

## Statement Weilertunnel

Aufgrund von Äußerungen des Landesverkehrsministers vergangene Woche ist im Haller Tagblatt eine entsprechende Berichtserstattung erfolgt. Wie richtig berichtet, habe ich mich am letzten Mittwochabend bewusst mit Äußerungen gegenüber der Presse sehr zurückgehalten.

Warum?

Ich halte einen Ausklang nach einer Veranstaltung der Volkshochschule nicht für den richtigen Rahmen, um auf eine alternative Positionierung des Verkehrsministers zum Weilertunnel zu reagieren. Unser erster Ansprechpartner sind Sie, liebe Gemeinderätinnen und Gemeinderäte. Daher äußere ich mich im Namen der Stadtverwaltung erst heute öffentlich im Vorfeld dieser Gemeinderatssitzung.

Doch zunächst die Faktenlage:

1. Der Weilertunnel ist ein Projekt des Bundes. Auch in jüngsten Gesprächen mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums wurde uns bestätigt, dass es sich um eine laufende Maßnahme handelt.
2. Über den Ausbau der Ortsdurchfahrt wurde 1968 zwischen der Stadt Schwäbisch Hall und der Straßenbauverwaltung des Landes eine Vereinbarung über die Planung und die Baudurchführung dieses Streckenabschnitts abgeschlossen. Nach Freigabe des Tunnels 2015 wurde die Vereinbarung fortgeschrieben.
3. Seit Beginn der 1990er Jahre wurden alle demokratischen Beschlüsse dieses Gremiums zum Weilertunnel mit großer Mehrheit, vielfach auch einstimmig gefasst – zuletzt im März 2021 mit großer Mehrheit.

An die Vereinbarungen sowie an die demokratischen Beschlüsse des Gemeinderats fühle ich mich gebunden.

30 Jahre nach den ersten Planungen für einen Tunnel ist deutlich geworden, dass die Kosten aufgrund veränderter Rahmenbedingungen weit über dem ursprünglich veranschlagten Kostenrahmen liegen werden.

Ende Oktober hat das Landesverkehrsministerium dem Bundesverkehrsministerium nun vorgeschlagen, den Tunnel angesichts der großen Kostensteigerungen und einer zwischenzeitlich niedriger anzusetzenden Verkehrsbelastung nicht mehr mit zwei, sondern mit einer Röhre zu planen. In einem Schreiben vom 27.10.2022 wird der Tunnel nicht in Frage gestellt. Vielmehr wird der Bund gebeten, dem vom Land vorgeschlagenen einröhrigen Tunnel grundsätzlich zuzustimmen.

Dieses Schreiben wurde der Verwaltungsspitze vom Regierungspräsidium Stuttgart nur wenige Tage vorab angekündigt, allerdings in dem Sinne, dass man dem Bund die Prüfung einer einröhrigen Tunnelvariante vorschlagen wolle.

Ich habe die Fraktionsvorsitzenden sowie den Bau- und Planungsausschuss am vergangenen Montag und damit am ersten Tag meiner Rückkehr nach mehrwöchiger, überwiegend krankheitsbedingter Abwesenheit informiert.

Nun meine erste Einschätzung zu dem, was mir schriftlich aus dem Verkehrsministerium vorliegt. Dabei möchte ich verdeutlichen: Bei dem Schreiben geht es nicht um das "ob", sondern um das "wie". Es wird also nur die jetzige Ausführung in Frage gestellt, aber nicht der Tunnel selbst.

Zwar wird die der ursprünglichen Tunnelplanung zugrunde liegende Verkehrsbelastung von 25.000 Fahrzeugen pro Tag an dieser Stelle heute nicht mehr erreicht. Doch auch eine Verkehrsbelastung von mehr als 20.000 Fahrzeugen pro Tag, wie die aktuellen Zählungen für das Mobilitätskonzept ergeben haben, ist für eine Straße wie diese immens.

Auch die Lärmaktionsplanung zeigt, dass der Straßenabschnitt, der in den Tunnel verlegt werden soll, einer der am meisten mit Lärm belasteten Abschnitte im Stadtgebiet ist. Die Straße dominiert das Stadtgefüge und stellt nicht nur für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner einen unbestrittenen städtebaulichen Missstand dar.

Mit dem Bau des Tunnels besteht das Potential, die Weiler-Vorstadt deutlich vom Verkehr zu entlasten und städtebaulich neu zu ordnen.

Klar ist, dass die einstige Tunnelplanung eine Straßenplanung war mit dem Ziel einer vierspurigen Ortsdurchfahrt, die primär den Automobilverkehr im Fokus hatte. Dies ist nachvollziehbar, wenn man bedenkt, welcher geringen Stellenwert der Radverkehr damals hatte.

Heute aber, bei einem deutlich gestiegenen Radverkehrsanteil, ist die Stuttgarter Straße auch ein wichtiger Korridor für den Radverkehr in die westlichen Stadtteile und Nachbargemeinden. Hier zeigen sich aus heutiger Sicht Schwächen in der bestehenden Planung, die aufgrund der beengten topografischen Gegebenheiten vermutlich nur korrigierbar sind, indem Flächenanteile des motorisierten Verkehrs an den Rad- und Fußverkehr abgegeben werden.

Und hier sehe ich - vorbehaltlich einer intensiven verkehrsplanerischen Prüfung - Chancen im Vorschlag des Landesverkehrsministeriums. Sollte sich herausstellen, dass die verkehrlichen und städtebaulichen Ziele für Ortsdurchfahrt und Weilervorstadt bei gleichzeitig stärkerer Berücksichtigung aller Verkehrsträger auch mit einem einröhrigen Tunnel und zudem noch wirtschaftlicher zu erreichen sind, halte ich diesen Vorschlag für interessant.

Deswegen sind wir gegenüber der Alternative mit einem einröhrigen Tunnel offen und werden dies in diesen Tagen auch gegenüber dem Bund schriftlich bekräftigen.

Denn eines sehe ich ganz deutlich: Den Status quo zu erhalten und damit im schlechtesten Fall dauerhaft auf eine Lösung für die städtebaulichen Probleme an dieser Stelle zu verzichten, ist für uns keine Option.

**Fazit:** Meine Verpflichtung als Oberbürgermeister ist es, das Wohl der Stadt im Auge zu haben. Gleiches gilt für den Gemeinderat. Die Stadtverwaltung spricht sicher daher für eine Prüfung der vorgeschlagenen Alternative und eine Lösung aus, die die städtebaulichen Probleme in der Weiler-Vorstadt löst.