



Bislang führt der Radweg an der Stuttgarter Straße bergab, unter der Bahnbrücke hindurch zur Heimbacher Gasse. Doch nach dem Bau des Weilertunnels sollen Radfahrer und Fußgänger in Höhe des Fledermaustrogs auf die andere Seite queren (gelb). Das Scharfe Eck wird noch neu geplant. Grafik: Oberndorfer/Stadtverwaltung

Vorwurf: Radfahrer werden ignoriert

Verkehrsprojekt Eine „deutliche Verschlechterung“ befürchtet Dieter Wolfarth vom Fahrradclub ADFC nach dem Bau des Weilertunnels. Der Haller Baubürgermeister Peter Klink sieht das ganz anders. *Von Tobias Würth*

Der Teil der Planung, der bereits klar ist, birgt deutliche Verschlechterungen“, urteilt Dieter Wolfarth. Der Vorsitzende der Haller Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) hat sich mit dem Weilertunnel beschäftigt, der in Hall gebaut werden soll. Es würden sich für Radler Nachteile an beiden Portalen im Vergleich zur heutigen Situation ergeben. Wolfarth meint: „Daher sind wir klar gegen den Tunnel.“

So könnten Radler nicht mehr geradeaus von der Stuttgarter Straße in die Heimbacher Gasse rollen. Sie müssten vielmehr abbremsen, um über eine Ampelkreuzung hinüber auf die andere Seite zu wechseln. Und dann müssten sie erneut Straßen im Bereich des Scharfen Ecks queren. Wolfarth sieht es auch als einen Nachteil an, dass an der Einmündung der Gottwollhäuser Steige in die Johanniterstraße eine Ampel installiert werden soll. Das bremsen die Radler aus.

Als Entlastung geplant

Baubürgermeister Peter Klink sieht das im Pressegespräch anders und räumt den Kritikpunkt zum Nordportal mit wenigen Worten zur Seite: Eine Ampel habe Vorteile für Radler. Sie kämen besser über die Kreuzung, müssten auf Höhe des Hotels Hohenlohe nicht mehr so lange auf eine Lücke warten wie jetzt.



Im Endausbau müsste diese Radlerin (rechts) noch vor der Brücke die Straßenseite per Ampelüberquerung wechseln. Foto: Tobias Würth

Die Lage am Südportal sei komplexer. Peter Klink verweist auf die Historie. Ein vierspuriger Ausbau der Bundesstraße sei seit mehr als einem Jahrhundert gewollt und seit 1968 vertraglich festgelegt – damals noch nicht als Tunnel. Alle aktuell in Leserbriefen dargelegten Alternativen – wie eine Aufweitung des Eisenbahnviadukts – seien schon damals durchgespielt und aus verschiedenen Gründen verworfen worden.

Die Baufreigabe im Jahr 2015 kam für alle, die seit Jahrzehnten für den Tunnel kämpften, überraschend. Über die Jahre habe sich aber nichts an der Intention geändert, den „Tunnel als Umgehungsstraße für die Innenstadt“ zu bauen. Auch im aktuell geltenden Stadtebild wurde der Tunnel als „Entlastung der Wohngebiete“ offensiv gefordert, meint Klink.



Und kürzlich scheiterte ein Antrag im Gemeinderat, einen Baustopp vorzubereiten.

Würden die Radler bei der Planung übersehen? Peter Klink verneint das. Selbst die ursprünglichen Weilertunnelplanungen hätten den Radverkehr nicht vergessen. Holger Göttler, Fachbereichsleiter Planen und Bauen, zeigt anhand alter Pläne, dass der hölzerne Fußgängersteg, der heute parallel zur Eisenbahnbrücke verläuft, durch eine ordentliche Brücke für Fußgänger und Radler ersetzt werden sollte. Das sei aber keine gute Lösung am Südportal, da Radler eine Spitzkehre fahren müssten, um den großen Höhenunterschied am Hofpfad mit einer Serpentine zu überwinden.

Besser sei es, und das ist aktueller Planungsstand, wenn Fußgänger und Radler einen eigenen Überweg mit Ampel erhalten. Mit

dem kann die Stuttgarter Straße oberhalb der Eisenbahnbrücke gequert werden. Das geschehe auf Höhe des neuen Fledermaustrogs.

Doch warum können Radler nicht wie bisher weiter geradeaus die Stuttgarter Straße hinabfahren? „Das Herunterfahren ist ja jetzt schon ein Problem“, meint Göttler. Die Radler kämen recht schnell an der komplizierten Kreuzung an, nutzten die Busspur. Kein Ingenieur würde den Verkehr heute so planen, wie er am Scharfen Eck verläuft. „Es ist der am meisten befahrene Knotenpunkt Schwäbisch Halls“, erläutert Göttler. Dass es dort nicht mehr Konflikte gebe, läge wohl daran, dass sich die Haller an dieses komplizierte Weggeflecht gewöhnt hätten.

Es gebe einen weiteren Grund dafür, dass sich die Wegführung für Radler nach dem Tunnelbau ändern müsse. Der Hirschgraben soll einmal in beide Richtungen befahrbar sein. Ob das so kommt, sei zwar noch nicht ganz klar. Denn eigentlich rechnete die Bauverwaltung damit, dass durch den bereits seit Jahrzehnten rechtlich geltenden neuen Bebauungsplan alles fix ist und man kein eisenbahnrechtliches Verfahren benötige. Dabei geht es um die Frage, ob man einen Teil der befestigten Böschung neben der Eisenbahnbrücke abtragen darf. Die Eisenbahnbundesverwaltung fordere aber aktuell einen langwierigen bürokratischen Prozess.

Werde aber doch einmal der Hirschgraben zweispurig ausgebaut, hätten Radler auf dem Stück zwischen Hirschgraben und Eisenbahnbrücke keinen Platz mehr. Es gelte, eine ausreichend breite Fahrbahn für die nach innen geneigte Kurve der beiden Fahrspuren anzulegen. Das sei kein einfaches Unterfangen, da die Höhensprünge beachtet werden müssten.

„Das Kind ist noch nicht in den Brunnen gefallen.“

Holger Göttler
Fachbereichsleiter Bauen und Planen

Während die Planungen für den Tunnel und die beiden Portale bereits weit fortgeschritten sind, plädiert die Stadtverwaltung bei der Umgestaltung des Scharfen Ecks für einen städtebaulichen Wettbewerb. Wie soll die Johanniterstraße einmal aussehen, wo können neue Gebäude hin, wie verlaufen die Radwege dort?

„Das Kind ist noch nicht in den Brunnen gefallen“, sagt Göttler. Wäre bereits die genaue Radwegplanung in vergangenen Jahrzehnten erfolgt, in denen es kaum Radler in Hall gab, müsste man nun ohnehin umplanen. Denn niemand hätte bis vor wenigen Jahren damit gerechnet, dass das Radfahren dank der E-Bikes einen solchen Boom erleben würde.