

Grünes Licht für Rad- und Fußweg durch den Heilbronner Lerchenbergtunnel

18. Dezember 2025 - 18:10 Uhr |

Durch den Heilbronner Lerchenbergtunnel soll künftig ein Rad- und Fußweg führen. Der Gemeinderat hat grünes Licht gegeben. Was ist genau geplant?

von Lisa Klein

Nach langem Hin und Her stand der Heilbronner Gemeinderat am Donnerstag (18. Dezember) vor einer entscheidenden Weichenstellung zum Bau eines Rad- und Fußwegs auf Bottwartalbahntrasse durch den Lerchenbergtunnel. Die Entscheidung ist gefallen – es gibt „grünes Licht“ für den Geh- und Radweg, wie die Stadt Heilbronn am Donnerstagabend mitteilt.

Gemeinderat stimmt Plänen für Rad- und Fußweg durch Heilbronner Lerchenbergtunnel zu

In der Sitzung am Donnerstag genehmigte der Heilbronner Gemeinderat den Entwurf und Kosten für den geplanten Geh- und Radweg auf der ehemaligen Bottwarbahntrasse, einschließlich Lerchenbergtunnel. Außerdem wurde ein Sperrvermerk für die Finanzierung der Maßnahme aufgehoben.

Damit kann die 2,5 Kilometer lange Trasse von der Sontheimer Landwehr über den ehemaligen Südbahnhof bis zur Jägerhausstraße und zum Pfühlpark im Heilbronner Osten bereits 2027 realisiert werden.



Durch den Heilbronner Lerchenbergtunnel soll künftig ein insgesamt 2,5 Kilometer langer Rad- und Fußweg führen. Foto: Archiv/Veigel

Förderzusagen für Fuß- und Radweg durch Heilbronner Lerchenbergtunnel liegen vor

Die Freigabe der Mittel hatte der Gemeinderat an zwei Bedingungen geknüpft: eine hohe finanzielle Förderung des Projekts sowie den Verkauf des Tunnels und des anschließenden Geländes an die Stadt durch die Bahn. Beide Bedingungen sind erfüllt.

Für das Projekt liegen Förderzusagen aus dem Programm „Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG-RuF)“ und dem Sonderprogramm „Stadt- und Land“ des Bundes vor. Damit reduziert sich der städtische Eigenanteil auf rund elf Prozent der Gesamtkosten. Das entspricht 1,3 Millionen Euro. Die übrigen Kosten von 10,4 Millionen Euro (89 Prozent) tragen Bund und Land als Fördermittelgeber.

Des Weiteren kann die Stadt das im Südwesten und im Norden an den Lerchenbergtunnel angrenzende Gelände, insgesamt 27.000 Quadratmeter, von der DB InfraGO AG erwerben. Der Kaufpreis beträgt einschließlich Nebenkosten 910.000 Euro und ist in den Gesamtkosten enthalten. Das Tunnelbauwerk überträgt die Bahntochter unentgeltlich an die Stadt.

Wo soll der neue Fuß- und Radweg in Heilbronn entlang führen?

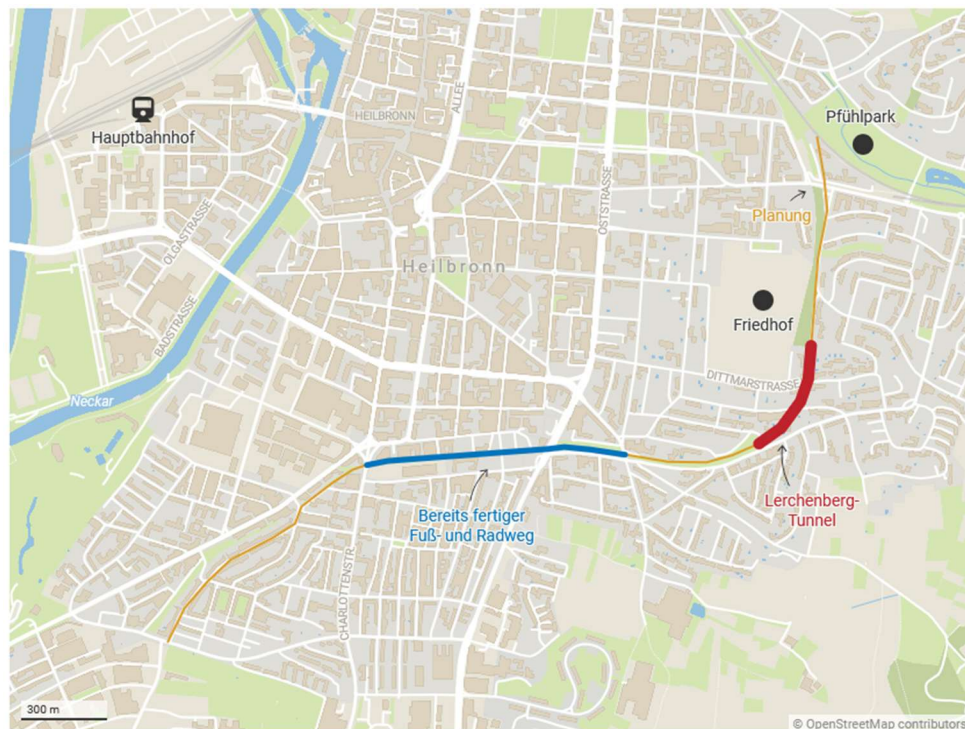
Der neue Geh- und Radweg auf der ehemaligen Bottwarbahntrasse schafft eine durchgängige, komfortable und nahezu autofreie Verbindung zwischen Sontheim über den Südbahnhof in den Heilbronner Osten, von der sowohl Pendler als auch Studierende sowie Schüler profitieren. Die Maßnahme stärkt damit auch eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität und trägt zur Erreichung von Heilbronns Klimazielen bei.

Im Radnetz schließt die Verbindung wichtige Lücken, beispielsweise für den Bereich rund um die Sontheimer Straße. Im Heilbronner Osten erspart der Tunnel Radfahrenden den Umweg über den „Buckel“.

Heilbronn plant durchgängige Route vom Südbahnhof ins Wannental

Einstieg im Süden ist der Bereich Landwehrstraße/Merkurstraße, die dafür als Fahrradstraße ausgewiesen wird. Ab der Einmündung Schwindstraße wird der Weg auf der ehemaligen Bahntrasse bis zur Charlottenstraße geführt.

Lage



Grafik: HSt/sos

Eine neue ampelgeregelte Querung schafft den Brückenschlag zum bereits bestehenden Geh- und Radweg auf dem ehemaligen Südbahnhofgelände, der bis zur Cäcilienbrunnenstraße führt. Ab hier müssen der Abschnitt bis zum Tunnel, der Tunnel selbst und der Abschnitt hinter dem Tunnel bis zur Straße Im Wannental zum Geh- und Radweg ausgebaut werden.

Lerchenbergtunnel soll neuen Beton, Lichter und Mobilfunkempfang bekommen

Der knapp 400 Meter lange Tunnel wird mit Spritzbeton neu ausgekleidet, gut ausgeleuchtet und mit Mobilfunkempfang ausgestattet, um ein potenzielles Gefühl der Unsicherheit zu mindern. Für Fußgänger sind Treppenanlagen an beiden Tunnelportalen geplant.

Soweit es die Trassenbreite zulässt, werden der Geh- und Radweg nach dem Vorbild des in diesem Jahr eingeweihten Radwegs zwischen Knorrstraße und Wertwiesenpark durch einen Grünstreifen getrennt. Wo die Trassenbreite dies nicht ermöglicht, erfolgt eine optische Abgrenzung durch Kleinpflaster. Im Tunnel teilen sich Radfahrende und Fußgänger einen 3,5 bis vier Meter breiten Weg.

Die Randbereiche der Trasse werden durch Neupflanzungen, Bänke und Infostelen zur ehemaligen Bottwarbahn aufgewertet. Die Schmalspurbahn diente ab 1900 dem Güterumschlag und Personenverkehr, verlor aber in den 1960er und 1970er Jahren zunehmend an Bedeutung, bis sie schließlich ganz aufgegeben wurde. [...]