



Dezernat IV

**Amt für Straßenwesen**

Datum 20.10.2025

Gz. 66.11-66.1-7/2021-

760/2022-

366274/2025

Telefon 56-2764

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Vorberatung	Bau- und Umweltausschuss	09.12.2025	nicht öffentlich
Entscheidung	Gemeinderat	18.12.2025	öffentlich

Anlagen

Anlage 0 – Verbindungsfunktionen Bottwarbahntrasse

Anlage 1 – Detailpläne

Anlage 2.1 - Abschnitt Ost - Tunnel mit Spritzbetonauskleidung

Anlage 2.2 - Tunnelbeleuchtung – Beispiel

Anlage 2.3 - Beispielbilder Tunnelbeleuchtung

Anlage 3 – Kostenberechnung nach AKVS

Betreff

**Fuß- und Radweg Bottwarbahntrasse und Lerchenbergtunnel**- **Aufhebung Sperrvermerk**- **Genehmigung Entwurf und Kosten****I. Antrag**

1. Aufhebung des Sperrvermerks für das Projekt „Fuß- und Radweg Bottwarbahntrasse“.
2. Genehmigung des Entwurfs und der Kosten für das Projekt „Fuß- und Radweg Bottwarbahntrasse“ mit voraussichtlichen Kosten in Höhe von

Grunderwerb (MwSt.-frei) 910.000 EUR

Gesamtkosten Infrastruktur (netto) 7.958.000 EUR

Unvorhergesehenes (15 %) 1.109.227 EUR

Mehrwertsteuer (19 %) 1.722.723 EUR

Gesamtkosten brutto 11.700.000 EUR

davon

88,7 % Förderanteil (LGVFG / Sonderprogramm  
Stadt+Land)

10.381.900 EUR

11,3 % Eigenanteil Stadt Heilbronn

1.318.100 EUR

Die Verwaltung wird beauftragt die Maßnahmen umzusetzen und die hierfür notwendigen Leistungen im Umfang der freigegebenen Mittel zu vergeben. Die Stadt erwirbt von der DB InfraGO AG die Grundstücke Flst.Nr. 1/22 mit 11.536 m<sup>2</sup> und 1/25 mit 15.461 m<sup>2</sup> zum Preis von insgesamt ca. 910.000,00 €. Bestandteil des Erwerbs ist auch das Bahnbauwerk Lerchenbergtunnel.

## **II. Sachverhalt**

### **Aufhebung Sperrvermerk**

Der Gemeinderat hat im Zuge der Beratung zum Haushaltsplan 2025/2026 einen Sperrvermerk für den Investitionsauftrag beschlossen. Die Aufhebung des Sperrvermerks ist an zwei Bedingungen geknüpft:

#### **1. Zusage zu Fördermitteln:**

Die Bottwarbahntrasse wurde in das Programm „Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG-RuF)“ sowie in das Sonderprogramm „Stadt- und Land“ des Bundes aufgenommen. Die Förderquote beträgt 90 % der anrechenbaren Investitionskosten zzgl. einer Planungspauschale in Höhe von 20 % der anrechenbaren Investitionskosten (entspricht ca. 88 % der Gesamtkosten).

#### **2. Zusage zum Grunderwerb**

Die DB InfraGO AG hat der Stadt Heilbronn ein Angebot zum Grunderwerb unterbreitet. Die Verfügbarkeit ist somit gemäß DS 323/2025 (Beschluss im Wirtschaftsausschuss vom 10.12.2025) gewährleistet.

Da beide Bedingungen erfüllt sind, beantragt die Verwaltung die Aufhebung des Sperrvermerks.

### **Genehmigung Entwurf und Kosten**

Die Planung des Fuß- und Radwegs auf der Bottwarbahntrasse stellt eine durchgängige, komfortable und nahezu Kfz-freie Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur als Verbindung zwischen Sontheim/Hochschule über den Südbahnhof in den Heilbronner Osten dar. Sie kann vergleichsweise kostengünstig errichtet werden, da der Gleisschotter einen optimalen Unterbau darstellt. Die Verbindung bietet sowohl für Pendler als auch für Studierende sowie Schülerinnen und Schüler eine attraktive Infrastruktur. Zudem weist die Trasse in Kombination mit dem Tunnelbauwerk eine hohe touristische Attraktivität auf. Im Radnetz schließt die Verbindung wichtige Lücken, beispielsweise für den Bereich rund um die Sontheimer Straße. Derzeit existieren dort Radinfrastrukturen, die nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

Angesichts dieser Defizite ist es zwingend erforderlich, die Radinfrastrukturen in diesem Planungsraum auf den neuesten Stand der Technik zu bringen und auszubauen. Die Bottwarbahntrasse bietet hierfür eine ideale Lösung. Sie schafft eine attraktive autoarme Verbindung, die gleichzeitig Platzkonflikte mit dem Kfz-Verkehr vermeidet und die Sicherheit für die Radfahrenden deutlich erhöht.

Doch nicht nur für Radfahrende soll die Achse eine attraktive Verbindung darstellen: Der vom Radweg durch Kleinpflaster getrennte Gehweg wird barrierefrei gestaltet und in Bereichen, in denen ausreichend Platz zur Verfügung steht, durch einen Grünstreifen vom Radweg getrennt. Zielbild ist dabei der neue Neckaruferweg zwischen der Knorrstraße und dem Wertwiesenpark. Die Randbereiche der Trasse werden mittels Vegetation aufgewertet, sodass der Raum auch zur Erholung und nicht nur als einfache Infrastruktur zur Verfügung steht. Bankstandorte und Infostelen zu der ehemaligen Bottwarbahn sowie Lichtkunst und eine Effektbeleuchtung am und im Lerchenbergtunnel tragen zu einem attraktiven Raum bei. Ein potenzielles Gefühl der Unsicherheit wird dabei gemindert. Für den Fußverkehr sind zudem Treppenanlagen an beiden Tunnelportalen geplant.

### **Projekthistorie**

Mit der Drucksache 264/2022 wurde der Fuß- und Radweg auf der Bottwarbahntrasse das erste Mal am 27.09.2022 im Bau- und Umweltausschuss bzw. am 06.10.2022 im Gemeinderat behandelt und ein Vorprojektbeschluss gefasst. Die Verwaltung wurde beauftragt, eine Kostenschätzung sowie eine Vorplanung für das Projekt zu erstellen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung wurden mit DS 151/2023 am 18.07.2023 zur Vorberatung im Bau- und Umweltausschuss präsentiert. Mit der zu 151/2023-Drucksache wurden diverse Fragen aus dieser Sitzung beantwortet. Der Gemeinderat hat entgegen dem Vorschlag der Verwaltung am 23.11.2023 mit der Drucksache 151a/2023 den Beschluss gefasst, das Projekt schnellstmöglich umzusetzen.

Damit verbunden war eine Anpassung der Radverkehrsprioritätenliste sowie der Übertrag von Radverkehrsmitteln für andere Radverkehrsprojekte auf die Haushaltsstelle der Bottwarbahntrasse.

Nun liegt ein beschlussreifer Entwurf vor, der bereits im kommenden Jahr ausgeschrieben und in 2027 umgesetzt werden kann.

Durch die Aufnahme der Maßnahme in die bereits im Antragspunkt 1 vorgestellten Förderprogramme, kann die Fuß- und Radwegtrasse in einer Zeit angespannter kommunaler Haushalte zu einem für die Stadt Heilbronn ausgesprochen günstigen Preis realisiert werden. Der Förderantrag muss hierzu bis 31.01.2026 beim RP Stuttgart eingereicht werden. Die Fördersumme beträgt 10,382 Mio. Euro, der Eigenanteil der Stadt Heilbronn 1,418 Mio. Euro. Die Förderquote liegt somit bei rund 88 % der Gesamtkosten.

### **Beschreibung der Maßnahmen**

Die Bottwarbahntrasse gliedert sich in drei Abschnitte:

#### Abschnitt West: Sontheimer Landwehr bis Charlottenstraße

Die Fuß- und Radwegverbindung verläuft entlang der ehemaligen Bottwarbahntrasse. Der Planungsraum beginnt im Süden an der Sontheimer Landwehr. Dort sind sowohl Brücke als auch

Bahndamm vorhanden. Der Abbruch beider Elemente ist mit enormen Kosten verbunden. Zudem zeichnet sich der Abschnitt durch einen hochwertigen Bewuchs mit Büschen und Bäumen aus, den es zu erhalten gilt. Daher werden die Radfahrenden bis zur Schwindstraße auf der Fahrbahn der Merkurstraße geführt. Der Abschnitt wird zur Fahrradstraße umgewandelt.

Auf Höhe der Schwindstraße sind Bahntrasse und Straße auf einem Niveau, sodass Radfahrende und zu Fuß Gehende ab hier auf der Bottwarbahntrasse geführt werden können. Die Aufleitung erfolgt für Rad- und Fußverkehr voneinander getrennt. Im weiteren Verlauf liegen die Wege durch einen taktilen Trennstreifen getrennt parallel nebeneinander. Die Breite des Radwegs beträgt durchgehend 3,0 m, die des Gehwegs 2,5 m.

An der Kreuzung der neu geplanten Infrastruktur mit der Eythstraße wird der Fuß- und Radverkehr über einen aufgepflasterten Übergang bevorrechtigt. Um die Sichten zu verbessern, wird die Eythstraße verlegt, damit diese beinahe senkrecht auf die Bottwarbahntrasse trifft. Günstiger Nebeneffekt ist, dass rund 450 m<sup>2</sup> Straßenfläche entsiegelt werden können.

Da die Trasse im weiteren Verlauf etwas breiter ist, können Rad- und Fußverkehr räumlich getrennt werden. Das Zielbild stellt hier der jüngst hergestellte getrennte Geh- und Radweg am Neckarufer dar: Büsche und Rastflächen mit Sitzgelegenheiten laden dazu ein, den Weg nicht nur als Verbindung anzunehmen, sondern diesen auch als Erholungsraum zu nutzen.

Kurz vor der Kreuzung mit der Heinrich-Heine-Straße steht die ehemalige Bahntrasse nicht mehr in voller Breite zur Verfügung. An dieser lokalen Engstelle wird der Radfahrende zusammen mit dem Fußgänger auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,5 m geführt.

Da auch die Heinrich-Heine-Straße in einem sehr spitzen Winkel auf die Trasse trifft und dort drei Straßen ineinander münden, ergibt sich eine komplizierte Verkehrssituation, die es zu lösen gilt: Die Herderstraße wird von der Heinrich-Heine-Straße getrennt und zunächst auf den Wielandweg geführt. So wird erreicht, dass die Verkehre entzerrt und die Komplexität reduziert werden. Im weiteren Verlauf trennt ein Kleinpflasterstreifen den Rad- und Fußweg. Die Querung der Charlottenstraße erfolgt signalregelt.

#### Abschnitt Mitte: Charlottenstraße bis Cäcilienbrunnenstraße

Nach der Querung der Charlottenstraße münden die neuen Infrastrukturen in die bestehende Wegeverbindung des Südbahnhofareals, welche an der Cäcilienbrunnenstraße endet.

#### Abschnitt Ost: Cäcilienbrunnenstraße bis Jägerhausstraße

An der Querung mit der Cäcilienbrunnenstraße wird die Systematik der Eythstraße sowie der Heinrich-Heine-Straße fortgeführt: Durch eine Aufpflasterung wird der Trasse gegenüber dem kreuzenden Verkehr Vorrang eingeräumt. Bis kurz vor dem Tunnelportal ist die Aufteilung des Raums gemäß Zielbild „Neckarufeweg“ vorgesehen. Der Tunnelquerschnitt lässt aufgrund seiner Breite keine Trennung der Verkehrsarten zu. Daher werden die Verkehrsteilnehmer im Tunnel auf einer gemeinsamen 3,5 m breiten Infrastruktur geführt. Vor beiden Portalen bieten neue geschaffene Treppenanlagen die Möglichkeit, die Trasse ggf. vor dem Tunnel verlassen zu können. Zur weiteren Sicherheit erhält der Tunnel Einbauten zur Sicherstellung des Mobilfunkempfangs.

Der Tunnel hat eine Länge von knapp 400 m. Er hat in der Tunnelmitte seinen Hochpunkt und entwässert zu den beiden Tunnelportalen hin. Im Längsschnitt weist er eine Krümmung auf. Die Untersuchungen haben ergeben, dass die äußere Standsicherheit gegeben ist. Altersbedingt weist die Tunnelschale jedoch Durchfeuchtungen, Abschalungen und Ausbrüche auf. Im aktuellen Zustand ist die Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger daher nicht gegeben. Sicherungsmaßnahmen sind zwingende Voraussetzung für die Umnutzung des Tunnels. Der Tunnel muss vollflächig mittels Dränmatten, Dichtungsbahnen und Spritzbeton gesichert werden. Die Tunnellängsentwässerung muss instandgesetzt werden.

Der Tunnel erhält eine besondere Beleuchtung, die zum einen die Belange der Verkehrssicherheit erfüllt und diesen zum anderen durch kreative Lichtgestaltung emotional aufwertet. Dadurch wird dieser zu einem Ort, der Neugier weckt, Sicherheit vermittelt und positive Assoziationen fördert.

Auf der Nordseite des Tunnels wird der Geh- und Radweg wieder getrennt. Im Einschnitt verläuft die Trasse weiter, bis sie beim Eingang des Friedhofes das Niveau der Straße „Im Wannental“ erreicht. Die Ableitung des Fuß- und Radverkehrs erfolgt analog zum Beginn der Infrastrukturen an der Merkurstraße in getrennter Form. Von dort werden Radfahrende auf der Fahrbahn der Straße Im Wannental geführt, die zu einer Fahrradstraße umgewandelt wird. An der Jägerhausstraße wird die neue Verbindung mit der Radroute Ost verknüpft. Eine Weiterführung der Infrastrukturen auf der ehemaligen Bahntrasse ist nicht vorgesehen, da hochwertige Vegetation vernichtet werden müsste und sich der Abbruch des Bahndamms inkl. Widerlager der ehemaligen Bahnbrücke als zu kostenintensiv darstellt.

## Kosten

Die Kosten gliedern sich wie folgt auf:

Grunderwerb (MwSt.-frei)	910.000 EUR
Baukosten Radweg (netto)	2.284.000 EUR
Baukosten Tunnel (netto)	4.118.000 EUR
Baunebenkosten	1.556.000 EUR
Unvorhergesehenes/Kostenreserve (15 %)	1.109.227 EUR
Mehrwertsteuer (19 %)	1.722.723 EUR
<b>Gesamtkosten brutto</b>	<b>11.700.000 EUR</b>

davon

88,7 % Förderanteil (LGVFG / Sonderprogramm Stadt+Land)	10.381.900 EUR
11,3 % Eigenanteil Stadt Heilbronn	1.318.100 EUR

## Stellungnahme BIC [Entwurf]

Für Unvorhergesehenes wurden 15 % vorgesehen, was angemessen erscheint. Teilweise müssen Risiken in den nächsten Planungsschritten noch bearbeitet werden (z.B. faunistische Untersuchungen). Eine Preisanpassung bis zur Vergabe ist nicht separat berücksichtigt, die Ermittlung der Kosten wurde jedoch aktuell erstellt und die Vergabe soll in 2026 ausgeführt werden.

### III. Finanzwirtschaft

#### a. Finanzwirtschaftliche Beurteilung:

Derzeit stehen im Haushalt unter 2025 bis 2028 für das Projekt „Fuß- und Radweg Bottwarbahntrasse“ 11.700.000 EUR zur Verfügung:

- Die erforderlichen Mittel zur Finanzierung des Fuß- und Radweg Bottwarbahntrasse in Höhe von 9.000.000 EUR stehen im Teilhaushalt 66 (Straßenwesen und Gewässer) beim Investitionsauftrag I54105250324 zur Verfügung.
- Die erforderlichen Mittel zur Finanzierung des Grunderwerbs in Höhe von 2.700.000 EUR stehen im Teilhaushalt 66 (Straßenwesen und Gewässer) beim Investitionsauftrag I54105250159 zur Verfügung.

#### Förderung:

Das Projekt wurde zur Förderung in das LGVFG-Programm und das Sonderprogramm „Stadt- und Land“ des Bundes angemeldet. Die Programmaufnahme ist erfolgt. Die Förderquote beträgt 90 % der förderfähigen Investitionskosten ( $\cong$  8.494.282 EUR) zzgl. einer Planungspauschale in Höhe von 20 % ( $\cong$  1.887.618 EUR). Die Gesamtförderung beträgt somit 10.381.900 EUR und somit 88,7 % der Gesamtkosten. Der Eigenanteil der Stadt Heilbronn liegt bei 1.318.100 EUR und somit 11,3 %.

Da das Sonderprogramm des Bundes überzeichnet ist und ausläuft, werden keine neuen Projekte aufgenommen. Dieses Förderszenario stellt somit eine einmalige Chance für die Stadt Heilbronn dar. Sollte das Projekt zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden, stünden nur noch die Fördermittel nach LGVFG zur Verfügung. Die Förderquote beträgt hier in der Regel 50 % zzgl. 20 % für Planungsleistungen, berechnet auf die anrechenbaren Kosten. Ein etwaiger Klimabonus, der die Förderquote auf 75 % anheben würde, ist an hohe Ansprüche verknüpft und nicht gesichert.

#### b. Buchhalterische Abwicklung/betroffene Buchungsobjekte

##### Wo sind die Mittel im Haushalt veranschlagt?

THH	Buchungsobjekt	Sachkonto	HHJ	Betrag
66	I54105250324 Fuß-/Radweg Bottwarbahntrasse	78720000	Plan 2024	400.000
			Plan 2025	400.000
			Plan 2026	2.400.000
			Plan 2027	2.900.000
			Plan 2028	2.900.000

66	I54105250159 Fuß-/Radweg Bottwarbahntrasse, Grunderwerb	78720000	Plan 2025	2.700.000
<b>SUMME</b>				<b>11.700.000</b>

### Wo sind die Zuschüsse im Haushalt veranschlagt

THH	Buchungsobjekt	Sach- konto	HHJ	Betrag
66	I54101250924 Fuß- und Radweg Bottwarbahntrasse, Zuschüsse	78720000	Plan 2026 Plan 2027 Plan 2028	4.500.000 2.800.000 2.200.000
<b>SUMME</b>				<b>9.500.000</b>

#### c. Folgekosten, kalkulatorische AfA/Zins

##### Unterhaltung (vgl. Drucksache zu151/2023)

Personal- / Betriebs- / Unterhaltungskosten 8.075 EUR

Straßenbau (inkl. bestehende Straßenflächen)

ca. 9.500 m<sup>2</sup> x 0,85 EUR / m<sup>2</sup> (ohne Tunnel)

Personal- / Betriebs- / Unterhaltungskosten 24.700 EUR

Tunnelbauwerk (inkl. Radweg und Beleuchtung)

Besondere Beleuchtung 19.500 EUR

Gesamt 52.275 EUR

##### Abschreibung und Zins

Radwege haben nach ABBV eine Nutzungsdauer von 25 Jahren. Dies bedeutet, dass nach 25 Jahren der Radweg inklusive Tragschicht und Schotterkörper erneuert werden müsste. Die Erfahrungswerte in der Stadt Heilbronn zeigen jedoch, dass eine grundhafte Erneuerung frühestens nach 75 Jahre zu erwarten ist. Tunnel haben nach ABBV eine Nutzungsdauer von 130 Jahren. Da die Verwaltung keine eigenen Erfahrungswerte vorliegen, wird der Wert nach ABBV angenommen. Daraus ergeben sich folgende Werte für Abschreibung und Zins:

Kalkulierte AfA Radweg n=75 Jahre 1,3 % x 3.885.000 EUR 51.326 EUR

Kalkulierte AfA Tunnel n=130 Jahre 0,8 % x 7.004.845 EUR 53.389 EUR

Kalkulierter Zins Radweg: 1,4 % auf 1.942.577,5 EUR 26.946 EUR

Kalkulierter Zins Tunnel: 1,4 % auf 3.502.422,68 EUR 48.584 EUR

(kalkulatorischer Zinssatz: vgl. DS 036/2025)

Gesamt 180.245 EUR

##### Tunneloptionen (vgl. Drucksache zu151/2023) [Kosten pro Jahr]

Um die Sicherheit im Tunnel weiter zu erhöhen wurden mit der Drucksache zu151/2023 diverse Elemente geprüft und hinsichtlich der Kosten kalkuliert:

Videoüberwachung 36.500 EUR

Sicherheitsdienst 40.900 EUR

Mobilfunk (laufende Kosten liegen beim Anbieter)

0 EUR

#### **IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben**

Der Antragsgegenstand ist kein Vorhaben im Sinne der „Leitlinie für eine mitgestaltende Bürgerbeteiligung in Heilbronn“. Eine Bürgerbeteiligung ist nicht vorgesehen.

Der Arbeitskreis Fuß- und Radverkehr wurde im Projekt beteiligt. In dem Arbeitskreis vertreten sind u.a. Interessensvertretungen verschiedener Verkehrsclubs (ADFC, VCD) und Selbsthilfefverbände (bspw. der Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg).

#### **V. Klimarelevante Auswirkungen**

Positive Auswirkungen auf das Klima.

##### Begründung:

Die Maßnahme stärkt den Umweltverbund und trägt durch die Verlagerung vom Pkw-Verkehr auf Rad- und Fußwege zu einer Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei.

Straßenbauliche Anpassungen sowie die neue Spritzbeton-Tunnelschale verursachen zwar baubedingte Emissionen, werden jedoch durch Entsiegelung, Begrünung und die Umwandlung von Abschnitten zu Fahrradstraßen langfristig ausgeglichen.

Insgesamt gewährleistet die hohe Nutzungsdauer von Radweg und Tunnel eine nachhaltige Klimawirkung über mehrere Jahrzehnte, die im Vergleich zu klassischen Kfz-Straßen günstiger ausfällt.