

Landesverkehrsminister rückt vom Haller Weilertunnel ab



In der nächtlichen Aufnahme sind nur leuchtenden Spuren der Autos zu sehen, die sich durch die Engstelle an der Stuttgarter Straße in Schwä-

bisch Hall schlängeln. Dort sollte längst der Weilertunnel gebaut sein. Nun regt der Landesverkehrsminister beim Bund an, das Projekt zu über-

denken. Es sei zu teuer, zu kompliziert und der Bedarf nicht ausreichend.

Foto: thum

Mehr auf Seite 9

Minister stellt Weilertunnel infrage

Verkehr Winfried Hermann hat dem Bund geschrieben: Wegen schwieriger Bodenbeschaffenheit, explodierender Kosten und geringerer Verkehrszahlen müsse das Vorhaben überdacht werden. *Von Thumilan Selvakumaran*

Knapp eineinhalb Stunden spricht Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann am Mittwoch im Haus der Bildung über Verkehrswende, Auswirkungen auf das Klima, aber auch soziale Aspekte bezüglich Barrierefreiheit und Ticketpreisen. Weniger CO₂-Ausstoß sei nur durch weniger Verkehr möglich. Zudem sollten keine unnötigen Straßen gebaut werden. Doch weder im Vortrag noch in der anschließenden Fragerunde mit den etwa 120 Personen kommt der Weilertunnel – das zentrale Verkehrsprojekt in Hall – zur Sprache.

Hermann: Kosten zu hoch

Was die meisten Besucher nicht wissen: Der Grünen-Minister hält die Planung des rund 100 Millionen Euro teuren Projekts an der Stuttgarter Straße für überholt und wurde im Hintergrund bereits aktiv. Doch darüber spricht er erst auf gezielte Nachfrage nach der Veranstaltung.

Grundsätzlich aber entscheide nicht er als Landesminister. Es handelt sich schließlich um eine Bundesstraße. Das Projekt wurde 2014 mit einem Kostenrahmen von 49,1 Millionen Euro durch den Bundestag festgeschrieben. Doch mit zusätzlichem nötigen Fledermaustrag, Probebohrungen und einer Behelfsbrücke für die Bahn belief sich 2021 die Schätzung auf bereits 100 Millionen Euro. Aktuell ruht das Projekt,

weil das Abschlussgutachten für die Bodenbeschaffenheit weiter auf sich warten lässt. Dabei sollten schon 2018 die ersten Autos durch die Röhren rollen, an denen bis heute nicht gearbeitet wurde.

„Der Weilertunnel hatte von Anfang an ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis“, sagt Hermann im Gespräch mit der Redaktion. Er könne sich gut an seine Besuche in Hall und das Engagement des Altbürgermeisters Hermann-Josef Pelgrim für den Tunnel erinnern. Ohne den ausdrücklichen

Wunsch der Stadt wäre das Projekt wohl nie genehmigt worden.

Inzwischen hätten sich aber die Rahmenbedingungen deutlich verschlechtert. Der Untergrund sei problematischer, die Kosten deutlich höher. Die Stadt habe wohl die Komplexität unterschätzt. „Wo in der Republik werden für 399 Meter 100 Millionen Euro ausgegeben?“ Im Sinne der Nachhaltigkeit, die bei jedem Vorhaben geprüft wird, spiele es eine Rolle, wie welches Geld investiert wird – auch wenn es um Bundesmittel geht.



Kommentar

Thumilan Selvakumaran
Zur Planung des Weilertunnels



Daten rechtfertigen Bau nicht

Die Weilertunnelbaustelle ist ein Dauerergernis. Seit Jahren geht gefühlt nichts voran. Nicht nur deshalb wird über das Vorhaben gestritten. Die geschätzten Kosten sind explodiert und bescherten dem Projekt einen unrühmlichen Beitrag im Schwarzbuch der Steuerzahler. Die Frage nach dem Nutzen bleibt – insbesondere, weil die prognostizierte Verkehrsbelastung klar überschätzt wurde.

Dabei soll sich durch die Mobilitätswende der Individualverkehr weiter reduzieren. Braucht es dann den teuren Weilertunnel überhaupt noch? Vorstöße im Rat, das Projekt zu stoppen, scheiterten. Mit dem Schreiben des Verkehrsministeriums an den Bund ändert sich aber etwas. Das Land, das den Bau umsetzen soll, sieht die Planungen als überholt an. Der Bund sollte anhand der Daten ähnlich entscheiden.



Winfried Hermann. Foto: thum

„Aktuell hat das Land vom Bund den Auftrag, einen zweiröhren Tunnel zu bauen. Wir sollten das hinterfragen.“ Schließlich wären die Verkehrsprognosen mit einer steigenden Belastung nicht eingetroffen. Im Gegenteil. Für das Haller Mobilitätskonzept wurde jüngst gezählt und dort ein täglicher Wert von 21 600 Fahrzeugen ermittelt. Das ist nicht mehr, sondern sogar weniger als vor zehn Jahren. 2012 waren es 22 049. Pelgrim erklärte 2015 sogar, dass die Belastung damals bei 32 200 lag. Das wären täglich 10 600 Fahrzeuge mehr als heute.

Daten, die auch den Verkehrsminister beschäftigen. Er berichtet, dass er sich Ende Oktober schriftlich an den Bund gewandt habe, mit der Frage, ob die Entscheider dort noch an der Lösung festhalten wollen. Darüber sei die Stadtverwaltung informiert, die sich hierzu aber bislang nicht selbst geäußert hatte.

„Angesichts der Daten muss man das Projekt überdenken“, meint der Verkehrsminister. Denkbar wäre, statt zwei nur eine

Tunnelröhre zu bauen. „Bei 20 000 Fahrzeugen braucht man keine zweite.“ Auch der komplette Verzicht müsse aus seiner Sicht geprüft werden. Sein Ministerium sei bereit, grundsätzlich darüber zu sprechen. Ob und wie der Bund entscheidet, lasse sich heute nicht absehen. „Wichtig ist natürlich auch, wie sich die Kommune, der Gemeinderat und die Menschen positionieren.“

Konzept fehlt noch

Zumindest im Haller Gemeinderat gibt es eine Tendenz. Zwar wurde der Tunnel mehrfach debattiert – am Ende blieb aber stets eine knappe Mehrheit für den Bau. Eine Argumentation: Der Bund zahle ja die Kosten. Manche Räte erhoffen sich auch eine städtebauliche Entwicklung für die Katharinenvorstadt. Doch ein detailliertes Konzept dafür gibt es genauso wenig wie für die Gestaltung des Fuß- und Radwegs samt Knoten an den Tunnelportalen.

OB Daniel Bullinger hat sich im Wahlkampf nicht klar positioniert – er tut es bis heute nicht. Er verweist auf den Bund als Bauherrn. Die Stadt sei nur für die Knotenpunkte zuständig. Auf mehrfache Nachfrage sagt er: „Ich halte die Zahl von 20 000 Fahrzeugen pro Tag für sehr hoch.“ Das dürfe man gerne als Wink mit dem Zaunpfahl verstehen.

Mehr zum Thema und zum Vortrag demnächst; siehe auch Seite 11