

10. November 2015, 19:42 Uhr

10. November 2015, 19:42 Uhr Update: 03. Februar 2017, 03:33 Uhr

Tunnel-Idee auf dem Abstellgleis

Heilbronn Der Umbau des stillgelegten Heilbronner Lerchenbergtunnels zu einer Rad- und Fußwegverbindung zwischen Südbahnhof und Pfühlpark scheint in weite Ferne gerückt – oder gar begraben zu sein.

Von unserer Redaktion



Am Ende einer ausgesprochen emotionalen Debatte im städtischen Bauausschuss platzte Bürgermeister Wilfried Hajek am Dienstagabend beinahe der Kragen, ehe er sich Luft verschaffte.

"Wir fahren hier eine Geisterdebatte." Erstens handele sich um eine Immobilie der Bahn. Zweitens habe man das Thema während der Etatdebatte aus finanziellen Gründen aufs Abstellgleis gestellt. Drittens könnten sowieso schon wackelige Fördergelder für Radrouten nicht einfach in den Tunnel umgeleitet werden. Viertens sei die Verwaltung "auch nicht blöd" und könne ohne Gutachter feststellen, dass eine Ertüchtigung der rund 350 Meter langen Röhre "locker einen Millionenbetrag" erfordere. Nicht zuletzt meinte Hajek, "wir reden hier über Luxus", den man sich derzeit nicht leisten könne, angesichts Personalengpässen, Buga und Aufgaben im Wohnbau. Kurzum: "Ich lasse mir in dieser Sache nicht den Schwarzen Peter zuschieben."

Anlass zu der hitzigen Debatte gab ein Antrag von CDU-Fraktionschef Alexander Throm. Er hatte nach einer nichtöffentlichen Begehung des Tunnels im September kritisiert, dass das Baudezernat die Ergebnisse nicht öffentlich gemacht hatte, obwohl sich viele Bürger dafür interessierten. In der gestrigen Sitzung war Throm nicht dabei. Wie das Rathaus den Zustand des Tunnels sieht, kann er aber einem von Thomas Ziegele vorgetragenen Papier entnehmen.

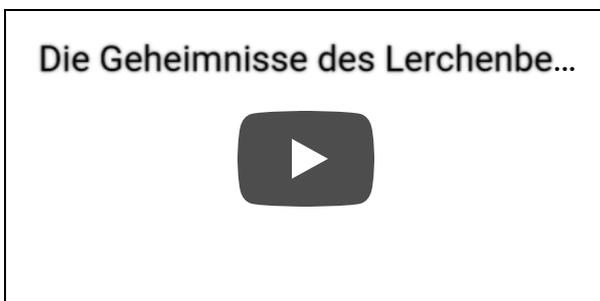
Danach besteht die Tunnelschale im Portalbereich aus Natursteinmauerwerk, innen aus verputztem Beton und Ziegelmauerwerk. Der Putz sei teils stark abgeblättert, Durch Wassereintritt sei es zu Kalkauswaschungen gekommen, Tropfsteine seien

entstanden. "Auch wenn ohne Bauwerksanalyse und Instandsetzungsplanung keine belastbare Schätzung" möglich sei, rechnet Ziegele mit Sanierungskosten im siebenstelligen Bereich.

Diese Augenschein-Analyse nannte Gerd Kempf (SPD) zu oberflächlich. Er wünschte sich ein Gutachten, "damit wir eine klare Entscheidungsgrundlage haben". Doch die Stadt habe nicht einmal bei der Bahn über den Kaufpreis gesprochen. Zur späteren Finanzierung könne er sich auch ein bürgerschaftliches Projekt vorstellen. "Mangel an Phantasie" warfen Hasso Ehinger (Bunte Liste) und vor allem Wolf Theilacker (Grüne) dem Rathaus vor. Der Grüne hob neben infrastrukturellen Vorteilen touristische Aspekte hervor: solche, wie sie andere Städte zu nutzen wussten.

"Bei allem Charme, aber wir haben andere Probleme", meinte Thomas Randecker (CDU). "Und wir haben keinen Geldesel", ergänzte sein Parteifreund Karl-Heinz Kübler, der wie Heiner Dörner (FWV) auch wegen des Sicherheitsaspekts Abstand nahm. Über Dörners Antrag, die Umnutzung "heute zu beerdigen", wurde am Ende nicht abgestimmt. So steht die Tunnel-Radweg-Idee erstmal auf dem Abstellgleis.

Abenteuer ins (Tunnel-)Ungewisse



Es ist ein großes schwarzes Loch, in das sich unsere Volontäre begeben haben. Sie wollten sich selbst ein Bild von dem vor kurzem freigelegten Lerchenbergtunnel unterm Heilbronner Hauptfriedhof machen. Ein Abenteuervideo.

Es ist so dunkel, dass man nicht einmal die eigene Hand vor Augen sieht, es ist kalt, feucht und riecht leicht modrig – kein Wunder, seit 15 Jahren waren in dem mit Gestrüpp zugewachsenen Tunnel nur wenige Menschen. Graffitis zieren die Wände der ersten 50 Meter, auf den stillgelegten Bahnschienen sind Warnungen wie „death inside“, also „der Tod lauert drinnen“, geschrieben.

Lage



Zeugnisse der Vergangenheit

Verbrannter roter Kerzenwachs und alte Kaugummipapiere zeugen davon, dass sich in dem 350 Meter langen Lerchenbergtunnel vielleicht einmal Abenteuerlustige aufhielten. An der Seite sind einige, rund ein Meter tiefe Löcher im Boden, in regelmäßigen Abständen sind Einbuchtungen an der Tunnelwand vorhanden. Mehr erkennt man auf den ersten Blick nicht. Alles ist schwarz. Man hört nichts – nur sein eigenes hallendes Echo...

Was als Entdeckungsreise in die Vergangenheit begann, endete in einem kleinen - nicht ungefährlichen - Abenteuer, das nicht zur Nachahmung bestimmt ist. Der Tunnel soll nach unseren Informationen auch wieder versperrt werden. Nach wie vor gehört das Bauwerk der Bahn AG.

Historie

Der Lerchenbergtunnel war 1900/1901 auf Druck einiger in der Südstadt angesiedelter Firmen gebaut worden. Er machte vom Südbahnhof über Karlstor und Sülmer Tor eine direkte Schienenverbindung zum Hauptbahnhof möglich.

Vor 15 Jahren wurde die Strecke mit der Stilllegung des Südbahnhofs geschlossen. Vor einigen Wochen wurde der 350 Meter lange Tunnel unterm Heilbronner Hauptfriedhof vom Gestrüpp befreit und damit beinahe barrierefrei zugänglich gemacht.

Sie haben Fragen? Gerne helfen wir Ihnen weiter. Schreiben Sie uns eine Mail oder rufen Sie an:

Mail zeitung@stimme.de **Telefon** 07131 615-615
