

Die Bahn würde Tunnel und Trasse gerne verkaufen. Nachdem die Stadtverwaltung die Umwidmung zum Radweg ablehnte, fordert eine Initiativegruppe, das Projekt gutachterlich zu prüfen.

Fotos: Andreas Veigel



Von unserem Redakteur
Kilian Krauth

Seit 17 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 viele Anwohner und Ausflügler den reizvollen Ort wiederentdeckt. Seitdem steht die Idee im Raum, den 350 Meter langen Tunnel und die 1,2 Kilometer lange Bahntrasse zwischen Südbahnhof und Jägerhausstraße zum Radweg umzuwidmen.

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.

„Er befindet sich in einem guten Zustand.“

DB Service Immobilien GmbH

Kurzum: Die Sache wurde ad acta gelegt – zumindest im Rathaus. Hinter den Kulissen lassen einige Tunnel-Fans nicht locker.

Vor wenigen Tagen gründeten 19 Heilbronner Bürger sogar eine „Interessensgruppe Lerchenbergtrasse“. Die Namen der Unterstützer reichen von renommierten Künstlern wie Peter Riek und Michael Hieronymus über den ehemaligen Direktor der städtischen Mussen Dr. Andreas Pfeiffer bis 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 25. März öffentlich vorstellen.

Sponsorensuche Politische Kernforderung: Bevor man die Reaktivierung „abwürgt“, sollten über ein seriöses Gutachten der Bauzustand und mögliche Sanierungskosten ermittelt werden. Die Kosten dafür beziffert die Gruppe mit rund 100 000

Licht am Ende des Lerchenbergtunnels

HEILBRONN *Neu gegründete Interessensgemeinschaft will Umnutzung der stillgelegten Bahntrasse zum Erlebnis-Radweg vorantreiben*

Euro. „Weil uns bewusst ist, dass die Stadt sparen muss“, so Kaufmann und Stadtrat Palm, will sich die Gruppe über Sponsoren und Spendenaufrufe an der Finanzierung beteiligen. Erst nach dem Gutachten könne man über Baukosten sprechen. Fest stehe: Das Land bezuschusst neue Radwege zu 50 Prozent.

Von der DB Service Immobilien GmbH hat Theilacker 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 verkaufen, der Preis orientie-

re sich an der Nachnutzung und an den davon abhängigen Räumungskosten. Wie es in dem Bahn-Brief weiter heißt, „eignet sich die Fläche hervorragend für die innerstädtische Entwicklung eines Radweges“.

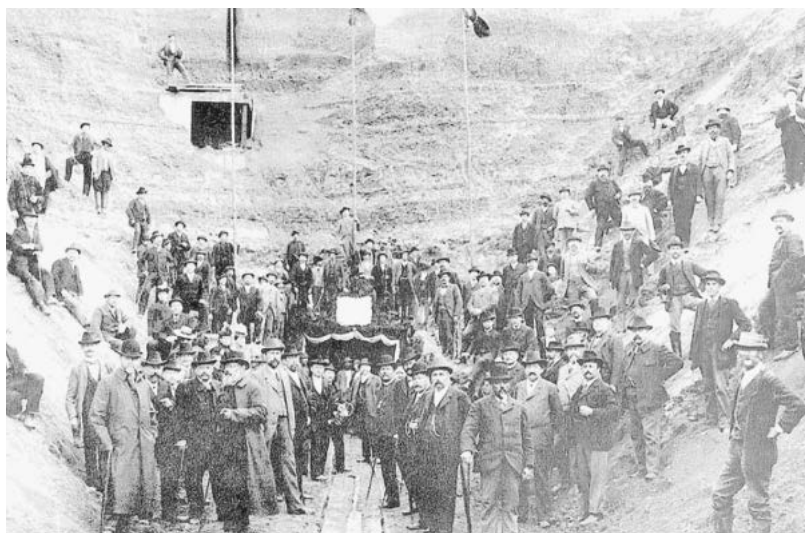
Attraktion Die fast steigungsfreie Trasse unter dem Lerchenberg wäre eine ideale Verbindung zwischen Süd- und Oststadt: naturnah und kreuzungsfrei könnte sie ohne großen Anstieg „den Alltag für Fahrradfahrer, aber auch Skater und Fußgänger wesentlich erleichtern“, meint Heidrun Landwehr. Der selbst ernannten „fahrradfreundlichen Stadt“ stünde das Projekt gut zu Gesicht, würde es doch durch abgas-

freie 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.

INFO Veranstaltung Samstag, 25. März, 15 Uhr, im Alten Kontor, Happelstraße 17, Heilbronn

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. *kra*



Der Tunnel und die Bahntrasse im Heilbronner Osten wurden 1900/1901 als Verbindung zwischen Südbahnhof und Sülmer Tor gebaut. Foto: Stadtarchiv Heilbronn



Seit 2015 ist der Lerchenbergtunnel von Norden her wieder frei zugänglich.

Lage



Vorbild für Heilbronn: Schlossbergtunnel in Tübingen. Foto: Ramessos (CC BY-SA)