

Kommt der Radweg durch den Heilbronner Lerchenbergtunnel frühestens 2036?

Am Donnerstag diskutiert der Heilbronner Gemeinderat über ein umstrittenes Projekt: einen Rad- und Fußweg durch einen alten Bahntunnel. SPD, Grüne und ein Verein drängen auf einen Förderantrag. Doch das Rathaus weist auf andere Vorhaben hin.

von **Kilian Krauth**

04. Oktober 2023, 15:41 Uhr | Update: 04. Oktober 2023, 17:27 Uhr



Ein Rad- und Fußweg durch den Lerchenbergtunnel in Heilbronn: Pläne hierzu gibt es seit einigen Jahren. Foto: Archiv Foto: EKKEHART NUPNAU

Zwei spannende Punkte zum Radverkehr kommen an diesem Donnerstag im Heilbronner Gemeinderat auf den Tisch, allerdings erst im zweiten Teil der Sitzung. Zunächst geht es um eine vom Amt für Straßenwesen erstellte Prioritätenliste zum Ausbau von Radwegen. Dem folgt das Projekt Lerchenbergtunnel, inklusive Bottwartalbahntrasse. Dabei geht es um deren Ausbau zu einer Rad- und Fußwegverbindung zwischen Südstadt und Oststadt: und zwar durch den 400 Meter langen Lerchenbergtunnel. Die Röhre liegt seit Jahren im Dornröschenschlaf, rückte dann aber nach der visionär anmutenden Radweg-Idee des Grünen-Stadtrats Wolf Theilacker und zuletzt über den Verein Erlebnisweg Lerchenbergtunnel in den Blickpunkt der Kommunalpolitik. Freilich scheiden sich an dem Vorhaben die Geister. SPD und Grüne werden hierzu nun zwei Anträge in den Rat einbringen. Zum einen fordern sie von der Verwaltung, dafür beim Land schnell einen finanzielle Förderantrag einzureichen. Und: Sofern dieser positiv beschieden wird, das Projekt „umgehend umzusetzen“. Laut Prioritätenliste der Stadt wäre es wegen Geld- und Personalmangels frühestens 2036 an der Reihe. Der städtische Kostenanteil sollte aber laut SPD und Grünen jetzt schon im Etat bereitgestellt werden.

Kosten In der Ratsvorlage werden die Kosten auf 9,9 bis 11,8 Millionen Euro geschätzt, wobei die Stadt davon nur 1,6 bis 1,8 Millionen Euro selber zahlen müsste, wenn das Land das Projekt tatsächlich mit bis zu 90 Prozent bezuschusst.

Laut dem Büro HIC Holzhäuser Ingenieur Consult sei die „Tragfähigkeit“ des 1910/11 gebauten und längst stillgelegten Bahntunnels nach wie vor gegeben, wobei bei einer Nutzung Sicherungsmaßnahmen unbedingt notwendig seien. Zudem hat das Büro Fichtner Walter & Transportation die übrigen Streckenabschnitte verkehrstechnisch und naturschutzfachlich untersucht. Unwägbarkeiten wie etwa Altlasten könnten im Untergrund schlummern, heißt es.

Mehrwert Im Vorfeld der Sitzung meldet sich der Verein Erlebnisweg Lerchenbergtunnel zu Wort. Die Vorplanungen zeigten, dass es sich um ein „realistisches und infrastrukturell sinnvolles Projekt“ handle. Die hohen Kosten seien wegen des „Mehrwerts angemessen“. Zudem fordert der Verein eine „Verkürzung der Zeitschiene“ auf 2030 sowie eine Aufstockung der Personalstellen für den Radverkehr. Außerdem gelte es, die „aktuell günstige Fördersituation“ zu nutzen und nicht durch zu langes Warten zu gefährden. Vom Rathaus genannte Zusatzaufwände für den KI-Park Ipaai dürften nicht zu Lasten der Radweg-Entwicklung beziehungsweise der bereits „vereinbarten Stadtentwicklung“ gehen.

