

03. März 2017, 12:11 Uhr

03. März 2017, 12:11 Uhr Update: 17. März 2017, 03:33 Uhr

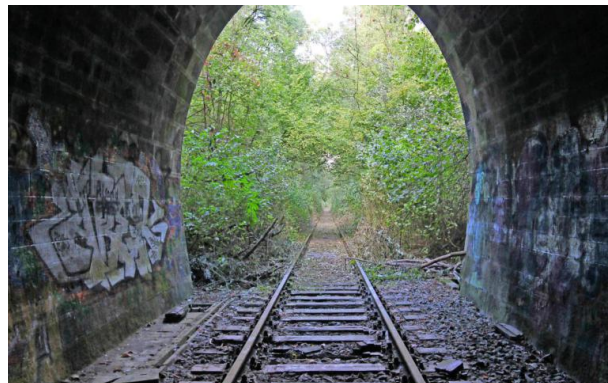
Initiative will Bahntunnel zu Radweg machen

Heilbronn Eine teils prominent besetzte Bürgerinitiative will den ehemaligen Bahntunnel unterm Heilbronner Lerchenberg zu einem Erlebnis-Radweg umwidmen und sammelt Geld für ein Umnutzungsgutachten.

Von unserem Redakteur Kilian Krauth



Seit Jahren liegt der Heilbronner Lerchenbergtunnel im Dornröschenschlaf. Doch seit der Zugang 2015 auf Antrag verschiedener Stadträte für eine – eigentlich einmalige – Begehung des städtischen Bauausschusses vom Gestrüpp befreit wurde, haben den reizvollen Ort viele Anwohner und Ausflügler wiederentdeckt. Schnell stand die Idee im Raum, den 350 Meter langen Tunnel und die 1,2 Kilometer lange Bahntrasse zwischen Südbahnhof und Jägerhausstraße zum Radweg umzuwidmen.



Mehrere Heilbronner Bürger wollen den 350 Meter langen Tunnel zum Radweg umwidmen. Foto: Archiv/HSt

Nach einer lebhaften Ratsdebatte hatte das Rathaus, allen voran Baubürgermeister Wilfried Hajek, die von einigen Räten angeregte Reaktivierung des 116 Jahre alten Gemäuers abgelehnt: Erstens gehöre die Immobilie der Bahn, zweitens sei die Instandsetzung eines solchen „Millionengrabs“ zu teuer, drittens handle es sich um einen „Angstraum“ und viertens habe man andere Sorgen. Kurzum: Die Sache wurde ad acta gelegt – zumindest im Rathaus. Hinter den Kulissen lassen einige Tunnel-Fans nicht locker.

Heilbronner Bürger gründen „Interessensgruppe Lerchenbergtrasse“

Vor wenigen Tagen gründeten 19 Heilbronner Bürger sogar eine „Interessensgruppe Lerchenbergtrasse“. Die Namen der Unterstützer reicht von renommierten Künstlern wie Peter Riek und Michael Hieronymus über den ehemaligen Direktor der städtischen Mussen Dr. Andreas Pfeiffer bis hin zu einigen Stadträten.

Die Sprecher, namentlich Wolf Theilacker (Grüne), Wolfgang Palm (CDU) und Heidrun Landwehr (SPD) haben jetzt mit der Suche nach weiteren Mitstreitern begonnen und wollen ihre Ideen am Samstag, 25. März, 15 Uhr, im Alten Kontor an der Happelstraße der Öffentlichkeit vorstellen.

Politische Kernforderung: Bevor man die Reaktivierung „abwürgt“, sollten über ein seriöses Gutachten der bauliche Zustand und mögliche Sanierungskosten ermittelt werden. Die Kosten dafür beziffert die Gruppe auf rund 100.000 Euro. „Weil uns bewusst ist, dass die Stadt sparen muss“, so Kaufmann und Stadtrat Palm, wolle sich die Gruppe über Sponsoren und Spendenaufrufe an der Finanzierung beteiligen. Erst nach dem Gutachten könne man seriös über Baukosten sprechen. Fest stehe: Das Land bezahlt derzeit neue Radwege zu 50 Prozent.

Positive Signale von der DB Service Immobilien GmbH

Von der DB Service Immobilien GmbH hat Theilacker bereits positive Signale erhalten. „Der Lerchenbergtunnel befindet sich in einem guten Zustand,“ heißt es in einer Bahn-Stellungnahme. Der Streckenabschnitt sei zwar noch nicht „entwidmet“, aber nicht mehr „netzbetriebsnotwendig“. Die DB Netz AG wolle die Trasse tatsächlich verkaufen, der Preis orientiere sich an der Nachnutzung und an den davon abhängigen Räumungskosten. Wie es in dem Bahn-Brief heißt, „eignet sich die Fläche hervorragend für die innerstädtische Entwicklung eines Radweges“.

Ideale Verbindung zwischen Süd- und Oststadt

Die fast steigungsfreie Trasse unter dem Lerchenberg wäre eine ideale Verbindung zwischen Süd- und Oststadt: naturnah und kreuzungsfrei könne sie ohne großen Anstieg „den Alltag für Fahrradfahrer, aber auch Skater und Fußgänger wesentlich erleichtern“, meint Heidrun Landwehr. Der selbst ernannten „fahrradfreundlichen Stadt“ stünde sie gut zu Gesicht, würde sie doch durch abgasfreie Mobilität die Schadstoffbelastung reduzieren. Auch der stadthistorische und der touristische Aspekt seien nicht zu unterschätzen. So könnten etwa Skulpturen, Installationen und eine effektvolle Beleuchtung den Tunnel zu einer „echten Attraktion“ machen.

Dass es sich um keine Tagträume handle, zeigten etwa Städte wie Tübingen und Wuppertal. Insgesamt gebe es bundesweit schon 700 Bahntrassen, die auf einer Länge von 5000 Kilometern zu Rad- oder Erlebniswegen umgewidmet worden seien.

Historie

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

Stadtbaumeister Ludwig Heuss, der Vater des späteren Bundespräsidenten Theodor Heuss, hatte sogar vorgeschlagen, unterhalb des Hauptfriedhofs am heutigen Recyclinghof Wannental einen weiteren Bahnhof zu bauen – um dort die einst europaweit gefragten Heilbronner Sandsteine vom Jägerhaus her zu verladen.

Die Geheimnisse des Lerchenbergtunnels (Video vom November 2015)

Die Geheimnisse des Lerchenbe...



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
