radverkehr im Bereich scharfes Eck noch keine detaillierte Planung gibt. Weitere Informationen hat der Gemeinderat seitdem nicht bekommen.

Zum Buskonzept gibt es nach unseren Recherchen ebenfalls keine neueren Unterlagen, insbesondere zu der Frage, wie und wo die notwendigen Bushaltestellen in beide Richtungen eingerichtet werden sollen.

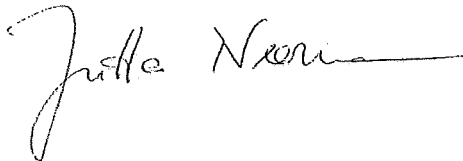
Wir beantragen daher das Thema Weilertunnel auf die Tagesordnung des nächsten Gemeinderates zu setzen.

Wir bitten um detaillierte Information

- zum Radverkehrskonzept mit Darstellung aller Wegebeziehungen.
- zum Fußverkehrskonzept mit Darstellung aller Wegebeziehungen
- zum Buskonzept mit den bestehenden Linien und der Möglichkeit zur Ausweitung von Linien über das Scharfe Eck.
- über das Ergebnis des geologischen Gutachtens
- zur überarbeiteten Entwurfs- und Ausführungsplanung
- zum Stand der aktuellen Kostenfortschreibung.
- Zum Stand der Prüfung der aktuellen Kostenfortschreibung durch den Bund und Kosten/Nutzenverhältnis des Projekts.

Außerdem beantragen wir Akteneinsicht in die Unterlagen zum Weilertunnel, insbesondere in die Verträge, die die Stadt diesbezüglich mit Land und Bund geschlossen hat.

Im Namen der Fraktion

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Julia Neria". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Mit Antrag vom 15.11.2020 bittet die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen um detaillierte Informationen zu folgenden Punkten:

- **Radverkehrskonzept mit Darstellung aller Wegebeziehungen**
- **Fußverkehrskonzept mit Darstellung aller Wegebeziehungen**
- **Buskonzept mit den bestehenden Linien und der Möglichkeit der Ausweitung von Linien über das Scharfe Eck**

Seit der Baufreigabe für den Weilertunnel 2015 wurde im Gemeinderat wie auch gegenüber Kreisverkehr, Stadtbus oder ADFC wiederholt kommuniziert, dass die konkreten Planungen für die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung von Weiler- und Katharinenvorstadt nach Abschluss der Planungsleistungen für den Weilertunnel und der Übergabe der Ausschreibungsunterlagen an den Bund bzw. an das Regierungspräsidium Stuttgart erfolgen sollen. Ziel ist ein städtebaulicher Wettbewerb, da ein Ideenwettbewerb bekanntermaßen der bestmögliche Weg ist, um unterschiedliche Lösungsalternativen für bedeutsame städtebauliche Vorhaben zu finden.

Anhand früherer städtebaulicher Vorüberlegungen, bspw. 2008 von Wick und Partner (Anlage 3.1) oder einer Skizze des Fachbereichs Planen und Bauen von 2012 (Anlage 3.2), lässt sich sehr gut darstellen, dass Städtebau und Verkehrsplanung sich stark gegenseitig bedingen. Je nach städtebaulicher Belegung von Flächen ergeben sich entsprechend unterschiedliche Straßenräume und Verkehrsbeziehungen. Das Büro Wick und Partner schlägt eine Schließung und Überbauung der Johanniterstraße im Bereich der ehemaligen Wildbadquelle und eine Verbindung der Johanniterstraße mit der Katharinenstraße vor, die Skizze von 2012 zeigt eine Durchbindung der Johanniterstraße bis zum Hirschgraben. In beiden Fällen handelt es sich allerdings um frühe, konzeptionelle Ansätze ohne weitergehende Betrachtung bspw. der topografischen Situation.

Umgekehrt bedarf es im Vorfeld eines städtebaulichen Wettbewerbs und zur Erstellung der Auslobung einer intensiven Auseinandersetzung mit den Rahmenbedingungen, zu denen auch die Festlegung der verkehrlichen Anforderungen an die Planungsaufgabe oder bereits fixierte Parameter gehören. In einem Arbeitsbericht des Stadtplanungsamts von 1988 wird richtigerweise festgestellt: "Die Umgehungsstraße für die Katharinenvorstadt (ehemals L 1055) und die Umgehungsstraße für die Weilervorstadt (B 14/19) werden im Bereich der Eisenbahnbrücke/Scharfes Eck in einem schwierigen Verkehrsknoten verknüpft. Hier treffen Verkehrsströme aus vielen Richtungen aufeinander und müssen auf engstem Raum und bei ungünstiger Topografie ver- und entflichtet werden. Von der Lösung dieser verkehrsplanerischen und straßenbautechnischen Probleme hängt die Sanierungsplanung in den beiden Vorstädten ab. Der Straßenbau muss deshalb auch am Anfang aller Ausführungsmaßnahmen stehen."

Voraussetzung hierzu sind neben der Klärung komplexer technischer Fragestellungen, wie bspw. der Aufweitung des Hirschgrabens und die hierfür erforderlichen Eingriffe in die mächtigen Stützmauern am Eisenbahnviadukt oder weitere Stützbauwerke zur Bewältigung der topografischen Gegebenheiten, auch Aussagen zu grundsätzlichen verkehrsplanerischen Themenstellungen auf gesamtstädtischer Ebene, wie sie im anstehenden Mobilitätskonzept untersucht und behandelt werden sollen. So haben bspw. Themen wie alternative Buskonzepte, neue Streckenführungen, Linienbündelung,

Restrukturierung Stadtverkehr, etc., die bereits heute immer wieder öffentlich andiskutiert werden, unmittelbaren Einfluss auch auf die künftige Gestaltung oder die Gestaltungsmöglichkeiten am Scharfen Eck.

Bei Wiederaufnahme der Planungen für den Weilertunnel Ende 2015 war man zunächst von deren Abschluss im Jahr 2017 ausgegangen, wegen der bekannten Verzögerungen zwischenzeitlich von 2019, aktuell wird ein Ende der Planungsphase und eine Übergabe der Unterlagen Ende 2021 erwartet. Aufgrund des oben erwähnten kommunizierten Ablaufs wurden für die im Antrag angefragten Konzepte bislang keine Planungsmittel in die zurückliegenden Haushalte eingestellt. Auch wurden von den Fraktionen keine entsprechenden Anträge zu den Haushalten gestellt. Zum Doppelhaushalt 2022/2023 sollen entsprechende Planungsmittel angemeldet werden.

- Ergebnis des geologischen Gutachtens und - Überarbeitete Entwurfs- und Ausführungsplanung

Die Bohrkampagne zur erweiterten Sondierung der geologischen Verhältnisse wurde Ende 2018 durchgeführt. Erste Auswertungen durch den Baugrundsachverständigen wurden im Herbst 2019 vorgelegt, weitere folgten im März 2020. In diesen spielt unter anderem die sogenannte „Hassmersheimer Schicht“ im Tunnelfußbereich eine Rolle, die für die Statik und Gründung des Tunnels bedeutsam ist. Im Herbst 2020 wurde zusätzlich eine Baggerschürfe am Südportal freigelegt, um auf der „Hassmersheimer Schicht“ sogenannte Lastplattendruckversuche durchzuführen. Das beauftragte Ingenieurbüro für Geotechnik hat daraufhin die Kennwerte in diesem Punkt ergänzt, das geologische Gutachten ist allerdings noch immer nicht abschließend fertiggestellt. Erst wenn dies vorliegt, kann das Büro BUNG die Auswirkungen auf die bisherige Tunnelplanung prüfen, ggf. erforderliche Änderungen einarbeiten und die Entwurfsplanung endgültig abschließen. Mit Ergebnissen wird Mitte 2021 gerechnet.

- Stand der aktuellen Kostenfortschreibung

Die aktuelle 2. Kostenfortschreibung (Stand 29.01.2020) wurde dem Regierungspräsidium Stuttgart im Februar 2020 übergeben. Im Vergleich zur letzten Ermittlung 2015 wurden die Gesamtkosten (Bau und Grunderwerb) für das Projekt „Ausbau der Ortsdurchfahrt B 14/19 zwischen Gaildorfer Dreieck und Gottwollshäuser Steige“ von rund 49 Mio. € auf rund 100 Mio. € fortgeschrieben. Darin enthalten sind bereits in früheren Jahren umgesetzte Abschnitte und Maßnahmen wie der Ausbau der oberen Stuttgarter Straße, der Bau des Regenüberlaufbeckens unterhalb der Stuttgarter Straße oder die Unterführung an der Gottwollshäuser Steige.

Die Kostensteigerungen für den Weilertunnel setzen sich aus einer Vielzahl von Faktoren zusammen, wie z.B.

- geologische und hydrologische Schwierigkeiten:

Nach den Ereignissen im Zusammenhang mit einem Tunnelbau in Raststatt wurden zur weiteren Reduzierung des Bauherrenrisikos zusätzliche Erkundungen des Baugrunds durchgeführt. Wie oben erwähnt, werden diese noch abschließend ausgewertet. Da aus den bereits vorliegenden Erkenntnissen deutlich wurde, dass die geologischen Verhältnisse ungünstiger sind als bislang bekannt war, hat das Büro BUNG Mehrkosten u.a. zur Erhöhung der Sicherheitsintensität, Änderung der Vortriebsklassen und Sondermaßnahmen zur Überwindung geologischer Risiken (Großklüfte, Hohlräume, Verbrüche) berücksichtigt. Vorbehaltlich weiterer Erkenntnisse wurden hierfür ca. 11 Mio. € zusätzlich

berücksichtigt. Die Hilfsbrücken zur Sicherung der Bahnanlagen oberhalb des Tunnels sind mit einem Betrag von ca. 4,0 Mio € in der Kostenfortschreibung enthalten.

- neue bzw. geänderte Vorschriften und Richtlinien:

Beispielhaft genannt sei hier zum einen die Hangsicherung im Vorfeld des Südportals, die im Entwurf 2008 als Schwergewichtsmauer in Form von Gabionen geplant und 2015 mit ca. 600.000 € berechnet worden war. Nach einer Änderung der "Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten" (ZTV-ING) 2018 begrenzt diese die Gabionenwandhöhe auf 6 m. Folglich muss die Stützwand als doppelte Bohrpfehlwand ausgeführt werden. Geschätzte Kosten neu ca. 3,7 Mio. €.

Eine weitere Änderung betrifft die zeitgebundenen Kosten für den Tunnelausbruch. Wurden diese 2015 noch mit ca. 4,7 Mio. € berechnet, musste dieser Betrag nach Einführung des Leitfadens für die Behandlung von zeitgebundenen Kosten (ZGK) im Tunnelbau 2017 auf ca. 11,6 Mio. € angehoben werden.

- inhaltliche Änderungen und Erweiterungen:

Hierunter fallen eine Vielzahl von Punkten, darunter die Vorabmaßnahmen, die in den Jahren 2016-2019 bereits umgesetzt wurden, wie Heimbachverdolung einschließlich Fledermaustrog, Gebäudeabbrüche, Rodungsarbeiten, provisorische Verkehrsführung, Hangsicherung im Bereich ehem. Club Alpha, Bohrarbeiten einschließlich Zuwegung und Bohrebenen im Umfang von ca. 5,9 Mio. €.

- allgemeine Baupreissteigerung und Berücksichtigung von Ausschreibungsereignissen:

Für den Straßenbau wurde eine Baupreissteigerung von +10% und beim Tunnel für Innenausbau, Entwässerung und Straßenbau eine Baupreissteigerung von +20% berücksichtigt. Des Weiteren wurden die zugrunde liegenden Einheitspreise sukzessive auf fortlaufend eingehende Submissionsergebnisse bzw. Preisspiegel geprüft und angepasst.

Die vorangegangenen Erläuterungen sind mit dem Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung 4 abgestimmt.

- Stand der Prüfung der aktuellen Kostenfortschreibung durch den Bund und Nutzen- Kostenverhältnis des Projekts

Nachdem im November 2020 vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine Überarbeitung der Unterlagen zur Kostenfortschreibung verlangt wurde, werden diese nun vom von der Stadt beauftragten Ingenieurbüro überarbeitet. Grund für die Rückgabe der Unterlagen ist, dass diese in einigen Punkten nicht den formalen Anforderungen der sogenannten "Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen" (AKVS) im Bundesfernstraßenbau genügen. Nächster Schritt nach der Überarbeitung der Unterlagen zur Kostenfortschreibung und deren Vorlage beim Verkehrsministerium des Landes ist nach der Genehmigung durch das Landesministerium die Weitergabe an das Bundesverkehrsministerium. Die endgültige Genehmigung erfolgt durch den Bund über den sogenannten Gesehenvermerk.

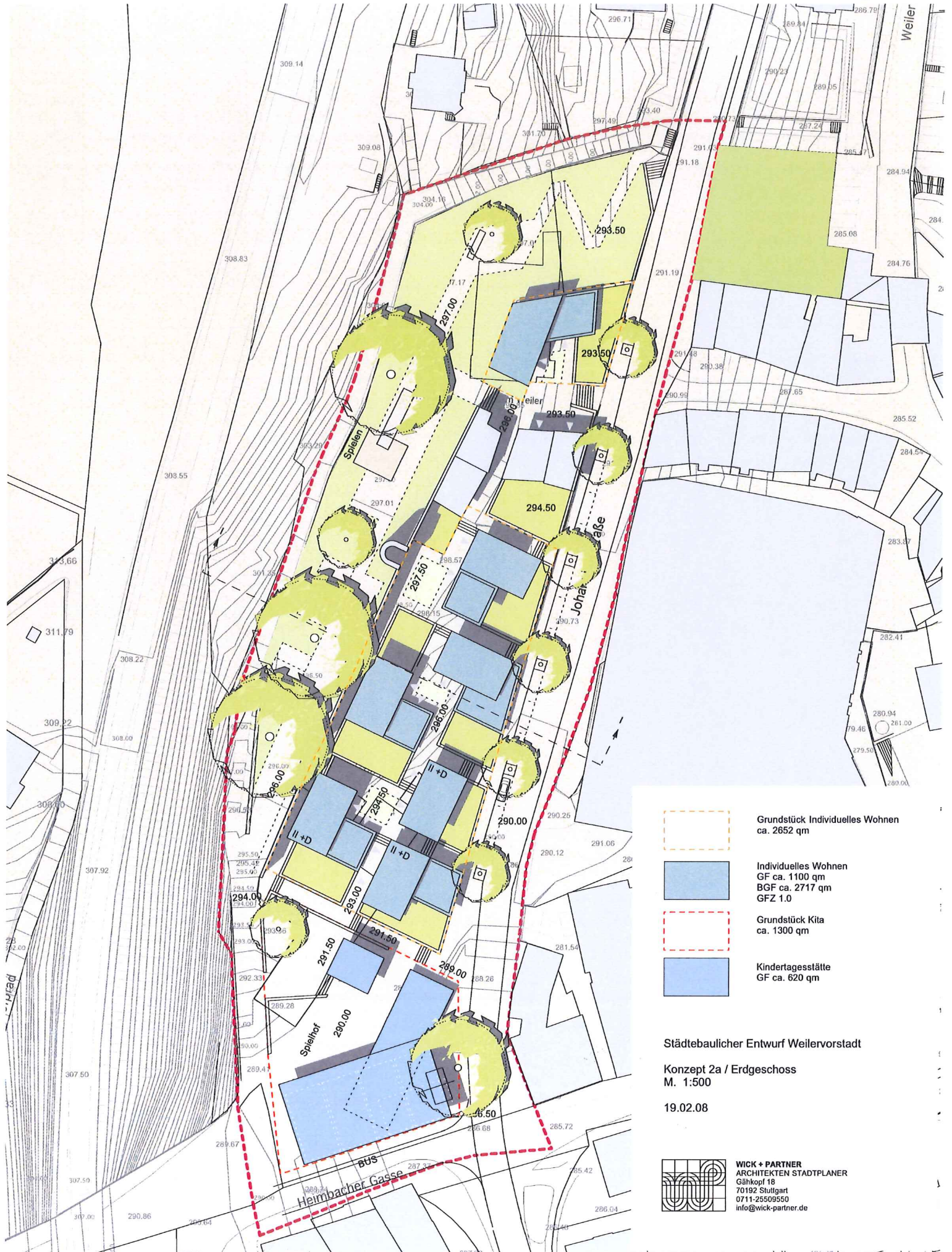
Der Weilertunnel im Zuge der B 19 ist im aktuellen Bedarfsplan 2030 des Bundes bei den „laufenden und fest disponierten Projekten (FD)“ enthalten. Als laufende Maßnahmen erfolgte bei der Erstellung des Bedarfsplans 2030 keine Neubewertung, für FD-Maßnahmen gibt der Bundesverkehrswegeplan kein Nutzen-Kostenverhältnis (NKV) an.

- Akteneinsicht

Eine Akteneinsicht ist nach Terminabstimmung mit dem Fachbereich Planen und Bauen grundsätzlich möglich.

Anlagen

- Anlage 3.1 Städtebaulicher Entwurf Weilervorstadt, Variante 2a, Wick & Partner, Stuttgart 2008
- Anlage 3.2 Neuordnung Hirschgraben/Scharfes Eck, Skizze Fachbereich Planen & Bauen 2012

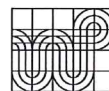


- Grundstück Individuelles Wohnen
ca. 2652 qm
- Individuelles Wohnen
GF ca. 1100 qm
BGF ca. 2717 qm
GFZ 1.0
- Grundstück Kita
ca. 1300 qm
- Kindertagesstätte
GF ca. 620 qm

Städtebaulicher Entwurf Weilervorstadt

Konzept 2a / Erdgeschoss
M. 1:500

19.02.08



WICK + PARTNER
ARCHITECTEN STADTPLANER
Gähkopf 18
70192 Stuttgart
0711-25509550
info@wick-partner.de

Anlage 3.2

**Hirschgraben - Straßenschluss/-umbau
Scharfes Eck - Bushaltestelle - Neuordnung**

Maßstab 1:500
Stand: 17.09.2017

Bearbeiter: Herr Thamm
Zeichnerin:

Frau Kapinski

Abteilung Stadtplanung
Gymnasiumstraße 4
74523 Schwäbisch Hall
stadtplanung@schwaebischhall.de

Tel. 0791/751 435
Fax. 0791/751 277

Herr Neumann

FACHBEREICH PLANEN UND BAUEN
Gymnasiumstraße 4
74523 Schwäbisch Hall
planenundbauen@schwaebischhall.de

Tel. 0791/751 388
Fax. 0791/751 277

