

Stadt muss noch Licht in Blackbox bringen

HEILBRONN Nach heftiger Debatte vertagt Gemeinderat Rad- und Fußweg durch Lerchenbergtunnel bis zu Etatberatungen

Von unserem Redakteur
Kilian Krauth

Eigentlich sollte der Heilbronner Gemeinderat am Donnerstagabend den Fahrplan zum Bau eines Rad- und Fußwegs vom Pfühlpark durch den stillgelegten Lerchenberg-Bahntunnel bis zur Bottwartalbahn-Trasse festlegen. Während die Verwaltung wegen Geld- und Personalnot das auf gut zehn Millionen Euro geschätzte Vorhaben nicht vor 2036 umsetzen könnte, drängten SPD, Grüne und Pro auf einen früheren Zeitpunkt sowie auf einen Förderantrag beim Land. Doch die CDU sah noch zu viele Fragen offen und steuerte voll auf Blockadekurs. Auch andere zeigten sich skeptisch.

Als das vor Jahren ins Spiel gebrachte Traumprojekt vieler Bürger zu kippen drohte, zog Oberbürgermeister Harry Mergel die Reißleine. Im Einvernehmen mit den Stadträten wurde die Sache vertagt. Nun muss die Verwaltung offene Fragen klären, vor allem zur möglichen – bis zu 90prozentigen – Förderung durch das Land und zu ungewissen Kostenposten. „Im Rahmen der anstehenden Etatberatungen, wenn auch die neuen Steuerschätzungen bekannt sind“, so der OB, soll das Ganze dann nochmals auf den Rats-tisch kommen und die mögliche Realisierung neu bewertet werden: in Abwägung mit der Personalsituation sowie anderen Rad- und sonstigen Projekten.

Leuchtturm Allen voran machte sich Ideengeber Wolf Theilacker (Grüne) für das „zukunftsweisende und auch touristisch reizvolle Mobilitätsprojekt mit Mehrwert“ stark. Selbst Verkehrsminister Winfried Hermann habe schon von einem „Vorzeigeprojekt mit Leuchtturm-Charakter“ gesprochen. Das realisierte Teilstück durchs Südbahnhof-Quartier, das die Stadt nichts gekostet habe, sei gut frequentiert und zeige, wie sinnvoll eine neue Radachse zwischen Süd- und Oststadt wäre.

Der Zuspruch aus der Bevölkerung sei jetzt schon „überwältigend“, sagte Harald Pfeifer (SPD),

„Wir müssen die weitere Finanzentwicklung abwarten.“
Harry Mergel



Der 1910/11 gebaute und schon vor Jahren stillgelegte Lerchenbergtunnel ist 400 Meter lang. Ob er für einen Rad- und Fußweg taugt, wird weiter untersucht.

Foto: Archiv

der wie Theilacker auf einen städtischen Förderantrag beim Land drängte, „sonst ist das Geld weg“. Zudem forderten beide mehr Personal und effektivere Strukturen bei der Radwegplanung.

Einen Spagat wagte Alfred Dagenbach (Pro). Einerseits sprach er wortmächtig von einer „Ersatzreligion“ und meinte, „was früher der Mercedesstern mit eingebauter Vorfahrt war, ist heute das Fahrrad“. Andererseits forderte er, den Radweg durch ein „Kleinod“ nicht auf den Sankt Nimmerleinstag zu verschieben.

Gegen den Tunnel und hinter die Prioritätenliste der Stadt stellte sich mit Vehemenz Susanne Schnepf (CDU). Schließlich gebe es bei Rad-Schnellwegen, Rad-Routen und bei kleineren Maßnahmen noch viel abzarbeiten. Zudem: „Auch Fördergelder sind Steuergelder und dürfen nicht zum Fenster rausgeworfen werden.“ Im Übrigen sei die Förder-

quote von 90 Prozent nicht garantiert, wie das „Radhaus“ am Bahnhof zeige, wo sie von 80 auf 55 sank, wie Thomas Randecker (CDU) einwarf. Schließlich gebe es noch offene Fragen etwa zur notwendigen Rad- und Fußwegbreite, zu Grunderwerb, Überraschungen im Tunnel und im Untergrund, zur Unterhaltung bis

hin zu Kostensteigerungen. Kurzum: Schnepf fürchtete ein „Fass ohne Boden, ein Millionengrab“, das zu Lasten anderer, tatsächlich notwendiger Vorhaben gehe.

„Wir sollten nicht Äpfel mit Birnen vergleichen“, mahnte Nico Weinmann (FDP). Er wünschte sich mehr Sachlichkeit, gab aber auch

zu: „Bei mir schlagen tatsächlich zwei Herzen in einer Brust.“ Zum einen sehe er als Nachbar den Abenteuerspielplatz seiner Kindheit, eine grüne Lunge mit Mehrwert in Sachen Mobilität und Tourismus. Gleichzeitig erkenne er aber in dem Tunnel wie in einer Blackbox noch viele offene Fragen, die es aufzuarbeiten gelte: am besten schon bis zu den Haushaltsberatungen.

Hausaufgaben Ähnlich Herbert Burkhard (FWV), der nicht einfach für ein „Nice-to-have-Projekt“ stimmen wollte, bevor die Hausaufgaben abgearbeitet seien. „Schließlich könnte man für zehn bis 15 Millionen Euro auch eine Schule bauen.“ Dass es zwischen Ost- und Südstadt schon gute Radwege gebe und anderswo wichtigere Aufgaben anstünden, meinte Marion Rathgeber-Roth (UfHN). Eindeutig hinter den Tunnel stellte sich Konrad Wanner (Linke), zumal „das Rad boomt“ und es gerade für Ärmere eine kostengünstige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln sei.

