

Die Entscheidung des Gemeinderats vom 2. 3. 2021 kann aus Sicht des ADFC SHA nicht unwidersprochen hingenommen werden. Wir bedauern diesen Schritt sehr:

Der Weilertunnel verschlechtert die Verkehrssituation für **alle VerkehrsteilnehmerInnen**: Für RadfahrerInnen, für FußgängerInnen, für den ÖPNV und wirklich auch für den Kfz-Verkehr!

Die Fakten im Einzelnen:

Fuß- und Radverkehr: Der Fuß- und Radverkehr verläuft jetzt zwischen Heimbacher Gasse und Stuttgarter Str. auf dem kürzesten Weg. Problemlos kann man als RadfahrerIn queren - zwar nicht bevorrechtigt, meist aber doch zügig, oft ohne Wartezeit. Die FußgängerInnen sind bevorrechtigt durch zwei Zebrastreifen.

Das soll nach dem Bau des Weilertunnels nicht mehr möglich sein. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Fußverkehr **deutlich umwegig** und über mindestens eine **große neue Ampelkreuzung** geführt werden mit der entsprechenden **Wartezeit**.

Die genaue Planung der Fuß- und Radführung liegt immer noch nicht vor, weil es immer noch keine Planung für den ganzen Bereich gibt. Wegen der Zufahrt zum Parkhaus, in die Fußgängerzone, in die Katharinenstr. und in die Johanniterstraße wird hier nur wenig Verkehrsberuhigung möglich sein. Jedenfalls ist hier eine **gravierende Verschlechterung** für den **Rad- und Fußverkehr** angeblich unvermeidlich laut Auskunft Stadtplanungsamt.

Auch am anderen Ende des Tunnels wird es für den Radverkehr zu einer Verschlechterung kommen. Auch an dieser Stelle ist eine **große Ampelkreuzung** geplant, so dass jeder querende RadfahrerIn erst an der Ampel "Grün" anfordern muss, um queren zu können. (Oder man benutzt die Unterführung und muss sein Fahrrad die Schienen hoch- bzw. runterschieben.)

Leider ist für den Fußverkehr mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl keine Verbesserung geplant.

Fazit: Wie es auch immer genau kommen wird, es wird eine **deutliche Verschlechterung für den Radverkehr** auf diesen **beiden** wichtigen Radverkehrsverbindungen geben.

ÖPNV: Durch den Bau des Weilertunnels wird die Haltestelle "Scharfes Eck" weiter an Bedeutung verlieren, da die Busse durch den Weilertunnel fahren müssen und bestimmte Linien überhaupt nicht mehr am Scharfen Eck halten können. Umstieg ist dann am ZOB, was die Fahrzeiten deutlich verlängert - und damit manche NutzerInnen abspringen lässt, weil Fahrten dann einfach zu lange werden.

Kfz-Verkehr: Mit dem Weilertunnel werden **zwei riesige Ampelkreuzungen** an jedem Tunnelleingang notwendig, damit der Querverkehr und viele Zu- und Ausfahrten möglich sind. Auch jede zwischen Gottwollshäuser Steige und Weilertor auf der Fahrbahn querende RadfahrerIn wird den vierspurigen Tunnelverkehr stoppen. Eine Verlängerung der Fahrzeit sowie mehr Lärm und mehr Abgase durch Bremsen und wieder Anfahren sind die Folge.

Fazit: Gerade auch für den **Kfz-Verkehr** wird es eine **deutliche Verschlechterung** fast **ganztägig** geben durch mehr (Ampel-)Stopp und Go den ganzen Tag!

Ein Projekt Tunnelbau mit 100 Millionen Euro (zuständig Bund) und zusätzlichen Kosten im 2-stelligen (?) Millionenbereich für die Verkehrsführung und städtebauliche Sanierung der Weiler-/Katharinen-Vorstadt (zuständig Stadt) benötigt eine umfassende Planung mit möglichen Alternativen. Diese liegt bisher noch nicht vor. Niemand kann bisher Auskunft geben, wie dieses Stadtviertel und die genaue Verkehrsführung nach Fertigstellung des Tunnels aussehen wird.

Erst planen, dann entscheiden und bauen!

Eine Mobilitätsplanung muss ganzheitlich für die komplette Weiler-/Katharinenvorstadt mit Weilertunnel **vor** Baubeginn vorliegen. Die Verkehrsberuhigung der Katharinenvorstadt (z. B. durch den zweispurigen Ausbau des Hirschgrabens) kann **ohne** den Bau des Weilertunnels sogar besser erfolgen. (Dann könnte man den Fuß- und Radverkehr auch weiterhin auf dem kürzesten Weg und bevorrechtigt hier weiterführen. Auch die Umsteigehaltestelle "Scharfes Eck" könnte erhalten bleiben.) Deshalb ist aus unserer Sicht eine **Alternativplanung ohne den Weilertunnel** für das Gesamtgebiet notwendig.

Nach Abschluss der Planungen können die Ergebnisse, wie seit einigen Jahren von der Stadt bei anderen Projekten angeboten, öffentlich vorgestellt und diskutiert werden. Evt. ist für eine Entscheidungsfindung am Ende der Diskussionen ein **Bürgerentscheid** sinnvoll.

Die Kosten für die vorgeschlagenen Planungsaufträge sind nicht im laufenden Haushalt enthalten? Eine Möglichkeit ist, den Bau der geplanten Lindachbrücke zurückzustellen.

Fazit:

Über ein solches Großprojekt kann erst sinnvoll entschieden werden, wenn eine belastbare Gesamtplanung mit und ohne Weilertunnel (für alle Verkehrsarten und die städtebaulichen Maßnahmen) vorliegt mit genauer Kostenaufstellung für die beteiligten Partner.

Ziel muss ein zukunftsgerichtetes Mobilitätskonzept für ein ‚Schwäbisch Hall von morgen‘ sein - statt eines veralteten Verkehrsprojekts des letzten Jahrtausends.

Jedenfalls wünschen wir uns **deutliche Verbesserungen für den Radverkehr** durch den Bau statt der geplanten Verschlechterungen.

Freundliche Grüße
Dieter Wolfarth, ADFC SHA

Anlage: 2 Bilder zu den beiden Großkreuzungen an beiden Tunneleingängen

