

OD B14/B19 Weilertunnel Sachstand

Sondersitzung GR 23.01.2023



Schwäbisch**Hall**

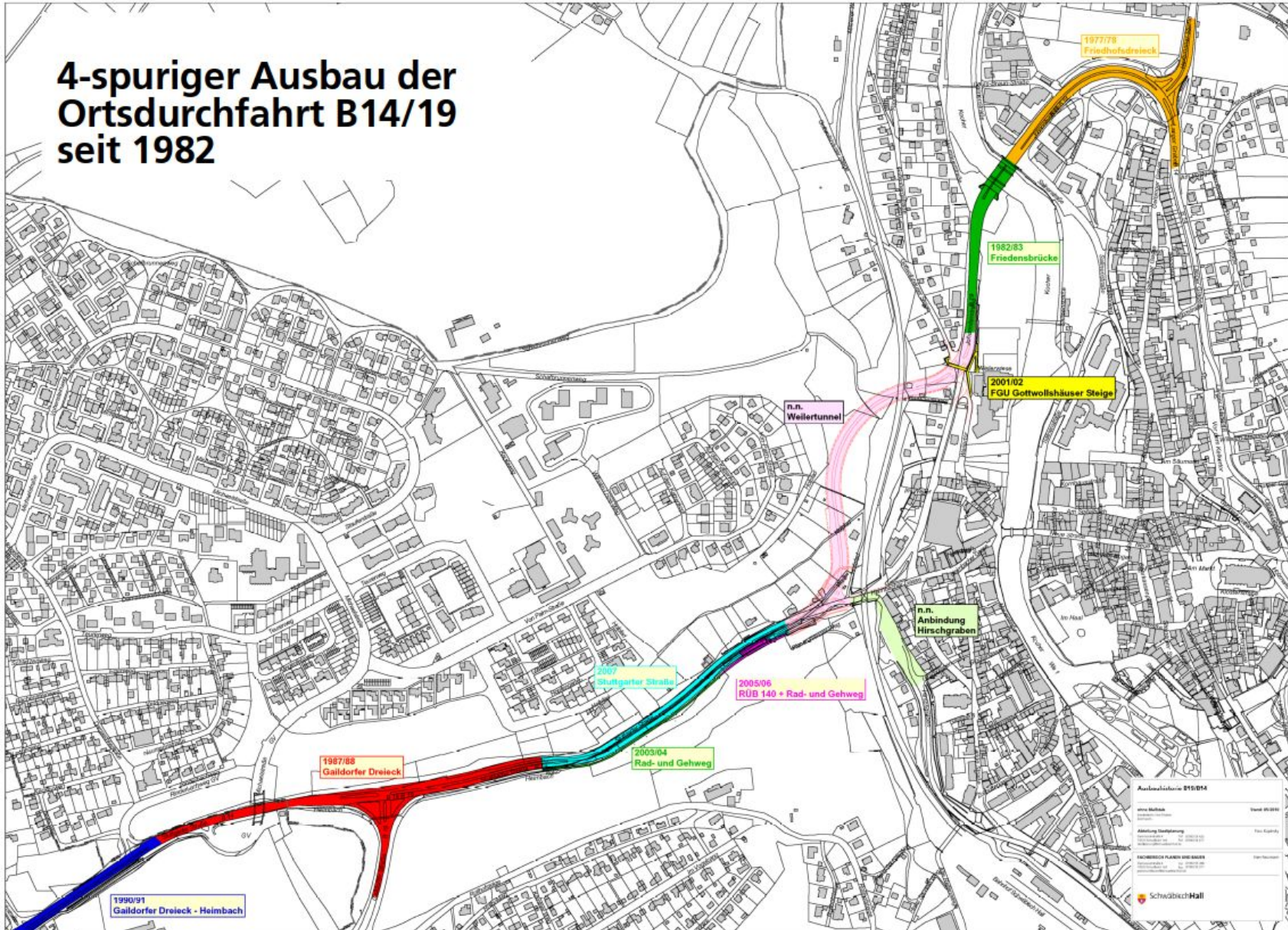
Sachstandsbericht Weilertunnel

Gliederung:

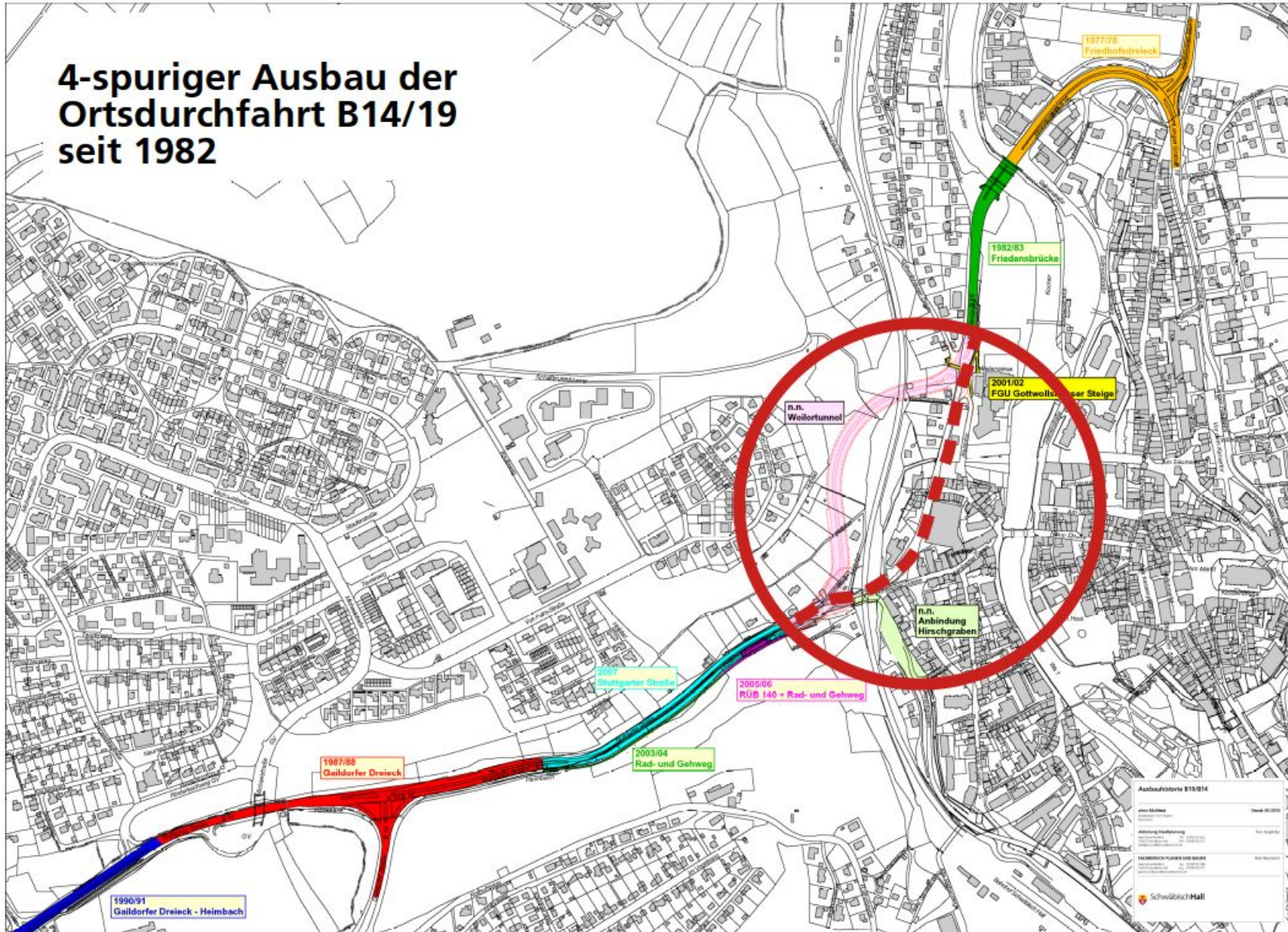
- 1. Weilertunnel: Historie und aktueller Stand**
- 2. Weilervorstadt – Städtebauliche Ziele**
- 3. Weilervorstadt – Verkehrsuntersuchung**
- 4. Weiteres Vorgehen**

Weilertunnel

4-spuriger Ausbau der Ortsdurchfahrt B14/19 seit 1982



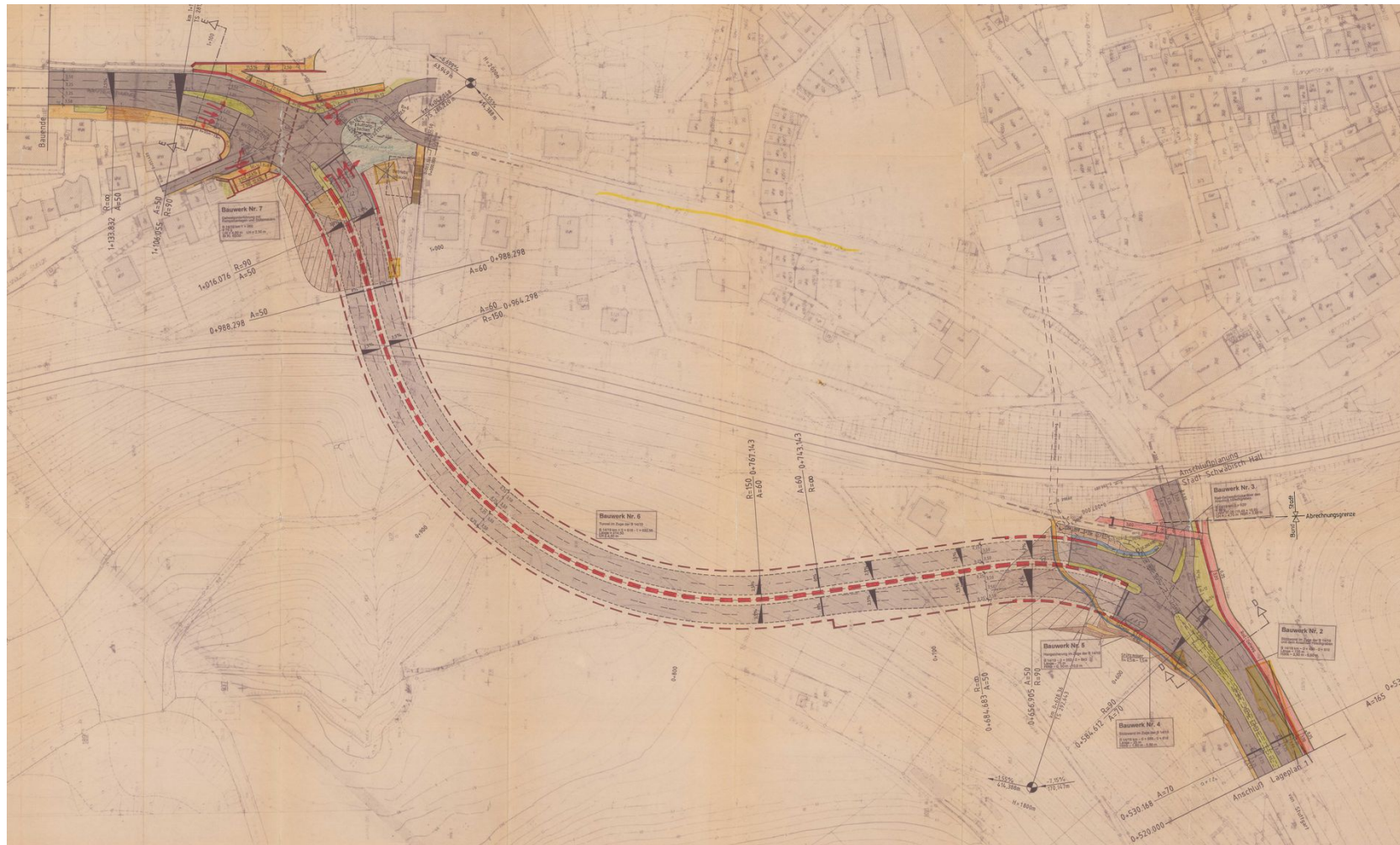
4-spuriger Ausbau der Ortsdurchfahrt B14/19 seit 1982

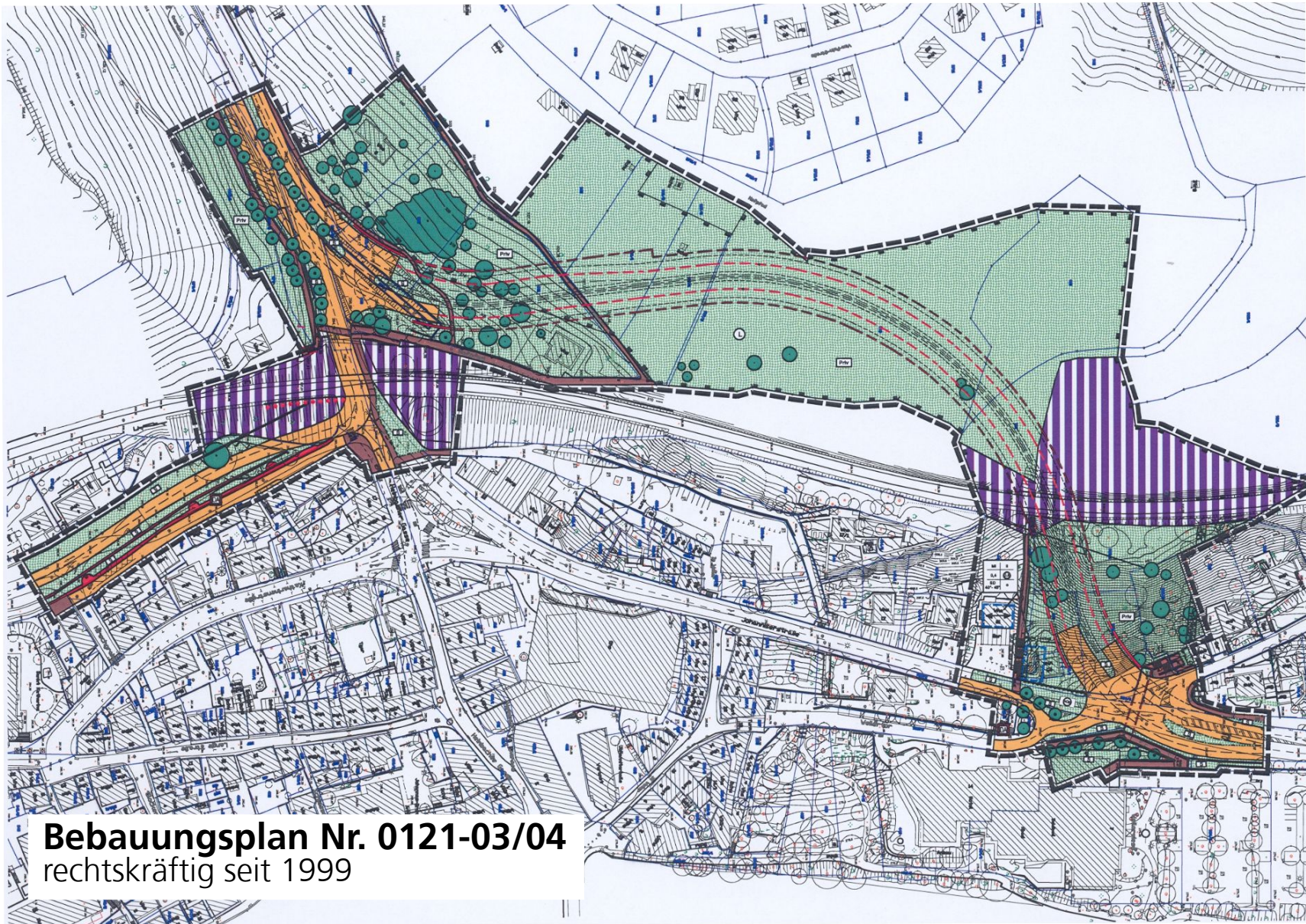


Variantenvergleich 1992

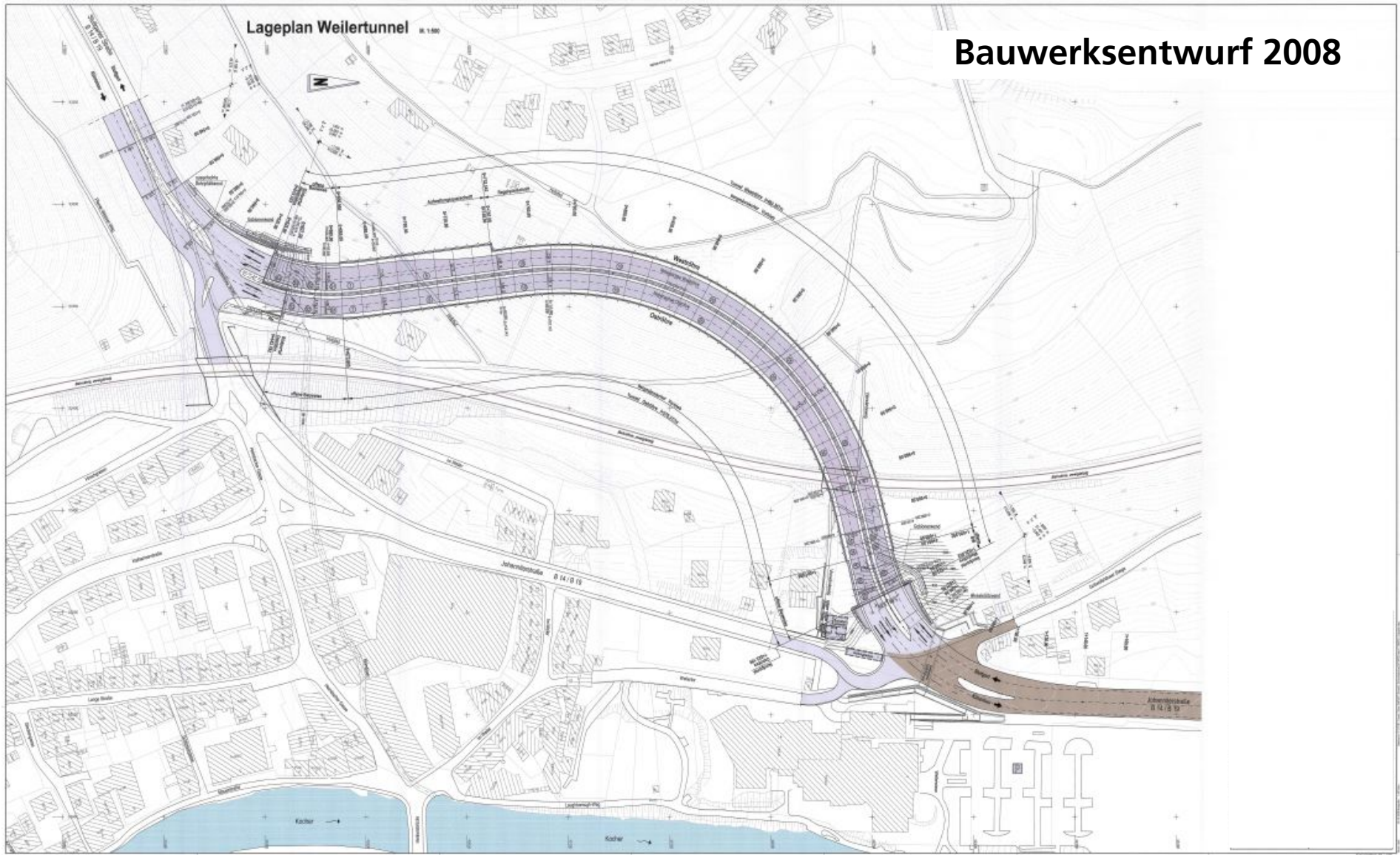


Weilertunnel - Vorentwurf 1995





Bebauungsplan Nr. 0121-03/04
rechtskräftig seit 1999



Bauwerksentwurf 2008

Baufreigabe 2015

Weilertunnel wird gebaut

Verkehrsminister stellt 34 Millionen Euro bereit – Pelgrim: „Toller Tag für Hall“

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hat gestern in Berlin ein Investitionspaket vorgelegt. Mit dabei: Der Weilertunnel in Schwäbisch Hall, der kann jetzt für 34 Millionen Euro gebaut werden.

TOBIAS WÜRTH

Schwäbisch Hall. „Tänze habe ich nicht gemacht, aber ich habe mich sehr gefreut“, sagt Oberbürgermeister Hermann-Josef Pelgrim, nachdem er die Nachricht erhielt. Der Weilertunnel kann gebaut werden. Pelgrim: „Ein toller Tag für Hall.“

Er ist bereits geplant, baurechtlich in trockenen Tüchern, alle Grundstücke sind im Besitz der Stadt, doch seit Jahrzehnten wird er nicht gebaut: der Weilertunnel. Er soll die vierspurige Johanniterstraße mit der vierspurigen Stuttgarter Straße verbinden. Grund der Freude in Hall ist eine Zeile in dem Ministeriumspapier: „Projektliste Neubeginne“. Dort ist die „B 14/19 – Verlegung in Schwäbisch Hall“ mit 34 Millionen Euro hinterlegt.

Pelgrim erwartet Baustart im Herbst 2016

Warum kommt gerade jetzt grünes Licht? „Es stehen zusätzliche Gelder im Bundeshaushalt zur Verfügung und der Weilertunnel steht auf der Prioritätenliste des Milliarden-Programms mit drauf“, erläutert der Hohenloher CDU-Bundestagsabgeordnete Christian Freiherr von Stetten. „Das Geld liegt jetzt auf dem Konto und muss ausgegeben werden.“

Doch erfolgt das nun auch? Zu oft schienen sich die Politiker aller Ebenen sicher zu sein: Jetzt kommt der Weilertunnel. Und dann kam er nicht. „Viele haben ja gar nicht mehr daran geglaubt. Aber ich bin jetzt froh, dass es klappert“, erläutert Pelgrim, der von Anbeginn seiner Amtszeit 1997 mit dem Projekt beauftragt ist, dessen Wurzeln noch viel weiter in die Vergangenheit reichen. Die ursprüngliche Vereinbarung zwischen Stadt Hall und Bundesregierung datiere auf das Jahr

Geplanter Verlauf des Weilertunnels



GRAFIK: Brenner. Quelle: Stadt Schwäbisch Hall, Haller Tagblatt. Kartenmaterial: www.gis-city.de, www.lgl-bw.de

KOMMENTAR

Letztes Puzzlestück sitzt

Die unendliche Geschichte hat wirklich ein Ende. Mit dem Bau des Weilertunnels sitzt das letzte Puzzlestück der Stadterweiterung. Mit deren Bau wurde bereits mit der Neugestaltung des Friedhofsdreiecks im Jahr 1977 begonnen. Dass der Bau Sinn macht, haben in Hall verschiedene Oberbürgermeister, Stadträte, Stadtpla-

ner und Kommunalpolitiker deutlich gemacht. Er bringt nicht nur eine große Entlastung der zunehmenden Verkehrsbelastung, sondern der Weilertunnel ist außerdem für die flächenhafte städtebauliche Entwicklung und für den Erhalt der historischen Stadnanlage der Katharinen- und Weilervorstadt von großer Bedeutung.

MARCUS HAAS

1968. Damals war von einem vierspurigen Ausbau der Bundesstraße die Rede – noch ohne Tunnel. Pelgrim nennt Staatssekretär Norbert Barthle aus Schwäbisch Gmünd sowie die Abgeordneten Christian Freiherr von Stetten (CDU) und Annette Sawade (SPD), die im Verkehrsausschuss sitzt, als treibende Kräfte. Ihr Einfluss habe dazu beigetragen, dass Hall zum Zug kommt. „Wir wurden aber nicht begünstigt“, stellt Pelgrim klar. Vielmehr sei Hall jahrzehntelang übersehen worden, wurde zuletzt gar in der Prioritätenliste zurückgestuft. Doch das sei nun Vergangenheit. Von Stetten spricht davon, dass das „Schwarze-Peter-Spiel“, bei dem der eine Politiker dem anderen die Verantwortung für die Verzögerung in die Schuhe schiebe, vorbei sei.

Stadt Hall besitzt alle Grundstücke für geplanten Tunnel

Wann kommt der Tunnel? Das Regierungspräsidium wird im Auftrag des Landes die Bundesstraße durch den Tunnel führen. Pelgrim hat gestern den Regierungsbezirks-Präsidenten Johannes Schmalz angerufen. „Nächste Woche wird dort eine Task-Force gegründet“, habe er erfahren. Die muss in die Feinplanung einsteigen. So fehlten den bisher geplanten Flucht-Gehwegen im Haller Tunnel an den Seiten fünf Zentimeter Breite. „Das sind Details“, meint Pelgrim. Denn die großen Knackpunkte seien aus dem Weg geräumt. Es gebe einen rechtskräftigen Bebauungsplan. „Selbst die Grundstücke über dem Tunnel gehören uns“, sagt Pelgrim, sodass Unwägbarkeiten eines Tunnelbaus gering gehalten sind. Was jetzt erfolgen muss, sei die europaweite Ausschreibung der Bauarbeiten.

„Ich habe gleich beim Ministerium nachgefragt, wann es losgehen kann. Die Ausschreibungen für einen Tunnel dauern aber länger“, sagt von Stetten. Das Ministerium dämpfte die Erwartung: Man möge nicht in Euphorie verfallen, es gehe nicht gleich im nächsten Frühjahr los. Pelgrim spricht davon, dass es so komplex auch nicht sei. Er erwartet, dass in der zweiten Jahreshälfte 2016 die Bauarbeiten starten.

Vorabmaßnahmen Südportal



Abriss ehem. Club alpha

Rückbau Südhang mit
Hangsicherung

Verlegung Fahrbahntrasse

Verdolung Heimbach

„Fledermaustrog“

Foto: Südwest Presse

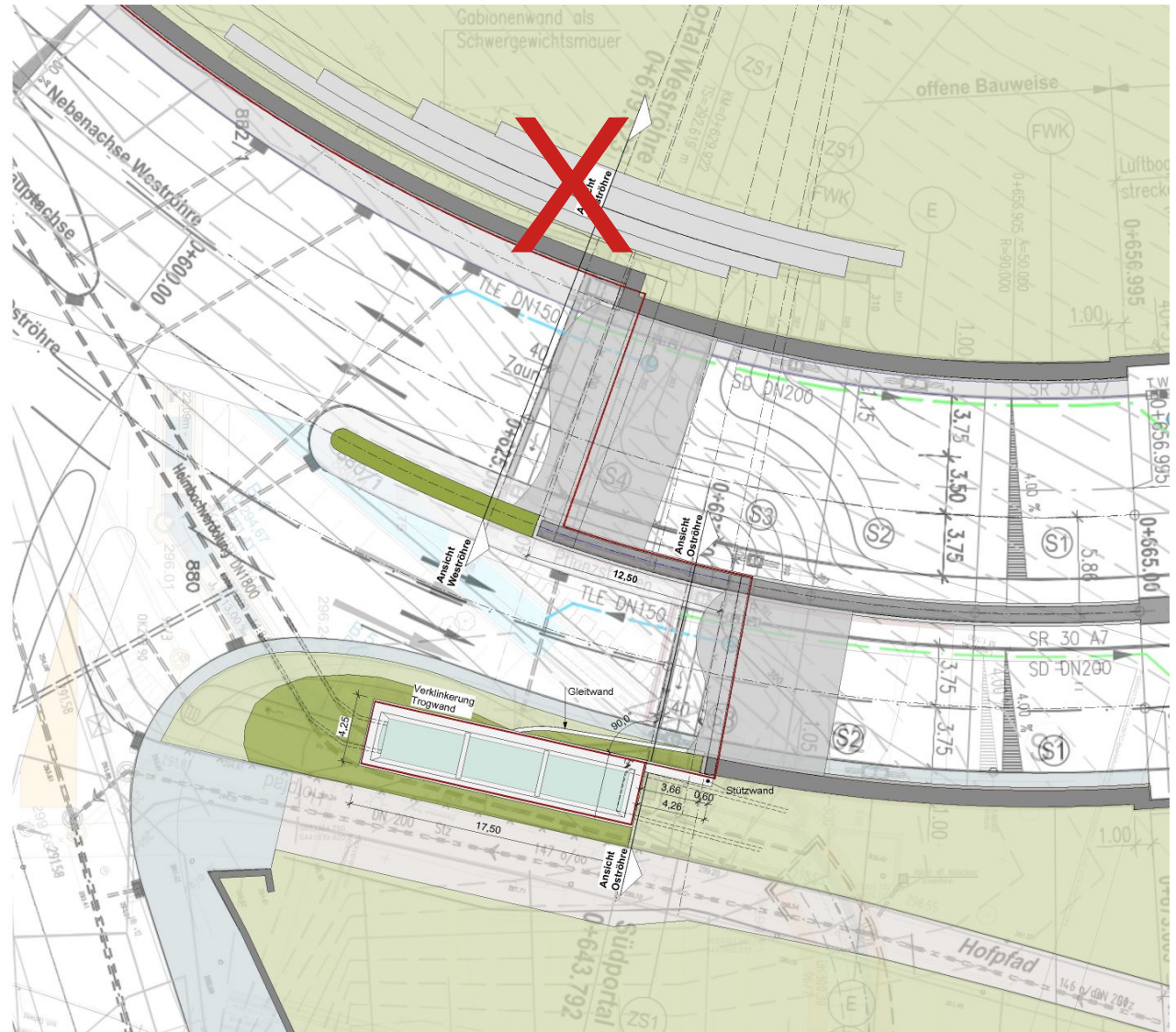


Südportal

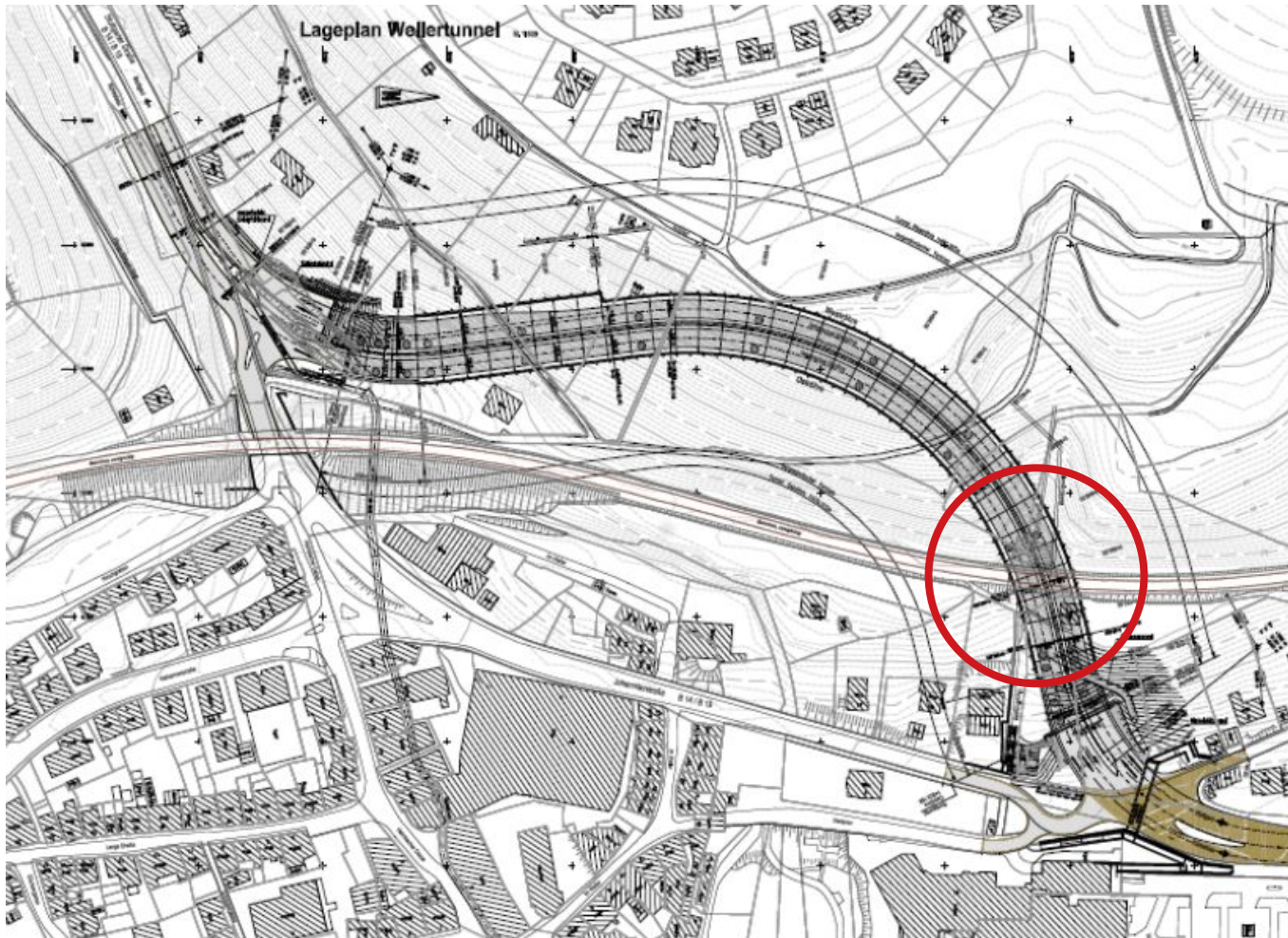
Änderung
Hangsicherung:

Doppelte Bohrpfehlwand
statt Gabionen
(Mehrkosten)

„Fledermaustrog“



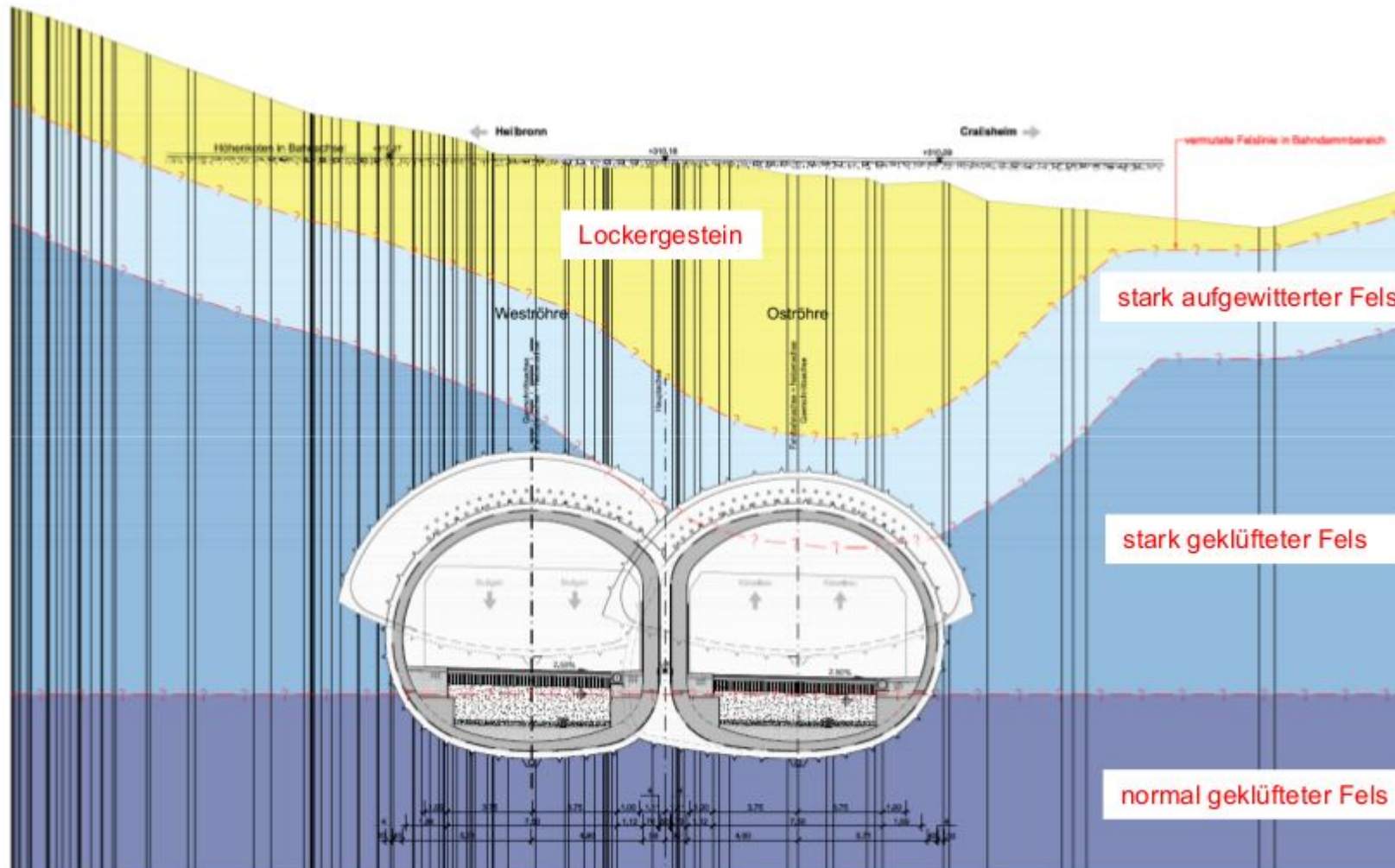
Vorabmaßnahmen Nordportal



Einbau einer Hilfsbrücke
im Querungsbereich
Weilertunnel / Bahn

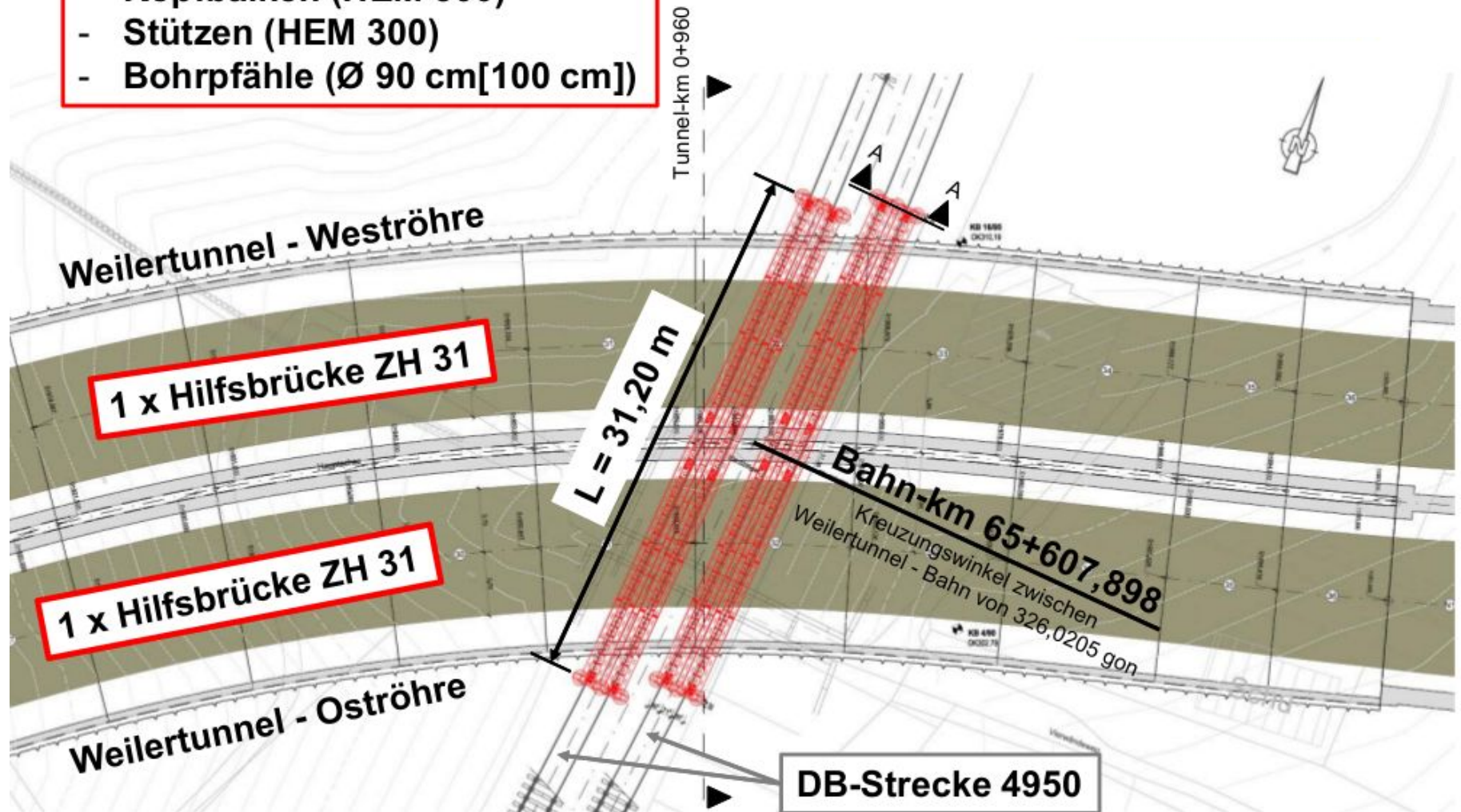
zuvor:
Bau einer Baustraße

Querungsbereich Weilertunnel/Bahnanlage

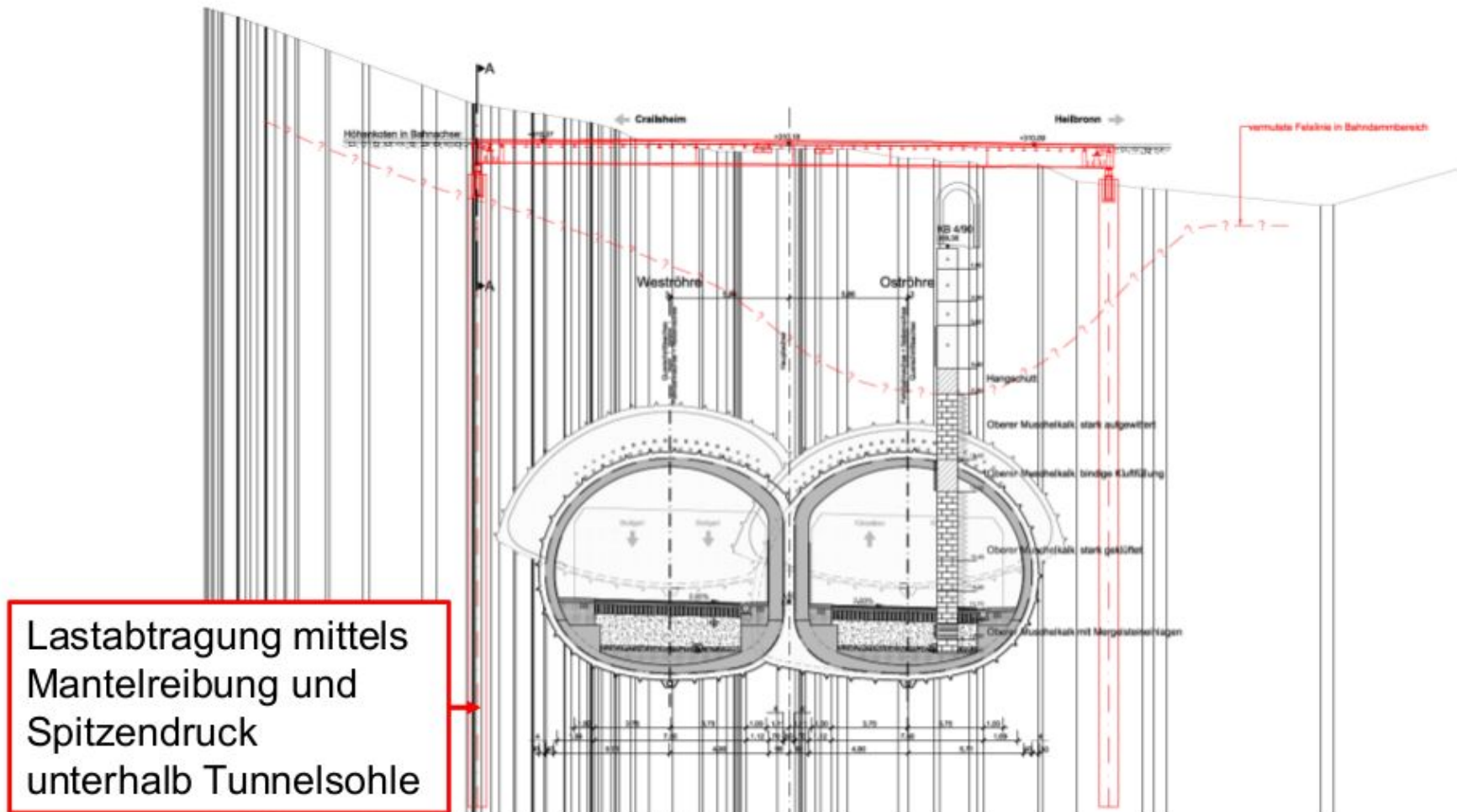


Hilfsbrücke wird aufgelagert auf:

- Kopfbalken (HEM 300)
- Stützen (HEM 300)
- Bohrpfähle (Ø 90 cm[100 cm])

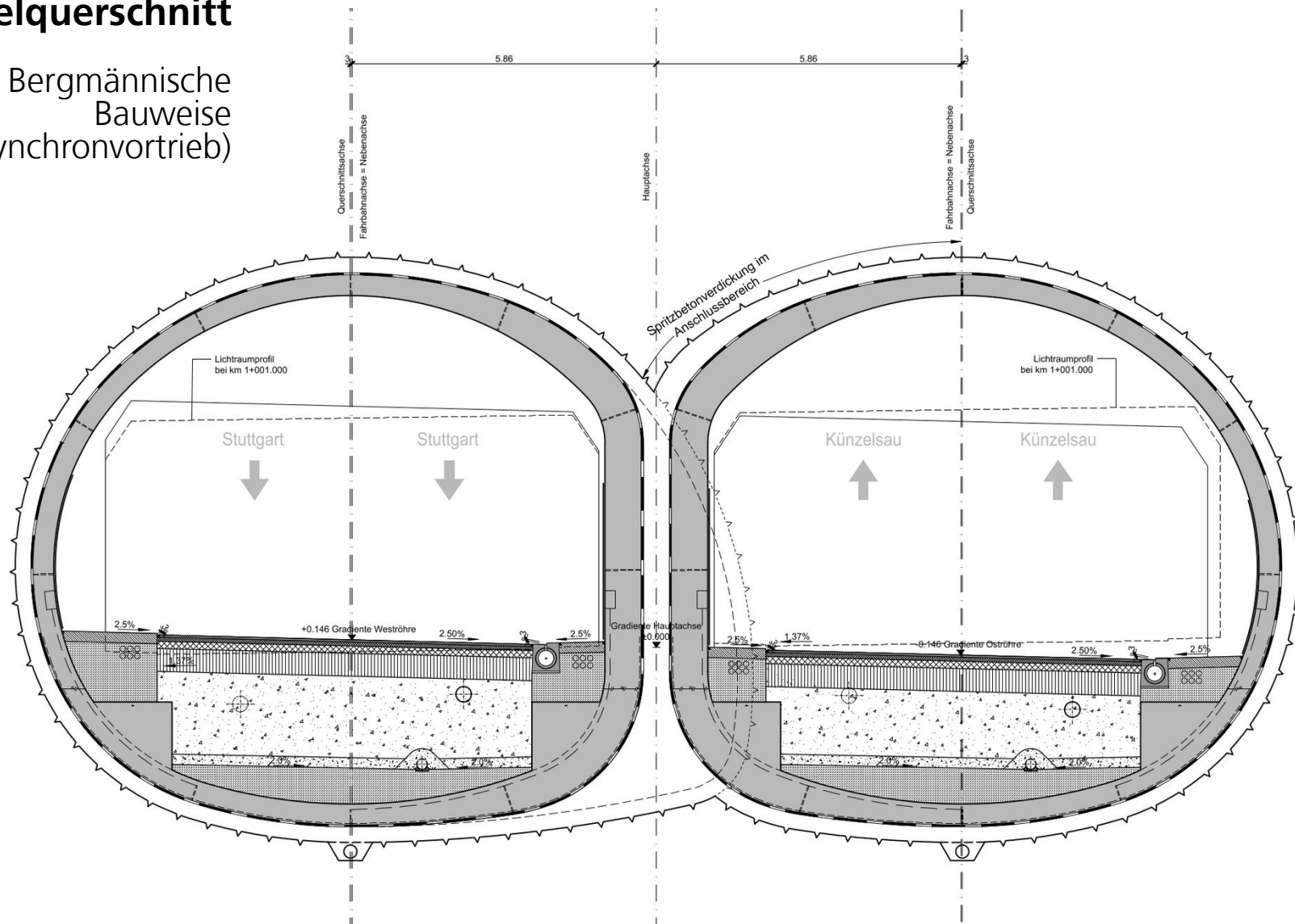


Querungsbereich Weilertunnel/Bahnanlage



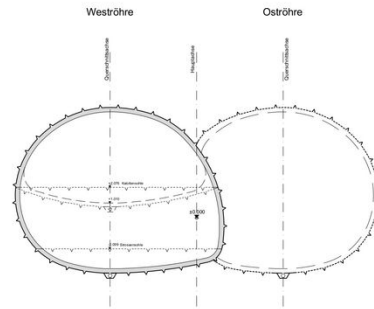
Regelquerschnitt

Bergmännische Bauweise
(Asynchronvortrieb)

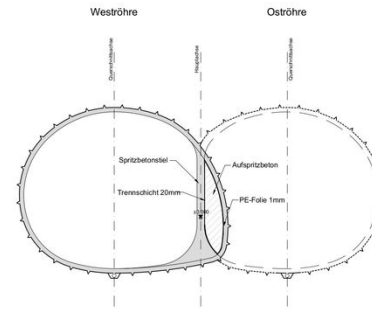


Asynchronvortrieb - Bauablaufphasen M 1:100

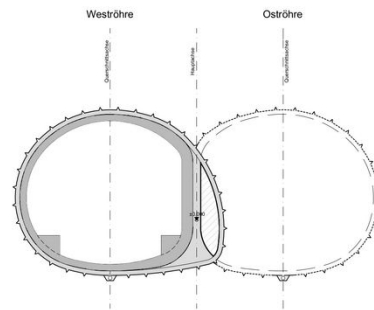
Bauphase 1
Ausbruch und Sicherung Weströhre in den Arbeitsabläufen Kalotte und Strosse/Sohle



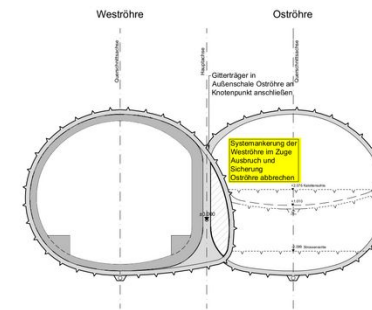
Bauphase 2
Einbau des Aufspritzbetons und des Spritzbetonstiels in die Weströhre



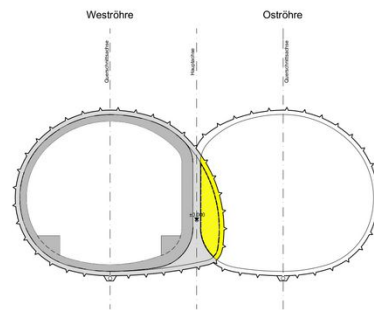
Bauphase 3
Einbau der Abdichtung und der bewehrten Innenschale in die Weströhre



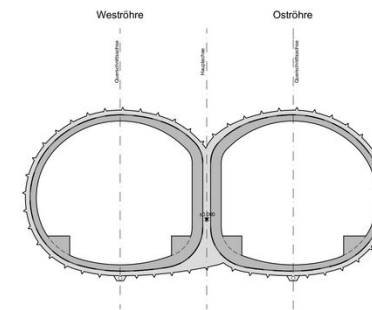
Bauphase 4
Ausbruch und Sicherung Oströhre in den Arbeitsabläufen Kalotte und Strosse/Sohle



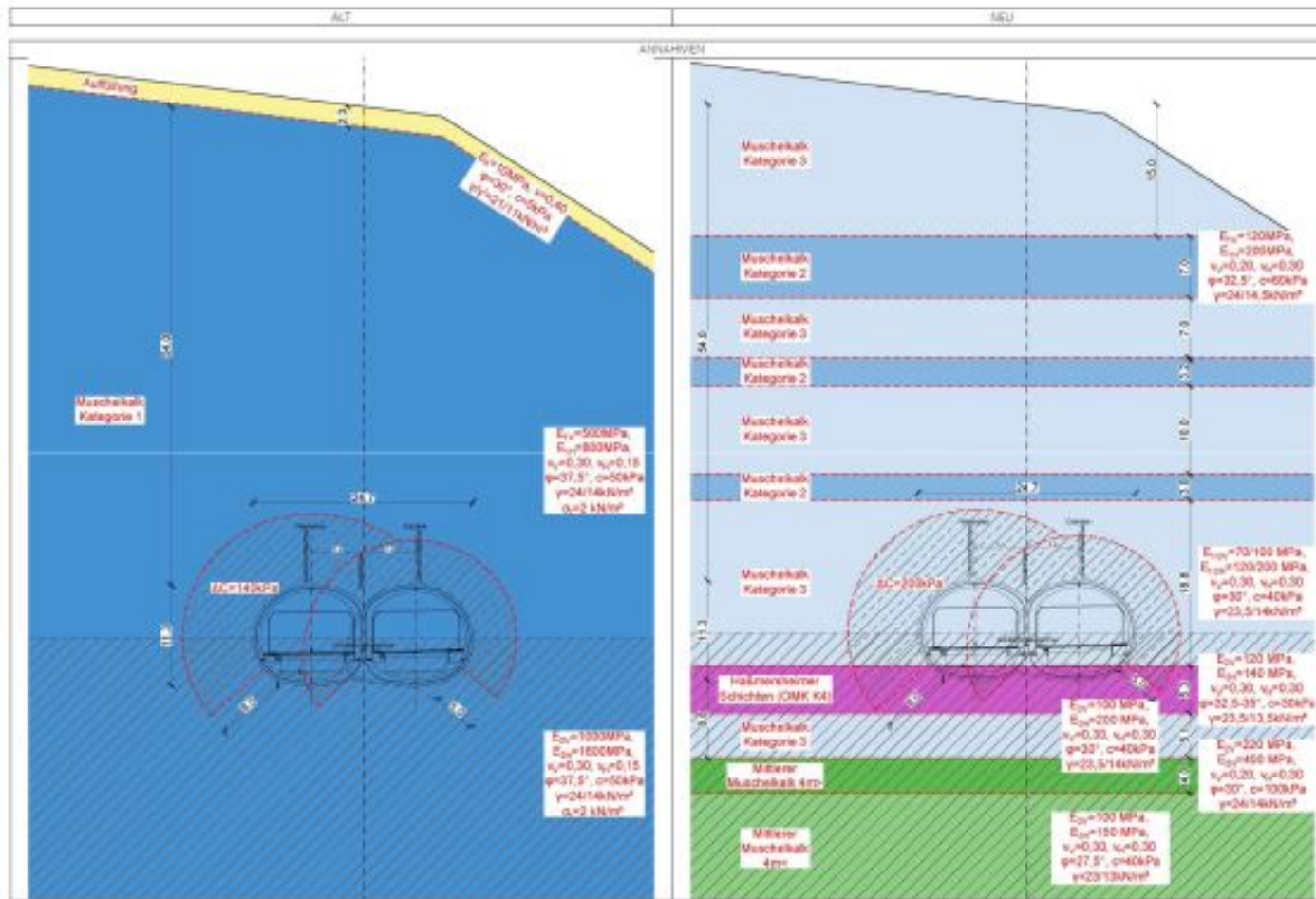
Bauphase 5
Abbruch der Außenschale Weströhre und des Aufspritzbetons einschließlich Trennschicht und PE-Folie



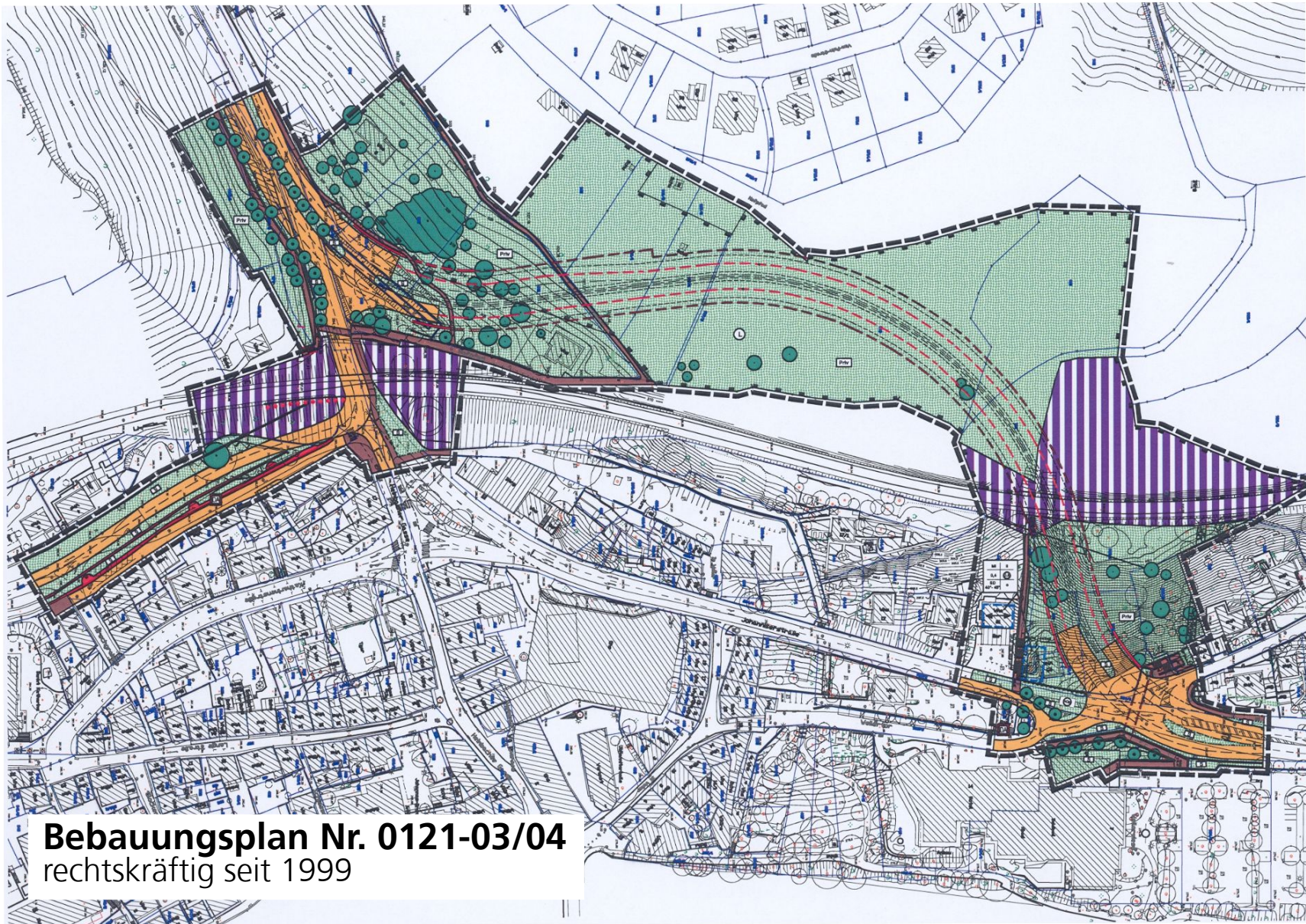
Bauphase 6
Einbau der Abdichtung und der bewehrten Innenschale in die Oströhre



Überprüfung Baugrundgutachten / Hydrogeologisches Gutachten



Weilervorstadt



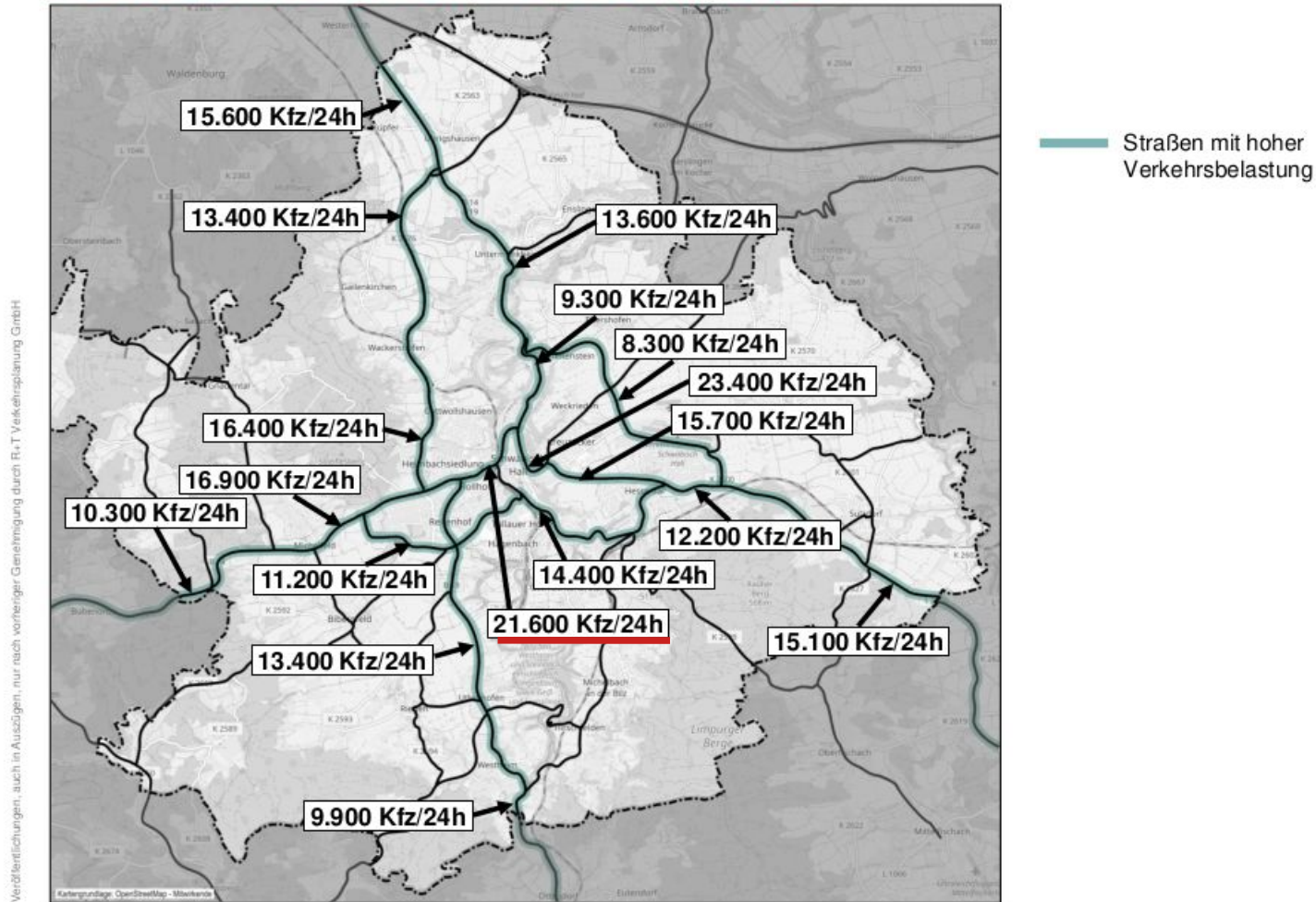
Bebauungsplan Nr. 0121-03/04
rechtskräftig seit 1999

Weilervorstadt



Mobilitätskonzept „Gemeinsam Mobiler“

Fließender Kfz-Verkehr – Verkehrsmengen



Gemeinsam mobiler – Mobilitätskonzept 2035

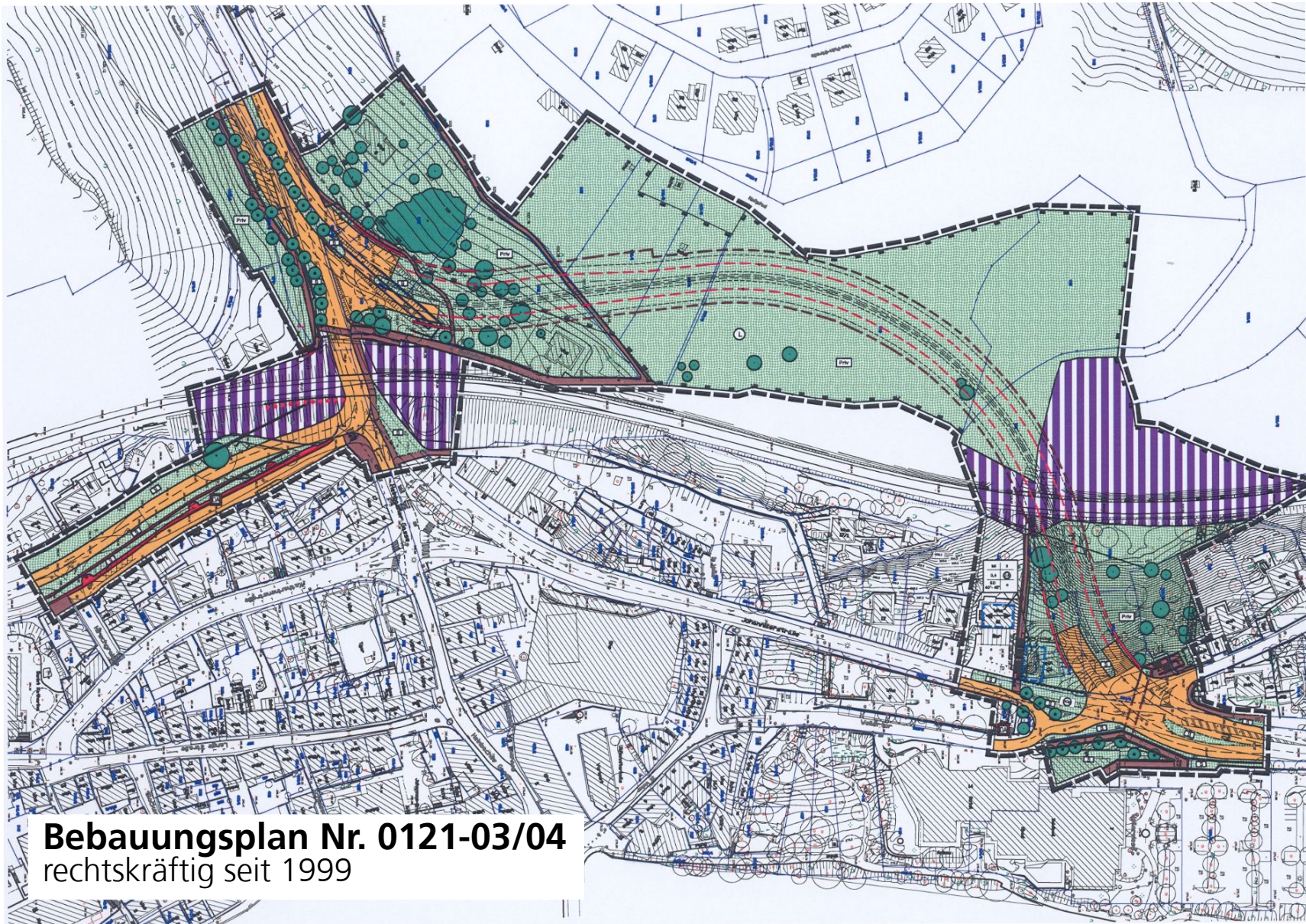
**OBERZIEL 2:**

Interessenausgleich zwischen Verkehr, Wohnen und Aufenthaltsqualität

TEILZIEL 2:

Entlastung der Wohngebiete vom Durchfahrtsverkehr durch Erweiterung des Straßennetzes

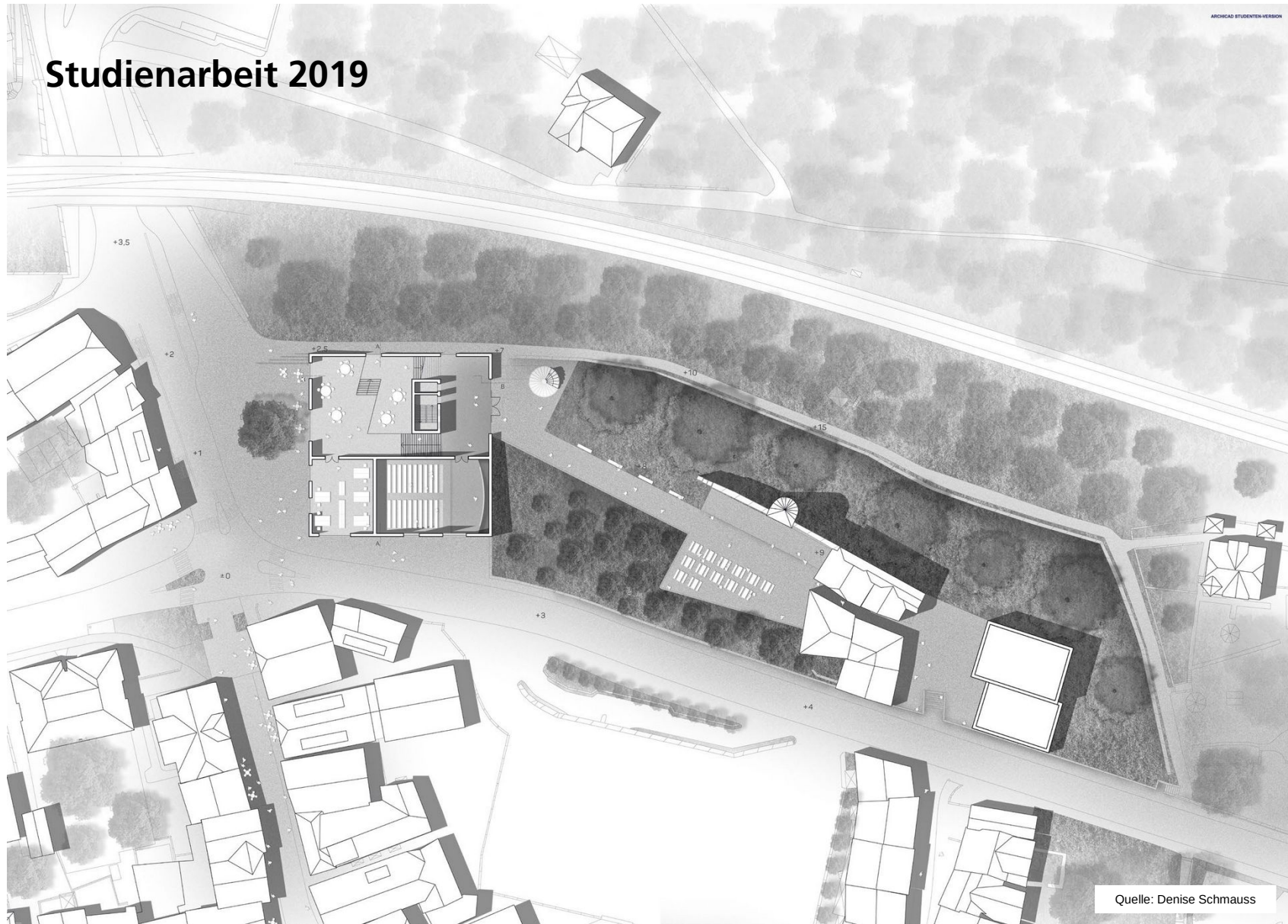
- Offensives Einfordern des Weilertunnels unter Berücksichtigung eines neuen Standorts für den club alpha 60 e.V.,
- Prüfung der Herstellung der Südumfahrung Hessental,
- Anbindung des Gebiets Mittelhöhe an die Ostumgehung,
- Entlastung der Wohngebiete vom Durchfahrtsverkehr durch Ergänzung des Straßennetzes.



Wick & Partner 2008

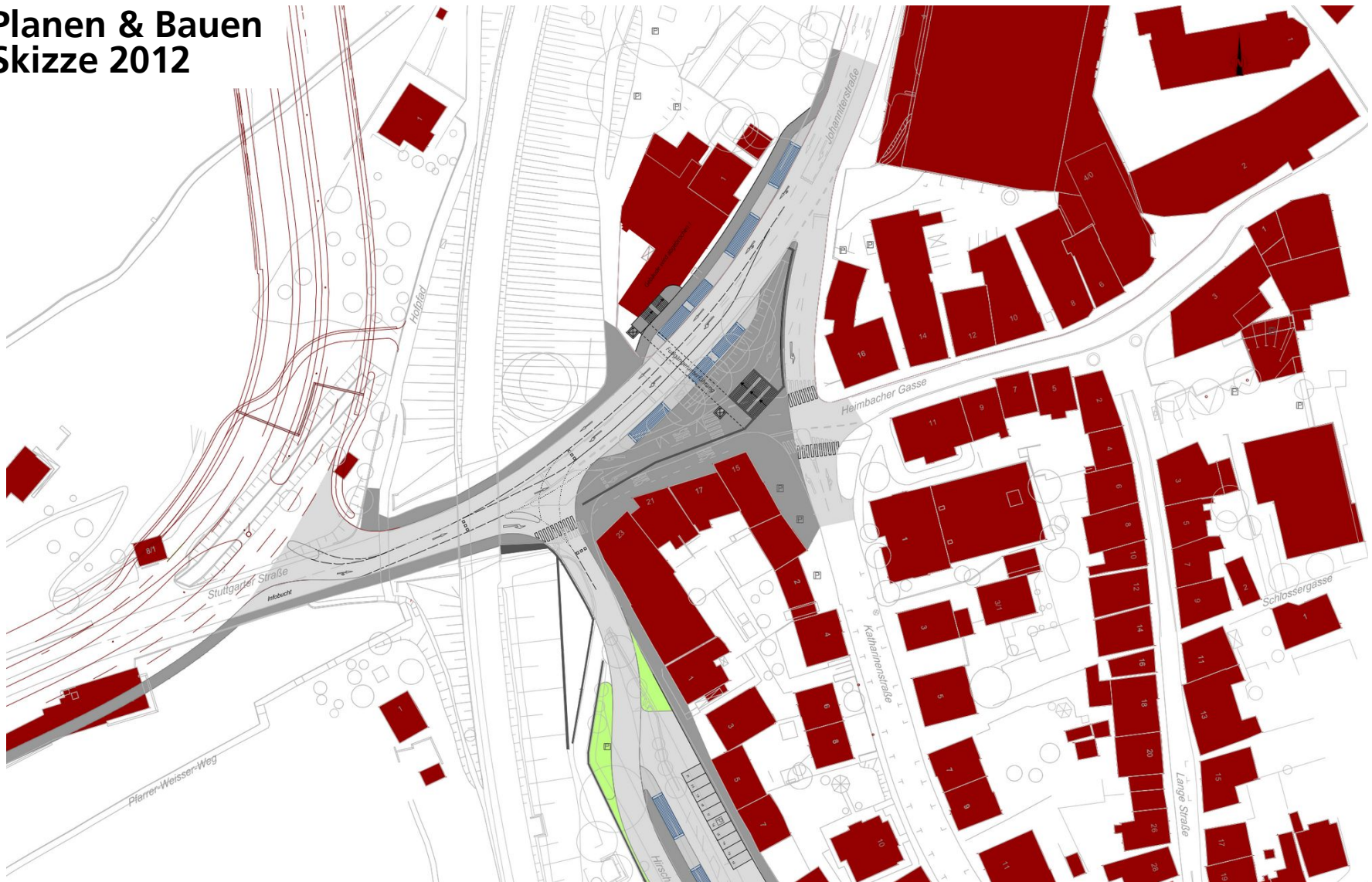


Studienarbeit 2019



Quelle: Denise Schmauss

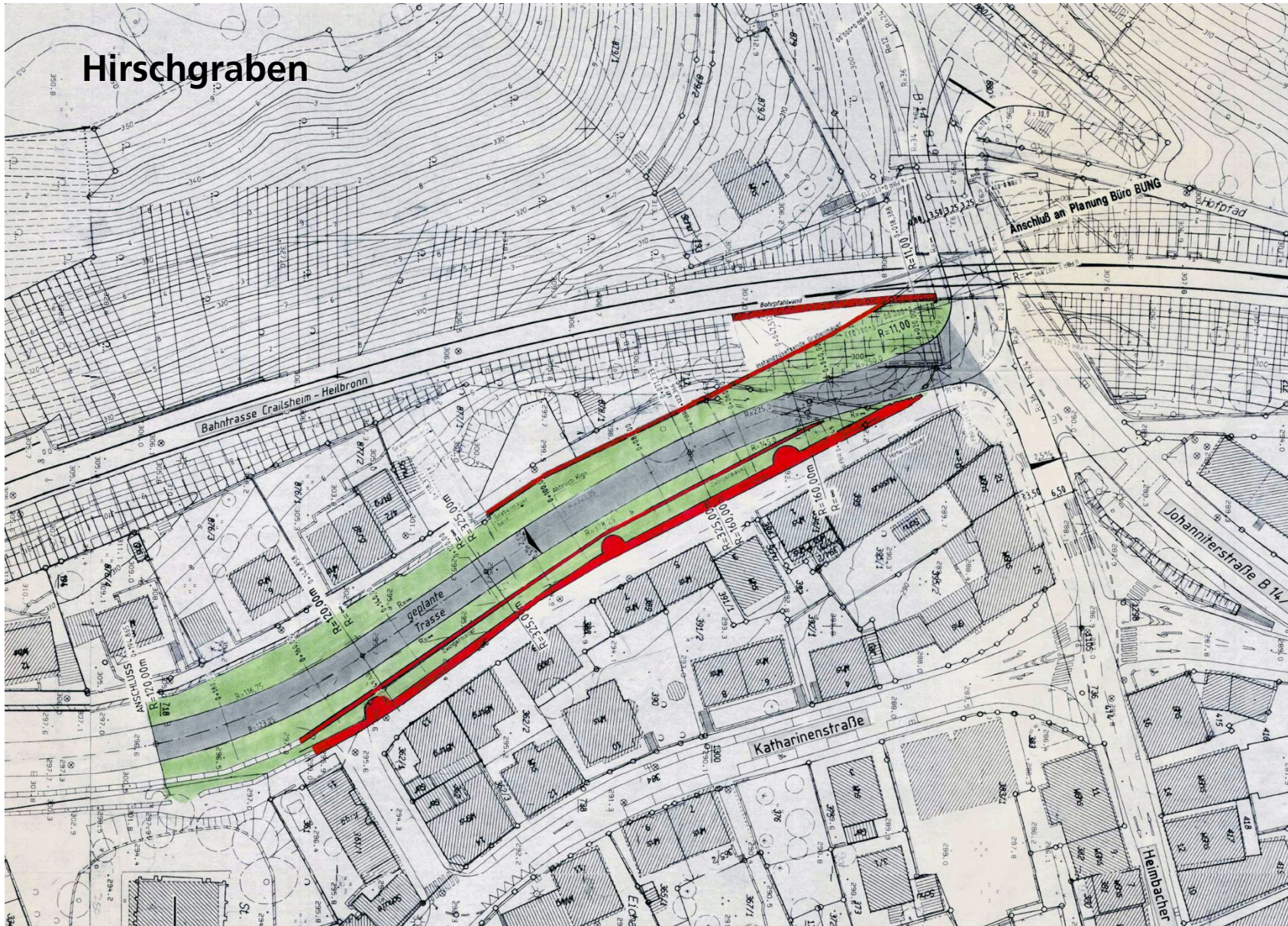
Planen & Bauen Skizze 2012



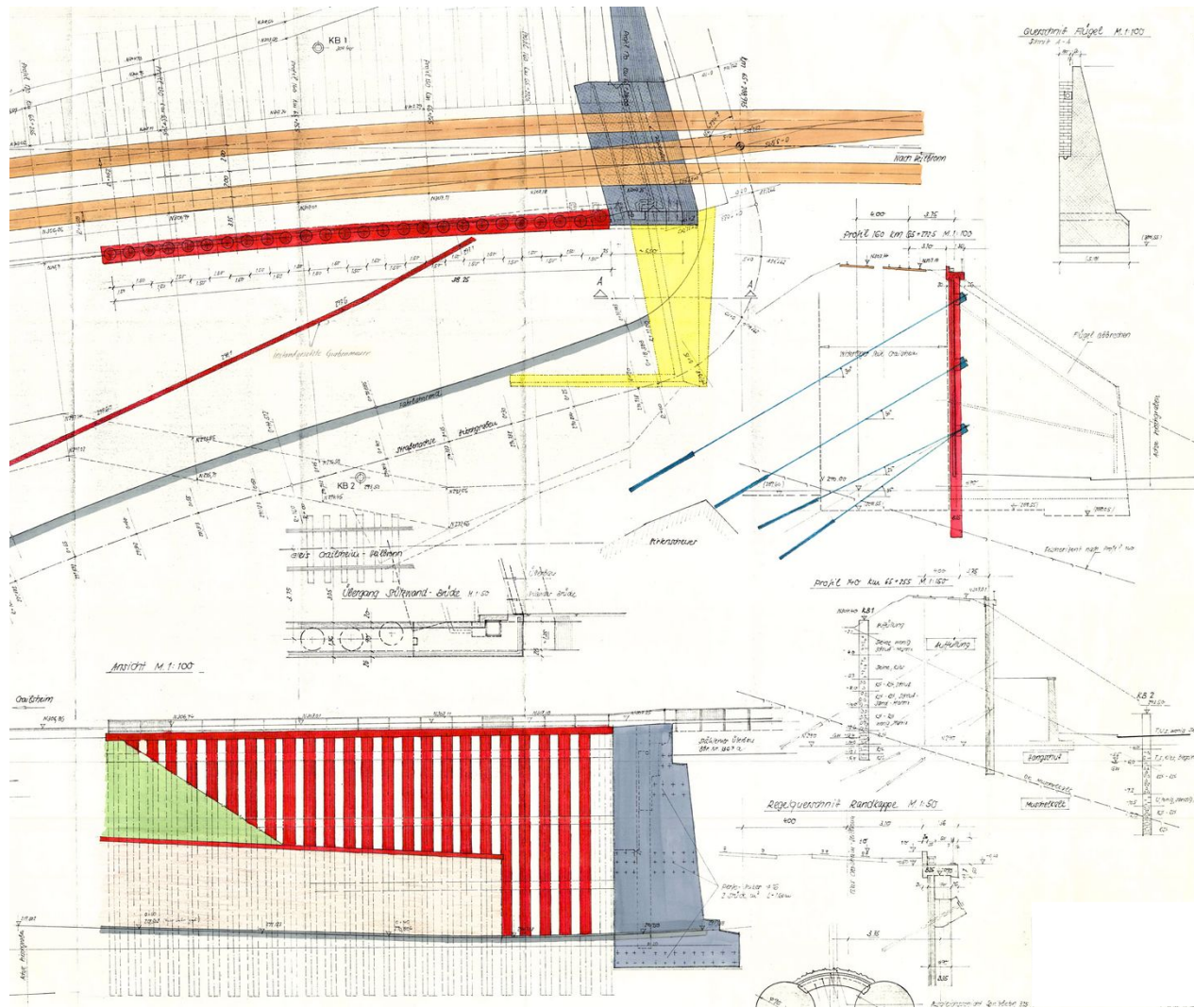
Bebauungsplan

Knoten Südportal
mit Anschlüssen
Hirschgraben
Heimbacher Gasse



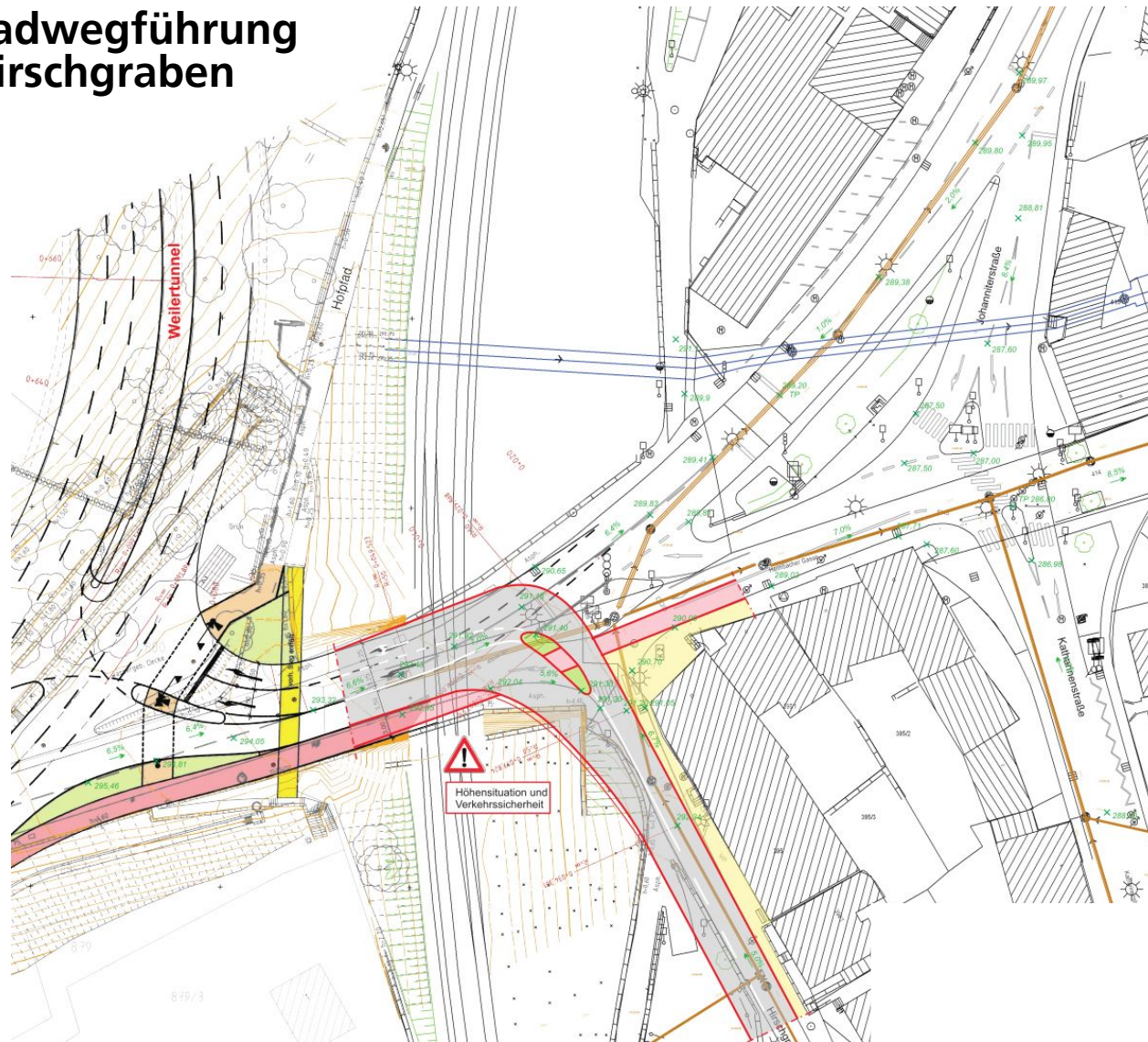


Verlegung Flugelwand DB



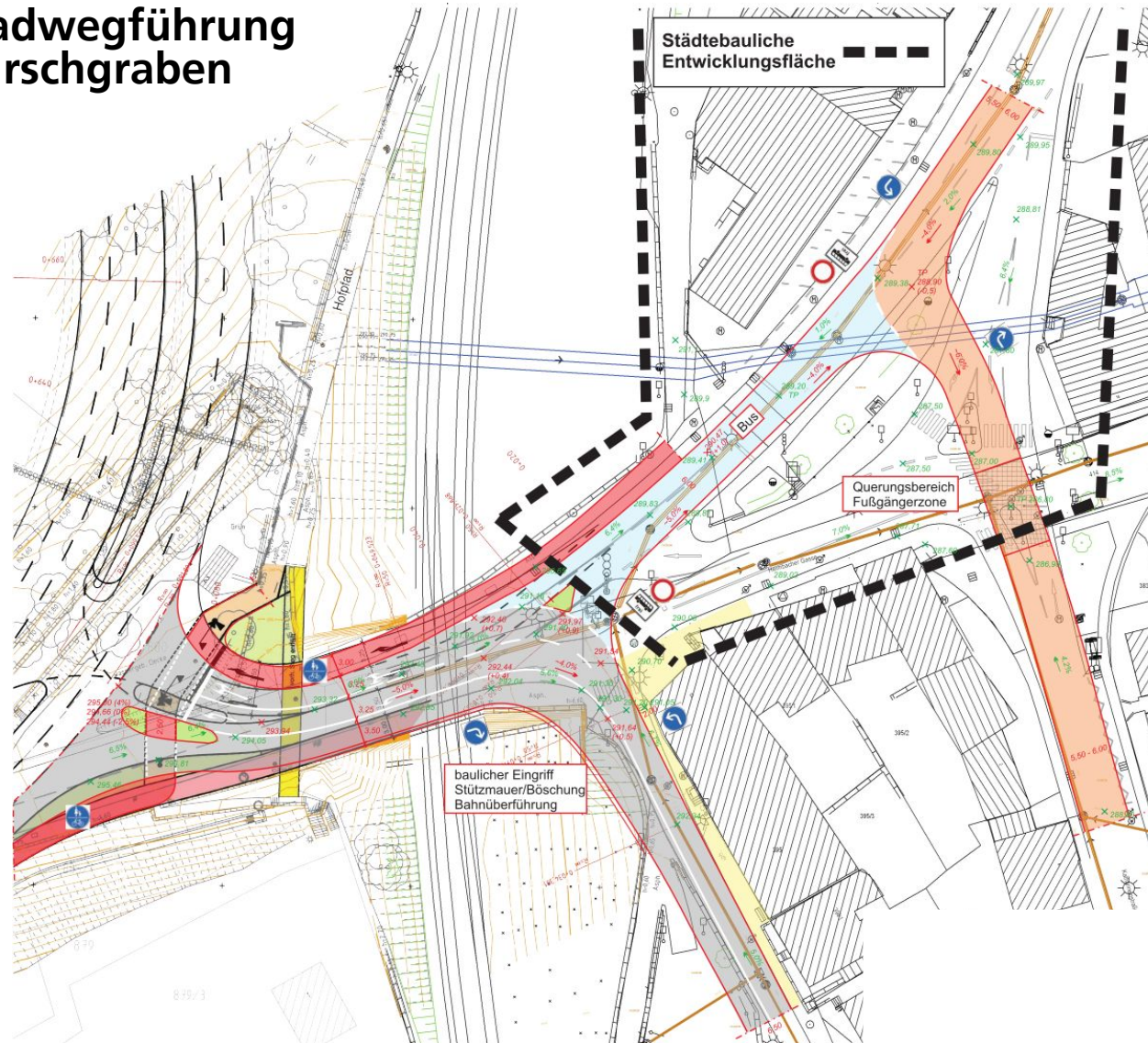
Geh- und Radwegführung Viadukt / Hirschgraben

2016



Geh- und Radwegführung Viadukt / Hirschgraben

2016



Zwischenfazit

➤ **unübersichtliche Knotenpunktgeometrie**

- schlechte Sichtverhältnisse
- viele Konfliktbereiche
- Topografie

➤ **begrenzte Flächenverfügbarkeit**

- Bahnlinie
- bestehende Bebauung
- Topografie

➤ **Überschneidung unterschiedlicher Anforderungen**

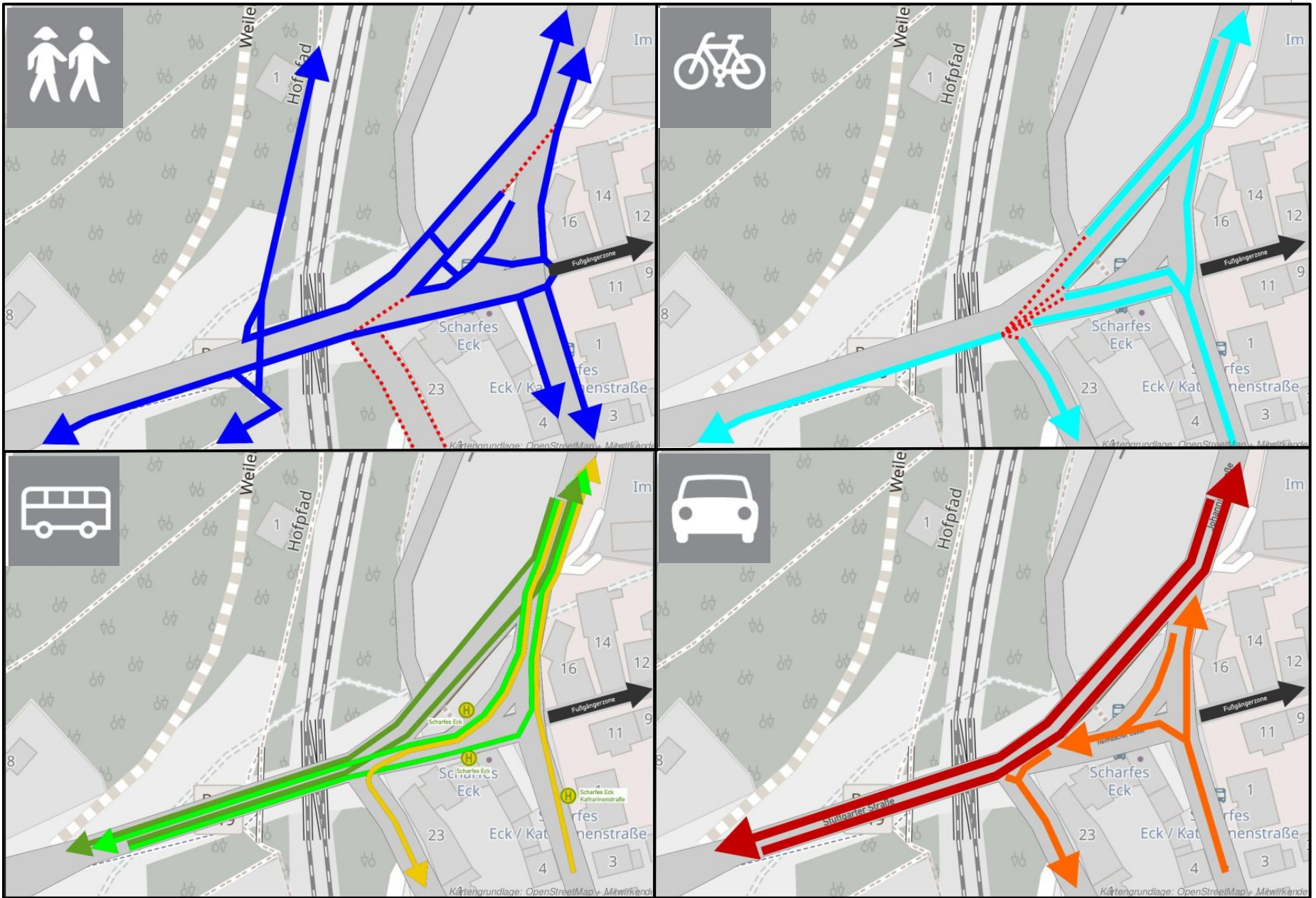
- Fuß- und Radverkehr
- ÖPNV
- fließender Kfz-Verkehr
- ruhender Kfz-Verkehr

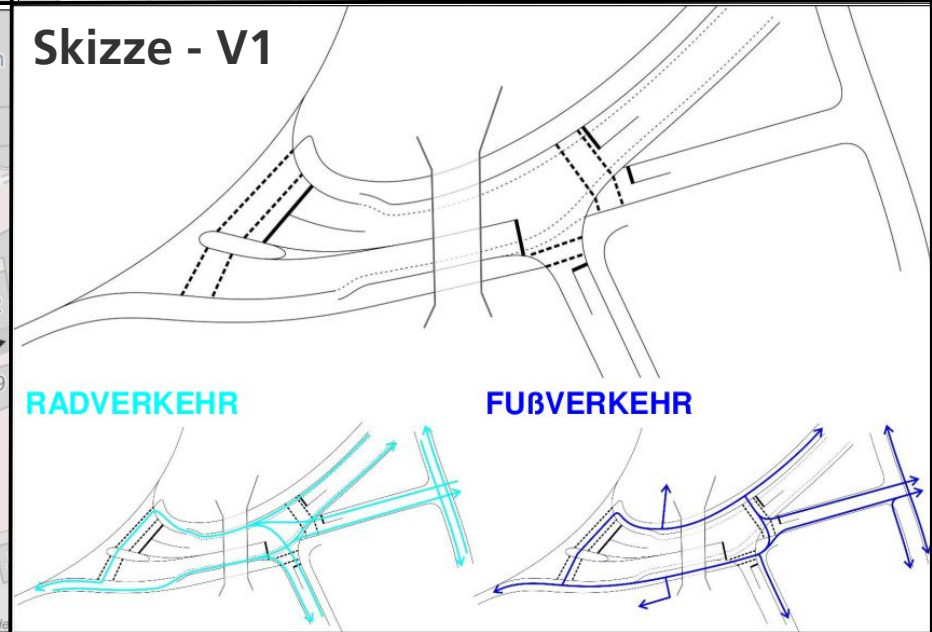
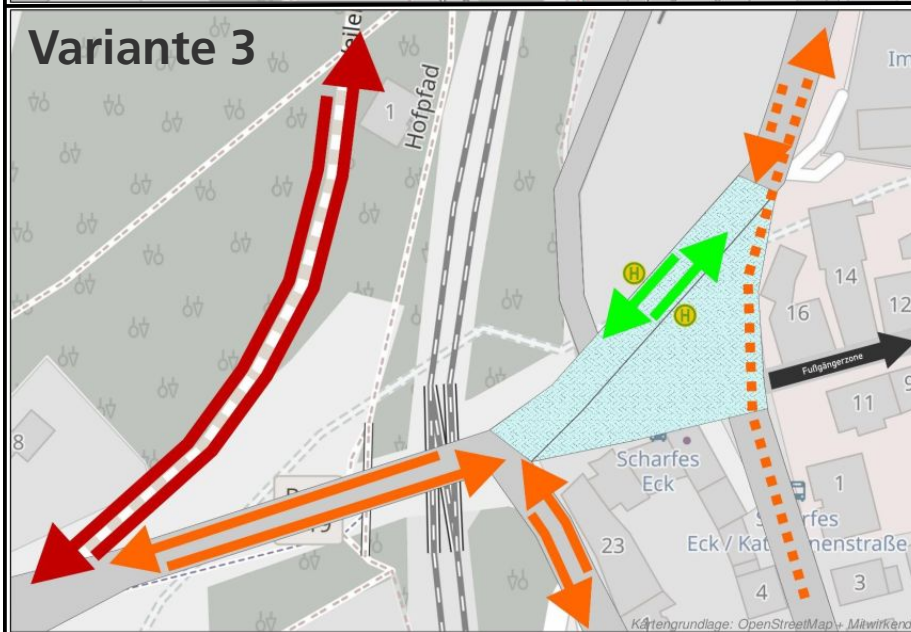
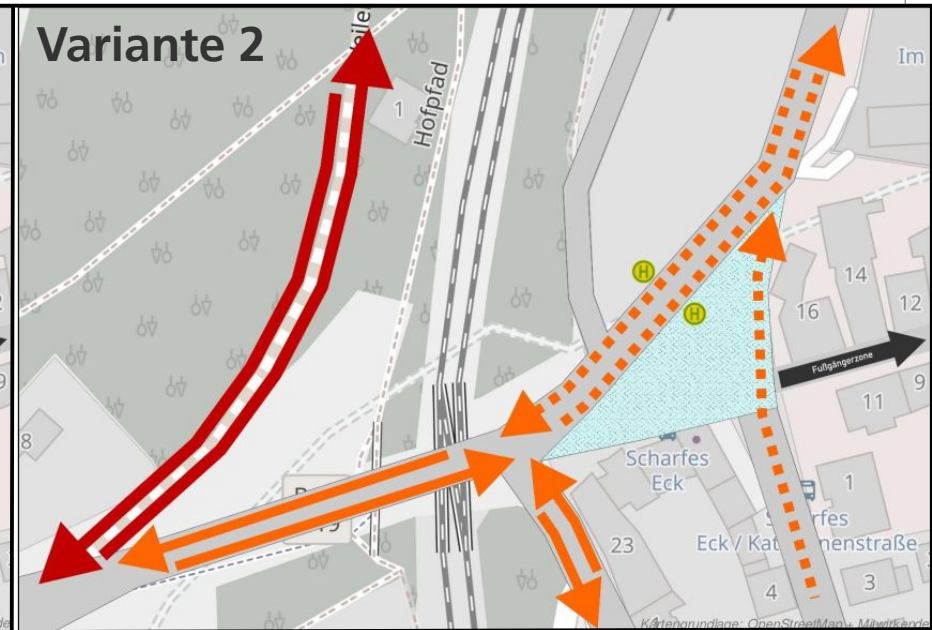
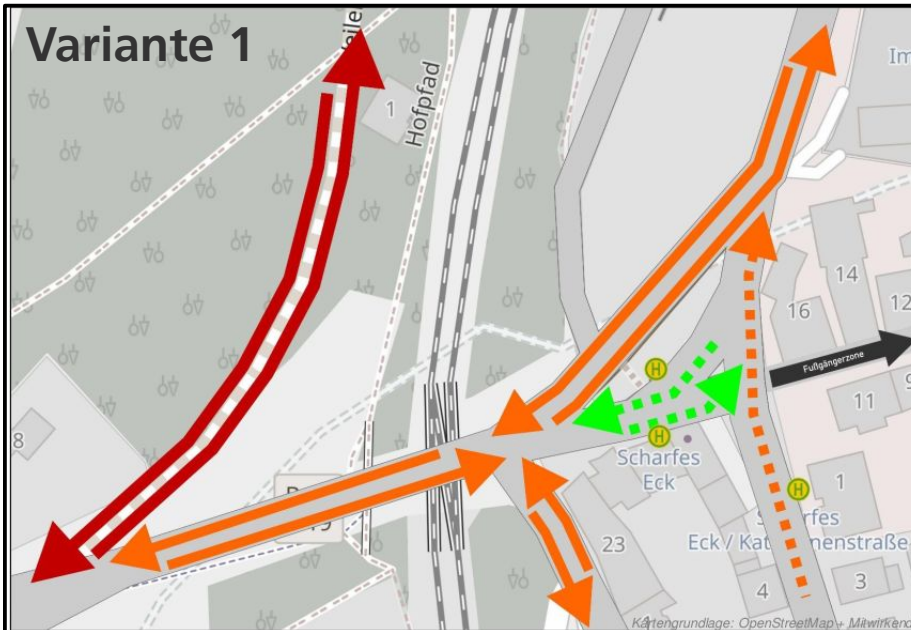


LGL BW, www.lgl-bw.de / BKG









- ▬ Hauptroute
- ▬ Nebenroute
- - - reine Erschließungsfunktion
- - - „Umweltspur“



Weiteres Vorgehen

- **Bildung einer Projektgruppe**
- **Festlegung und Prüfung Planfälle anhand des Verkehrsmodells**
- **Darstellung und Beurteilung Effekte auf städtisches Verkehrssystem**
- **Verkehrstechnische Weiterentwicklung ausgewählter Planfälle**
- **Entwurfstechnische Ausarbeitung der Planfälle**
- **Gegenüberstellung verkehrlicher Wirkung der ausgearbeiteten Planfälle, samt Vor- und Nachteile hinsichtlich der Effekte auf MIV den Umweltverbund**
(Entscheidungsgrundlage für weiteres Vorgehen im Projekt Weilertunnel)

