

# Lerchenberg: Wieder Licht am Ende des Tunnels

**HEILBRONN** *Neue Erkenntnisse zu möglichem Rad- und Fußweg zwischen Süd- und Oststadt*

Von unserem Redakteur  
**Kilian Krauth**

Für die einen ist es ein reizvolles Traumprojekt zur Steigerung für klimafreundliche Mobilität, für die anderen ein Millionengrab und Angstraum: Seit der Grünen-Stadtrat Wolf Theilacker 2006 die Idee eines Rad- und Fußwegs durch den stillgelegten Bahntunnel unterm Lerchenberg ins Spiel gebracht hat, setzt sich der Gemeinderat immer wieder intensiv und kontrovers mit dem Thema auseinander, auch wegen einer Bürger-

„Eine gute, schnelle und sichere Verbindung.“

Ratsdrucksache

initiative, gegenüber der sich Harry Mergel im Vorfeld der OB-Wahl 2022 aufgeschlossen zeigte.

In der Ratssitzung vom 5. Oktober 2023 hat die Stadtverwaltung die Kosten, inklusive Anschlussstrecken zum Pfühlpark und der Bottwartalbahntrasse, auf zehn Millionen Euro geschätzt, die Realisierung aber wegen anderer Prioritäten auf frühestens 2036 terminiert. Weil außerdem noch etliche offene Fragen im Raum standen, drohte das Ganze zu kippen, wurde aber nach der Intervention von OB Mergel einvernehmlich vertagt: um etwas mehr Licht ins Dunkel zu bringen. Schon an diesem Donnerstag kommt die Sache erneut in den Gemeinderat. Die Ratsdrucksache enthält interessante Erkenntnisse.

■ **Förderfrage:** Die Stadt hat beim Regierungspräsidium (RP) Stuttgart angeklopft und signalisiert bekommen, dass das Projekt förderfähig ist, wobei darüber erst im März 2024 entschieden werde. Die maximale Förderquote über zwei verschiedene Töpfe würde bei 90 Prozent liegen. Über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ wäre der Baustart schon 2026 möglich. Käme von dort kein Geld, bliebe das übliche Landesgemeindefinanzierungsgesetz, über das bis zu 85 Prozent bezuschusst werden könnten.

■ **Unterhaltung:** Für den fertigen Radweg und den Tunnel wären jährliche Unterhaltungskosten von 33 000 Euro fällig. In dieser Rechnung enthalten sind etwa die Wartung der Beleuchtung, der Entwässerung, der Reinigung und der Spritzbetonsicherung.

■ **Sicherheit:** Dem Gefühl eines sogenannten Angstraums ließe sich entgegenwirken: durch besonders helle Beleuchtung (19 500 Euro), Sicherheitsdienst (40 900 Euro/Jahr), SOS-Säulen (2000 Euro) und falls rechtlich möglich durch Videoüberwachung (36 500 Euro).

■ **Standesicherheit:** Eine komplette Spritzbetonsanierung, Bewehrung und teilweise Abdichtung würde die Statik des Tunnels so weit verbessern, dass er langfristig standesicher wäre. In der Gesamtkostenschätzung ist bisher nur die Teilsanierung von 70 Prozent enthalten.

■ **Tunnelbreite:** Für einen gemeinsamen Rad- und Fußweg ist laut Regelwerk eine Gesamtbreite von 3,50 Meter plus beidseitigem Sicherheitsabstand von 25 Zentimeter vorgeschrieben. Diese Maße könnten tatsächlich eingehalten werden.



Der 1910/11 gebaute Lerchenbergtunnel ist 350 Meter lang und liegt seit Jahren brach.

Foto: Archiv/Veigel

■ **Sichtweite:** Durch den großen Radius in der 350 Meter langen Tunnelröhre hätten Radler und Fußgänger einen ausreichenden Überblick: Die Gefahr unfreiwilliger Zusammenstöße bestehe nicht, heißt es.

■ **Tourismusfaktor:** In anderen Städten sind solche Radtunnel vor allem für Touristen interessant. Die Stadt Heilbronn sieht im Lerchenbergtunnel eher eine „gute, schnelle und sichere Verbindung im Pendlerverkehr zu Arbeit, Kita, Schule“.

■ **Zeitplan:** Falls der Gemeinderat am Donnerstag den Projektabschluss fasst, geht es in den Jahren

„Förderquote: maximal 90 Prozent.“

Regierungspräsidium

2024/25 so weiter: Baugrunduntersuchungen bezüglich eventueller Altlasten, Grundstücksverhandlungen mit der Deutschen Bahn, Vergabe der Ingenieurleistungen von der Entwurfsplanung über Ausführungsplanung, Ausschreibung bis Bauoberleitung. Der Bau könnte dann 2026/27 folgen.

■ **Finanzierung:** Im aktuellen Etatentwurf ist die Trasse nicht enthalten, müsste also in die anstehenden Haushaltsberatungen einfließen: Geld wäre notwendig für Baugrunduntersuchung, Ingenieurleistungen und Grunderwerb (2024/25) sowie für den Bau (2026/2027) und nachlaufende Rechnungen (bis 2029). Alternativ könnte ein Teil durch Projektverschiebungen finanziert werden, etwa aus der Radroute Nordost.

## Lage

