

Neuer Radweg soll alle zufriedenstellen

Entlang der Bürgermeister-Kunz-Straße wird ein baumfreundliches Dreischicht-Verfahren angewendet

Von Marius Blume

HEPPENHEIM. Der Radweg entlang der Heppenheimer Bürgermeister-Kunz-Straße ist eigentlich ein idyllischer, die Bäume verleihen ihm einen Allee-Charakter. Aber ihre Wurzeln drängen auf der Suche nach Wasser immer wieder durch den Asphalt. Dadurch entstehen Stolperfallen. Zum Leidwesen der Radfahrer. Ihr Verband, der ADFC, monierte dieses Problem, doch kann er sich als Quasi-Umwelt-Lobby schlecht gegen Bäume aussprechen. Es brauchte eine andere Lösung. Die Stadt sieht nun eine Möglichkeit gefunden und wagt ein Pilotprojekt.

Mit im Boot sind zwei Akteure aus Heppenheim – Steinbruch-Nutzer Röhrig und Claus Schaab, unter anderem Erd- und Tiefbauer – sowie das niedersächsische Unternehmen Climateways, nach eigenen Angaben „der Experte für nachhaltige Schwammstädte“. Zu denen möchte Heppenheim zählen, betont Erste Stadträtin Christine Bender (SPD) bei einem Pressegespräch. Einer liefert also das Grundmaterial, einer die fertige Mischung, einer setzt das Ganze um – und einer oder eine, nämlich die Stadt, zahlt? „Wir gehen das zu viert an und sind uns auch bei den Kosten einig geworden“, sagt Bender auf Nachfrage nur augenzwinkernd dazu.

Zu Beginn der Bürgermeister-Kunz-Straße, von der B 460 aus betrachtet, war ein erster Abschnitt schon angelegt und alles bereit, um in voraussichtlich zwei bis drei Tagen den neuen Radweg bis zum Anschluss an die B3 zu errichten. Nach einer Methode, die Climateways-Geschäftsführer Mike Uhlmann zufolge schon die alten Römer angewandt hätten. Die zugleich für Stabilität und Umweltfreundlichkeit stehen soll. Unter der sichtbaren Deckschicht gibt es eine dynamische Schicht und



eine Tragschicht, bestehend aus einer im Labor erdennenen Mischung. Zu den Stärken des Dreischicht-Verfahrens, deren Elemente nach oben hin immer dünner werden, zählen das Verwenden rein natürlichen Materials, eine hohe Stabilität und eben enorme Luft- sowie Wasserdurchlässigkeit. Über versiegelte Flächen schießt das Wasser hinweg. Solch ein Weg, wie er hier nun entstehen soll, nimmt auf und konserviert. Die damit verbundene Hoffnung ist also auch eine gute Versorgung der Bäume, die ihre Wurzeln somit nicht nach oben treiben und durch den Weg brechen müssen.

Schaab begrüßt diese ökologische und schadstofffreie Mög-

lichkeit, bei deutlich geringerem Energieverbrauch neue Wege zu gehen. Angesichts der hohen Auflagen und insbesondere Entsorgungskosten etwa bei klassischem Asphalt ist dieses Verfahren auch wirtschaftlich interessant. Vorige Woche haben seine Leute mit dem Abtragen des alten Wegs begonnen.

Was ist der Clou am neuen Modell? Die dem Bedarf, in diesem Falle Radverkehr, angepasste Körnung und vieles mehr. Das der Weg am Ende eher gräulich wird, liegt am Stein. Als Technischer Vertriebsleiter unterstreicht Daniel Rotarius (Climateways), dass sein Unternehmen immer regionale Partner suche. „Im Saar-

land ist der Stein oft eher rötlich, in Limburg, wo ich herkomme, ist er gelb.“

Was in der Theorie gut klingt und vor allem in Natur- und Wasserschutzgebieten schon Anwendung fand, will der hier kooperierende Zirkel nach Fertigstellung in regelmäßigen Abständen über ein Jahr hinweg in Augenschein nehmen. Schneidet der Weg gut ab, will die Stadt Bender zufolge dann schauen, wo dieses Pilotprojekt mit Vorbildcharakter noch Anwendung finden kann. Starkregen-Ereignisse sind im Blick. Wasser ist kostbar und immer rarer, darum soll der Regen generell nicht verloren gehen oder Schaden anrichten, sondern eben den für eine lebenswerte

Stadt immer wichtiger werden. Den Bäumen helfen. Stichwort Schwammstadt.

Dort, wo besondere Herausforderungen bestehen und eine hohe Verkehrslast zu bewältigen ist, könnte es weitergehen. Durchaus mit einer anderen Mischung. Thomas Dexheimer vom Baubetriebshof denkt zum Beispiel an den Parkplatz Bruchsee an der Seestraße. Rotarius weist zudem darauf hin, dass anders als bei herkömmlichen Verfahren nichts aufwendig aufzubrechen wäre, wenn zum Beispiel noch Leitungen zu verlegen oder zu ersetzen sind.

Neunzig Prozent des verarbeiteten Steinmaterials kommen aus Heppenheim, von der Röh-

rig Granit GmbH. Manager Mathias Stephan macht deutlich, dass es dem Steinbruch-Unternehmen vor allem um die Reduktion der Frachtdistanz, um Regionalität gehe. Kritiker sehen das anders, aber ein Bewusstsein für die Natur sei Teil der Firmenphilosophie. Ebenso Dankbarkeit für dieses Steinvorkommen, hier seit vielen Millionen Jahren. „Uns hat das Material überzeugt“, sagt Bender für die Stadt und freut sich auf „eine schöne Lösung“ für alle. Wenn die Sonne weiter an Kraft gewinnt, heizt sich Asphalt bald locker auf 50 Grad auf. Die niedersächsische Heppenheimer-Mischung liege dann vielleicht bei 34 Grad, wirbt Rotarius auch auf diese Weise.