

Rad- und Fußwegverbindung über den Neckar

**Dokumentation des Bürgerforums
am 17. Juli 2018 und der
Onlinebeteiligung**

Inhaltsverzeichnis

Teil 1 - Bürgerforum 17. Juli 2017

1. Begrüßung und inhaltliche Einführung	7
2. Strukturierung und Ablauf des Bürgerforums	7
3. Ergebnisdokumentation Dialogphase	8
AG Freiflächen / Grünflächen	8
AG Zu-/Abfahrten.....	13
AG Stadtbild.....	20

Teil 2 - Onlinebeteiligung

1. Einleitung	27
2. Ablauf	27
3. Statistische Auswertung.....	27
4. Dokumentation der Diskussion.....	29

Teil 1
Bürgerforum 17. Juli 2017

1. Begrüßung und inhaltliche Einführung

Herr Prof. Michael Braum, geschäftsführender Direktor der IBA Heidelberg, heißt die Bürgerinnen und Bürger zum Bürgerforum zur Rad- und Fußwegverbindung über den Neckar im Bürgerhaus Bahnstadt herzlich willkommen.

Herr Prof. Dr. Braum erläutert das Ziel der Veranstaltung und die geplante Vorgehensweise zur Planung der neuen Rad- und Fußwegeverbindung über den Neckar (s. Präsentation im Anhang). Zum Input von Prof. Braum gibt es im Plenum verschiedene Nachfragen, die vor dem Gang in die Arbeitsgruppen beantwortet werden. Die Themen der Nachfragen spiegeln sich in den Beiträgen zu den Arbeitsgruppen wieder, die weiter unten dokumentiert werden.

Für das Moderationsteam begrüßt Herr Lobeck von promediare die Anwesenden und erläutert den Ablauf des Bürgerforums.



2. Strukturierung und Ablauf des Bürgerforums

Der Gemeinderat der Stadt hat beschlossen, eine neue Fuß- und Radwegeverbindung über den Neckar auf Realisierbarkeit zu prüfen. Die IBA Heidelberg hat das Projekt aufgenommen und begleitet es. Um eine qualitätsvolle Planung zu gewährleisten, sollen im Rahmen eines Wettbewerbs und einer Mehrfachbeauftragung von mehreren Planungsbüros Ideen zur neuen Verbindung entwickelt werden. Damit die Büros neben technischen Vorgaben und Rahmenbedingungen, die der Stadt bekannt sind, auch die Kenntnisse und Vorstellungen der Bürgerschaft bei ihrer Arbeit berücksichtigen können, sollen diese im Bürgerforum ermittelt werden.

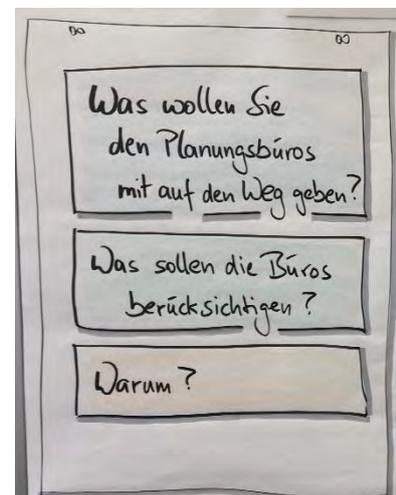
Im Vorfeld der Veranstaltung sind drei Themenfelder erarbeitet worden, zu denen die Büros besonders auf Kenntnisse und Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger angewiesen sind:

- Einbindung der Brücke ins Stadtbild
- Zu- und Abgänge der Brücke
- Nutzung der Frei- und Grünräume entlang der Brücke

Zu diesen drei Themenfeldern werden Arbeitsgruppen durchgeführt und die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, nacheinander an allen drei Arbeitsgruppen mitzuarbeiten, die jeweils 30 Minuten tagen. In den drei Arbeitsgruppen werden folgende Fragen behandelt:

- Was wollen Sie den Planungsbüros mit auf den Weg geben?
- Was sollen die Büros berücksichtigen?
- Warum?

Als Input stellen Fachexperten die Hinweise an die Büros vor, die die Stadtverwaltung bereits vorbereitet hat. Diese können von den Teilnehmenden kommentiert beziehungsweise diskutiert werden.



Konkret werden zu den drei Themenfeldern folgende Punkte als Input präsentiert:

Nutzung der Frei- und Grünräume entlang der Brücke:

- möglichst viele Bäume erhalten (Gneisenauplatz und Nordufer)
- Hundewiese am Nordufer einbinden
- Haus am Wehrsteg muss eingebunden werden
- Schutzzonen und Landschaftsraum am Nordufer müssen berücksichtigt werden
- Berücksichtigung der Schiffsanlegestellen und Schaffung von Aufenthaltsqualitäten
- Grün- u. Erlebnisraum aufwerten (Gneisenauplatz und Nordufer)

Zu- und Abgänge der Brücke:

- die Rampen in den Grün- und Stadtraum integrieren
- eine zusätzliche Rampe im Bereich des Gneisenauplatzes
- sinnvolle Anbindung an das bestehende Radwegenetz
- Barrierefreiheit
- sinnvolle zusätzliche Zu- und Abgänge für Fußgänger identifizieren
- Berücksichtigung und Einbindung der Notfallzufahrt am Nordufer

Einbindung der Brücke ins Stadtbild:

- den Kontext der bestehenden Brücken und Wehranlagen berücksichtigen
- das gesamte Stadtbild berücksichtigen (Heidelbergpanorama: Blick vom Schloss und ins Neckartal)
- angemessenes Stadttor (Bereich über dem Autobahnzubringer).

In den Arbeitsgruppen stehen jeweils Karten zur Verfügung, in denen ortsbezogene Anmerkungen mittels Post-it eingetragen werden können. Anmerkungen und Hinweise ohne Ortsbezug oder übergreifender Natur werden auf Flip-Charts dokumentiert. Die Fotos der Karten und Flip-Charts sind im Folgenden in den Kapiteln der Arbeitsgruppen dokumentiert.

3. Ergebnisdokumentation Dialogphase

Die von den Teilnehmenden vorgebrachten Anmerkungen – sofern zum besseren Verständnis erforderlich – sind aus Kenntnis der geführten Diskussion im Protokoll durch die Moderation ergänzt und thematisch-inhaltlich geordnet. Eine Wertung der Diskussionsbeiträge erfolgt nicht. Zum Teil finden sich Nennungen, die den Zuschnitt der einzelnen Gruppen überschreiten, was in der Diskussion ausdrücklich zugelassen war.

AG Freiflächen / Grünflächen

Fachliche Begleitung Herr Zillich, IBA Heidelberg
Herr Schwarz, Stadt Heidelberg
Moderation Herr Lobeck und Frau Hettich, promediare

Bäume

In den Diskussionen wird sowohl für einen Erhalt aller Bäume auf den Grünflächen wie auch für eine behutsame Entnahme von Bäumen plädiert, sofern dies für den Bau nötig ist oder bessere Nutzungsmöglichkeiten zulässt. Die Bäume am Gneisenaupark werden von den Anwohnern als Schutz vor den Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wahrgenommen. Wichtig ist den Bürgerinnen und Bürgern, dass gegebenenfalls wegfallende Bäume/Grünstrukturen an anderer Stelle im Quartier mindestens ausgeglichen werden.

- Alle Bäume erhalten (Gneisenaupark und Ochsenkopfwiese)
- Bäume am Nordufer erhalten

- Bäume am Gneisenauplatz wirken als Emissionsschutz → erhalten
- Alle Bäume zu erhalten schränkt die Nutzungsmöglichkeiten der Flächen ein
- Nicht grundsätzlich alle Bäume erhalten, sondern eine gute Planung und Ersatzbäume schaffen
- Fällung „kranker Bäume“ nur, wenn unabhängige Fachleute dies bescheinigen

Grünflächen

In der Diskussion wird sowohl dafür plädiert, die bestehenden Grünflächen zu erhalten und zu qualifizieren (Radwege verbreitern, Joggingstrecke erhalten, Nutzungskonflikte eindämmen) wie auch sie gegebenenfalls für das Brückenbauwerk zu „opfern“. Letzteres unter der Bedingung, einen höherwertigen Ersatz an anderer Stelle im Quartier zu schaffen. Die Grünflächen entlang der Brücke sollten gute Fußwege und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten (Bänke). Zu-/Abgänge zur Brücke könnten genutzt werden, einen ikonischen Stadteingang zu schaffen. Der Gneisenauplatz sollte auch auf Altlasten geprüft und diese dann gegebenenfalls im Zuge des Neubaus beseitigt werden.

- Evtl. Grünfläche Gneisenaupark „opfern“, wenn dadurch an dieser Stelle etwas Besseres entstehen kann und es einen besseren Ausgleich im Quartier gibt (größere/bessere Grünfläche an anderer Stelle, z.B. Betriebshof)
- Bestehende Grünflächen entlang der Brücke qualifizieren
- Gneisenaupark und Ochsenkopfwiese durch ein Tieferlegen der Autobahn miteinander verbinden
- Grünfläche auf der Brücke (Gneisenaupark), wegen des Verkehrs ist die Aufenthaltsqualität über dem Verkehr höher als am Boden, Vorbild Metro Linie Paris, New York
- Durch Sträucher am Gneisenaupark diesen von den Straßen abschirmen
- Am Gneisenaupark und der Ochsenkopfwiese sollten Bänke aufgestellt werden
- Gute Fußwege in den Grünflächen (z.B. Gneisenaupark)
- Palmen am Gneisenaupark ersetzen (sind unpassend)
- Prüfen, ob am südlichen Ufer eine Grünfläche möglich ist
- Joggingstrecke am Nordufer erhalten
- Beseitigung der Altlasten unter dem Gneisenaupark
- Nutzungskonflikte zwischen Hundehaltern und Radfahrern am Nordufer und auf den anderen Grünflächen bestehen
- Radweg am Nordufer verbreitern
- Im Norden einen grünen ikonischen Stadteingang schaffen

Parkhaus

Während einige Bürgerinnen und Bürger den Bau eines Parkhauses in der Nähe des Gneisenauplatzes grundsätzlich ablehnen (Befürchtung z.B. dadurch mehr Autoverkehr anzuziehen), wird von anderen der Vorschlag eingebracht, ein Parkhaus unterirdisch zu errichten oder damit die bestehenden Straßen abzudecken. Auch eine Begrünung eines oberirdischen Parkhauses wird angeregt. Einige Bürgerinnen und Bürger sehen in einem Parkhaus, das Park & Ride mit dem Fahrrad ermöglicht, eine gute Option, um die Universitätsstandorte anzuschließen.

- Kein Parkhaus oder Parkflächen planen
- Begrüntes Parkhaus über der Gneisenaustraße/Gneisenauplatz für Bike & Ride und die Entlastung von Bergheim; auch unterirdisch möglich
- Parkhaus zieht auch zusätzlichen Autoverkehr an
- Parkhaus ist ein Tropfen auf den heißen Stein
- Parkhaus unterirdisch errichten oder Straße damit abdecken

Nutzungsmöglichkeiten eines Brückenbauwerks

Unter dem Brückenbauwerk am Gneisenauplatz sollen keine Angsträume oder „Schmuddelecken“ entstehen. Als Nutzungsmöglichkeiten werden Servicestationen für Radfahrer*innen, kleine Geschäfte, ein Kiosk, ein Café oder aber eine Platzanlage angeregt. In Verbindung mit Gastronomie könnte ggf. eine Toilette zur Verfügung gestellt werden.

Auf der Brücke können sich einige Bürgerinnen und Bürger Aussichtsplattformen vorstellen, die schöne Blicke auf Heidelberg ermöglichen. Hier wird auch die Gefahr gesehen, dass es zu Konflikten zwischen stehen bleibenden Tourist*innen und Radfahrer*innen kommen könnte, wenn keine derartigen Möglichkeiten geschaffen werden.

Es wird vorgeschlagen, die bestehenden Straßen rund um den Gneisenauplatz im Brückenbauwerk verschwinden zu lassen.

- Keine Schmutzdecken unter der Brücke, gute Beleuchtung
- Kleine Geschäfte, Kiosk unter der Brücke
- Toilettenhäuschen an einem möglichen Café
- Servicestation für Radfahrer an beiden Ufern
- Bedarf und Rentabilität einer Gastronomie kritisch prüfen, damit diese nicht wieder schließen muss
- Kleine Platzanlage unter der Brücke
- Aussichtsplattform(en) auf der Brücke, die interessante Blicke auf Heidelberg ermöglichen und um Konflikte zwischen Fußgängern/Touristen und Radfahrern zu vermeiden
- Straßen im Brückenbauwerk verschwinden lassen
- „Brückendichter im Pfeilerhaus“

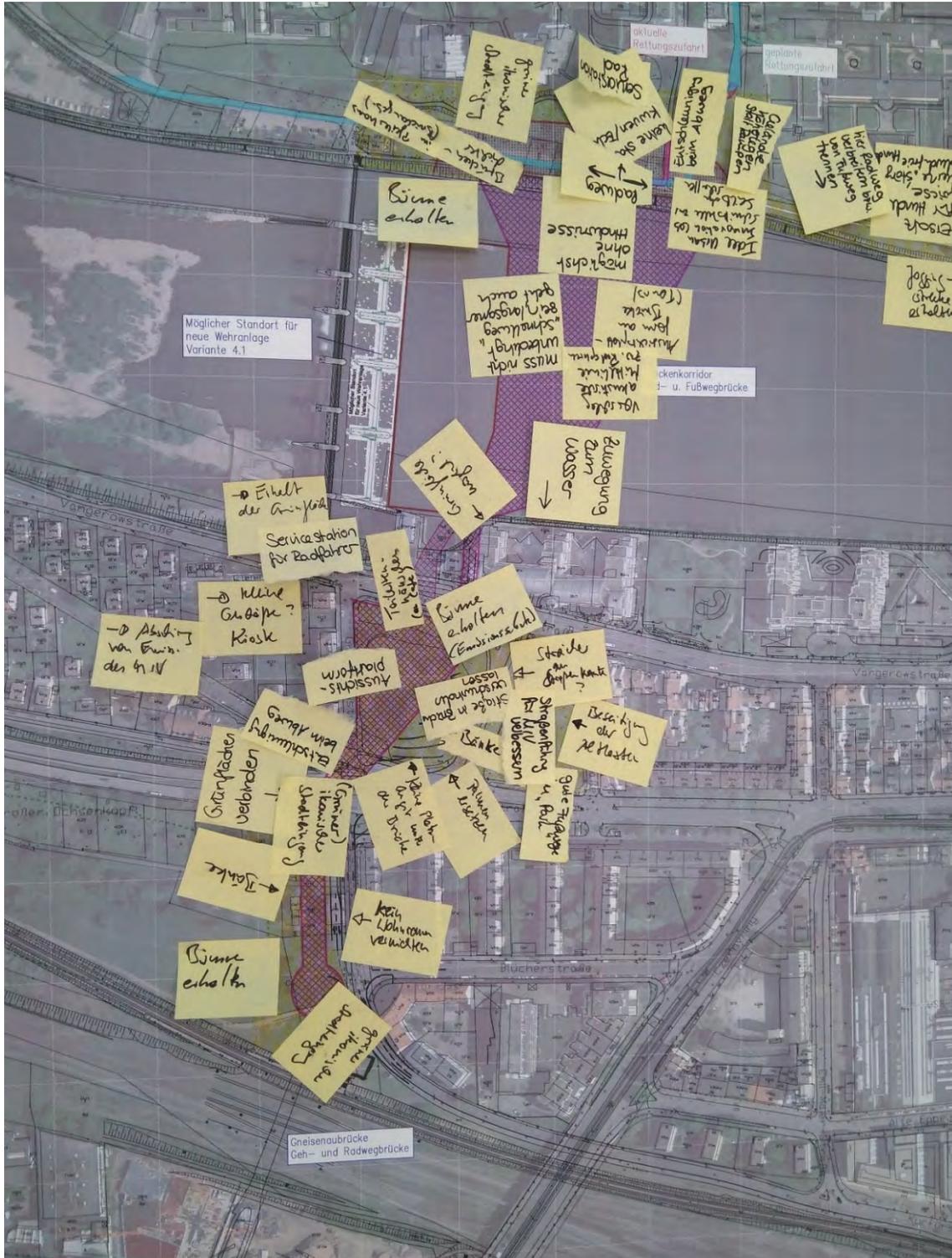
Brückenbauwerk

Die Brücke soll breit genug sein, um Überholvorgänge zu ermöglichen (auch an Lastenräder denken). Eine akustische Trennlinie zwischen den Fahrbahnen könnte die Sicherheit erhöhen. Die Bürgerinnen und Bürger fordern zudem einen Wetter-/Windschutz (auch bei Schnee/Eis). Über die Frage, ob die Brücke als Schnellweg eine möglichst zügige Überquerung ermöglichen sollte oder nicht, herrschen unterschiedliche Ansichten. Bei den Abfahrten wird angemerkt, dass hier Radfahrer*innen entschleunigt werden sollten, um gefährliche Situationen zu vermeiden. Auch sollen dort scharfe Kurven/Ecken vermieden werden. Als Alternative zu Rampen am Nordufer schlägt ein Bürger vor, das gesamte Gelände dort höherzulegen. Für Fußgänger*innen sollte es zudem zusätzliche Treppen geben.

- Auch an Lastenräder denken
- Breite muss Überholvorgänge ermöglichen
- Wetterschutz, Windschutz, Schutz vor Eis/Glätte
- Akustische Mittellinie zwischen den Radspuren
- Für Fußgänger auch Treppen als Zu-/Abgang
- Entschleunigung der Abfahrten für Radfahrer, damit es nicht zu gefährlichen Situationen kommt
- Die Überquerung der Brücke muss für Radfahrer nicht unbedingt schnell sein (Schnellweg), Qualität ist wichtiger
- Möglichst keine Hindernisse auf der Brücke
- Keine starken Kurven/Ecken bei den Zu- und Abwegen
- Statt Rampen am Nordufer das gesamte Gelände höherlegen

Sonstiges

- Keinen Wohnraum vernichten
- Wohnbebauung und Aufenthaltsflächen von Emissionen des MIV abschirmen, derzeit wirken z.B. Bäume am Gneisenauplatz derartig
- Zugang zum Fluss vom Südufer aus ermöglichen (z.B. Bootsanleger)
- Im Norden und im Süden mit der Brücke einen grünen ikonischen Stadteingang schaffen
- Gute Anbindung an den HBF sicherstellen
- Notwendigkeit der Yorckstraße? Ggf. Platzweiterung an dieser Stelle
- Straßenführung für den MIV am Gneisenauplatz verbessern
- Projekte „Brücke“ und Masterplan Neuenheimer Feld zusammendenken, allerdings Brücke dadurch auch nicht verzögern
- Ggf. Schnittstelle zur Seilbahn schaffen (Idee Urban Innovation)



Fotoprotokoll Freiflächen 1



Fotoprotokoll Freiflächen 2

AG Zu-/Abfahrten

Fachliche Begleitung Herr Sandmaier, Stadt Heidelberg
Herr Rudolf, Ingenieurgruppe Bauen
Moderation Frau Ehrlich, Stadt Heidelberg

Rampen / Zugänge

Rampen sollen nicht zu steil werden, die genauen Punkte für Rampen sollen aus einer Untersuchung der Quellverkehre ermittelt werden. Zur Gestaltung der Rampen wird eine Begrünung vorgeschlagen, aber auch, sie so unauffällig wie möglich zu bauen. Für das Nordufer wird eine Geländemodellierung empfohlen, um so Rampen zu vermeiden und das Stadtbild zu verbessern. Prinzipiell soll für die Fußgänger jenseits der Rampen ein kurzer, direkter Zugang zu der Brücke möglich sein, um nicht lange Rampenwege laufen zu müssen (Aufzüge oder Treppen).

- Zu hohe Steigung bei Rampen – Brücke wird wegen Anstrengung nicht von Radfahrern angenommen
- Rampen und Zugänge für Wieblinger und Bergheimer in Nähe der B 37
- Rampen begrünen
- Alle Rampen so unauffällig wie möglich
- Gelände modellieren statt Rampen = Verbesserung Stadtbild
- Abfahrten für Radfahrer an den Brückenköpfen nicht im rechten Winkel
- Große, breite Rampen nicht zu steil für Radfahrer, Fußgänger Vorrang bei Aufzügen
- Untersuchung, wo meiste Radfahrer herkommen – entsprechend Rampen planen
- Verkehrsströme messen für Lagebestimmung der Rampen
- Aufzüge für Rollstuhlfahrer (zusätzlich zu Rampen)
- Barrierefreiheit beachten und keine Aufgänge wie bei der Theodor-Heuss-Brücke
- Aufzüge, in die Fahrräder passen.
- Effiziente = kurze Anfahrtstrecken zur Brücke
- Keine rechten Winkel für Radfahrer
- Vangerowstraße als Ausgangspunkt der Rampe
- Fußgängeraufgänge hier (nördlich Vangerowstraße Mitte Gneisenaupark, nahe der Bushaltestelle)
- Kreuzungsproblematik auf der Brücke berücksichtigen, die durch die Rampe entsteht
- Gibt es Alternativen zur Rampe im Park in Bergheim, um den Park so zu belassen?
- Aufgang von der Vangerowstraße aus: kurzer Treppenaufgang und Aufzug statt Rampe
- Kein Aufzug! Besser eine Rampe! Aufzug hat nur begrenzte Kapazität, kann ausfallen, wird vermüllt, muss regelmäßig für viel Geld gewartet werden, höchstens zusätzlich
- Bei den Treppen zusätzlich auch eine Schieberinne für Kinderwägen und Fahrräder vorsehen
- Aufzug in Nähe Haltestelle
- Für Behinderte zusätzliche Aufzüge im Parkhaus
- Begrünung der Rampe (mit Kletterpflanzen und hohen Bäumen)

- Rampe aus Wieblingen über Mannheimer Straße/Gneisenaustraße

- Anfahrt aus Wieblingen hier entlangführen (auf Mannheimer Straße)
- Mannheimer Str.: Eher kein guter Anfahrtsweg für Wieblingen
- Gute Anbindung in Richtung Hauptbahnhof für Bahn-Rad-Pendler sicherstellen
- Anbindung der Brücke vor allem auch Richtung Hauptbahnhof (nicht nur Gneisenaubrücke)
- Vorfahrtsregelungen treffen im Zugangsbereich der Rampe am Ochsenkopf mit dem einfließenden Radverkehr von Bergheim, Hauptbahnhof und Wieblingen versus denjenigen, die von der Gneisenaubrücke kommen
- Auffahrt schwarzer Weg sicherstellen
- Südufer: Fahrradaufzug am Neckar
- Großer Ochsenkopf: Ampel für Radfahrer vermeiden für Fall das Betriebshof hinkommt (durch Zufahrt in den Betriebshof hinein)

Anbindung am Nordufer

- Hauptstrom zur Uni hier entlang (vorbei an den Marsilius-Arkaden)
- Keine Staus auf Nordufer in ost-westlicher Richtung, um die derzeit dort bestehende Wegequalität zu erhalten
- Direkter Fußgängeraufgang am Nordufer
- Rampe zum Beispiel wie Korkenzieheraufgang bei Theodor-Heuss-Brücke
- Kreisverkehr, um direkte Anbindung an die drei Richtungen (West, Osten, Norden) zu ermöglichen
- Geländemodellierung, um Rampen zu vermeiden
- Wegstück zwischen Wehrsteg und Neckarwiese wird auch rege von Fußgängern, auch mit Kindern, genutzt und sollte daher keine Fahrradstrecke für schnelle Radfahrer sein. Lieber weiter nördlich den Verkehr nach Neuenheim entlangleiten.
- es sollte kein Fahrverbot für Radfahrer auf dem Wegstück zwischen Wehrsteg und Neckarwiese eingerichtet werden, weil gern auch von Radfahrern genutzt
- Ausrichtung der Rampe sollte in zwei Richtung gehen: Pendler in Uni (Pfeil geradeaus) und Pendler zur Klinik (Pfeil links) bringen
- Radverkehr in alle drei Richtung verteilen
- Verkehrsfluss der Ost-West-Verbindung berücksichtigen

Fahrbahn

Zur Fahrbahn selbst wird mehrfach auf eine ausreichende Breite gedrängt. Sowohl auf eine Zunahme von Lasten- und E-Bikes wird hingewiesen als auch auf die Notwendigkeit, Überholvorgänge mit einzuplanen. Bei den Fußgängern sollten dabei auch Kinderwagen berücksichtigt werden. Mehrfach wurde auf die Notwendigkeit von Flächen für Touristen hingewiesen, die Fotos von der Stadt machen, damit diese den Radfahrern und auch Fußgängern nicht im Weg stehen müssen. Weiter gefasst, kann dieser Punkt auch als Aufenthaltsqualität auf der Brücke bezeichnet werden.

- Bahnbreite für die Zunahme von Lasten- und E-Bikes planen
- Breite sollte 6 m sein, gute Trennung Fuß-, Radverkehr. Keine Kreuzung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer planen, denn dann sind Konflikte vorprogrammiert.
- Durchgängige Spuraufteilung (Fuß und Rad) von Gneisenaubrücke zur Neckarbrücke, das heißt, kein Seitenwechsel der Rad- und Fußgängerspür beim Übergang zur nächsten Brücke
- Gesonderte Aussichtsplattformen für Touristen und Fußgänger, so dass Rad-Schnellverkehr nicht gebremst wird.
- Möglichkeiten zum Überholen, günstige Lösungen dafür suchen
- Kinderwagen bei Fußgängern bedenken
- Fußgängertreppen mit Kinderwagenspur
- Genügend Platz für Fußgänger, Aussichtsplattform – bessere Lösung als auf Theodor-Heuss-Brücke.
- Aussichtsplattform für Fußgänger
- Aufenthaltsqualitäten auf Brücke, Räume zum Verweilen, Fotos machen, Café.
- Effiziente Wegeführung ohne unnötige Umwege – Bögen für die Ästhetik sind in Ordnung (Beispiel Aachen), aber keine Verlängerung um Faktoren (ausgehängte Beispiele Xiamen, Saßnitz) (gemeint ist hier unnötige zusätzliche Verlängerungen der Fahrstrecke)
- Kreuzungsverkehr gut lösen

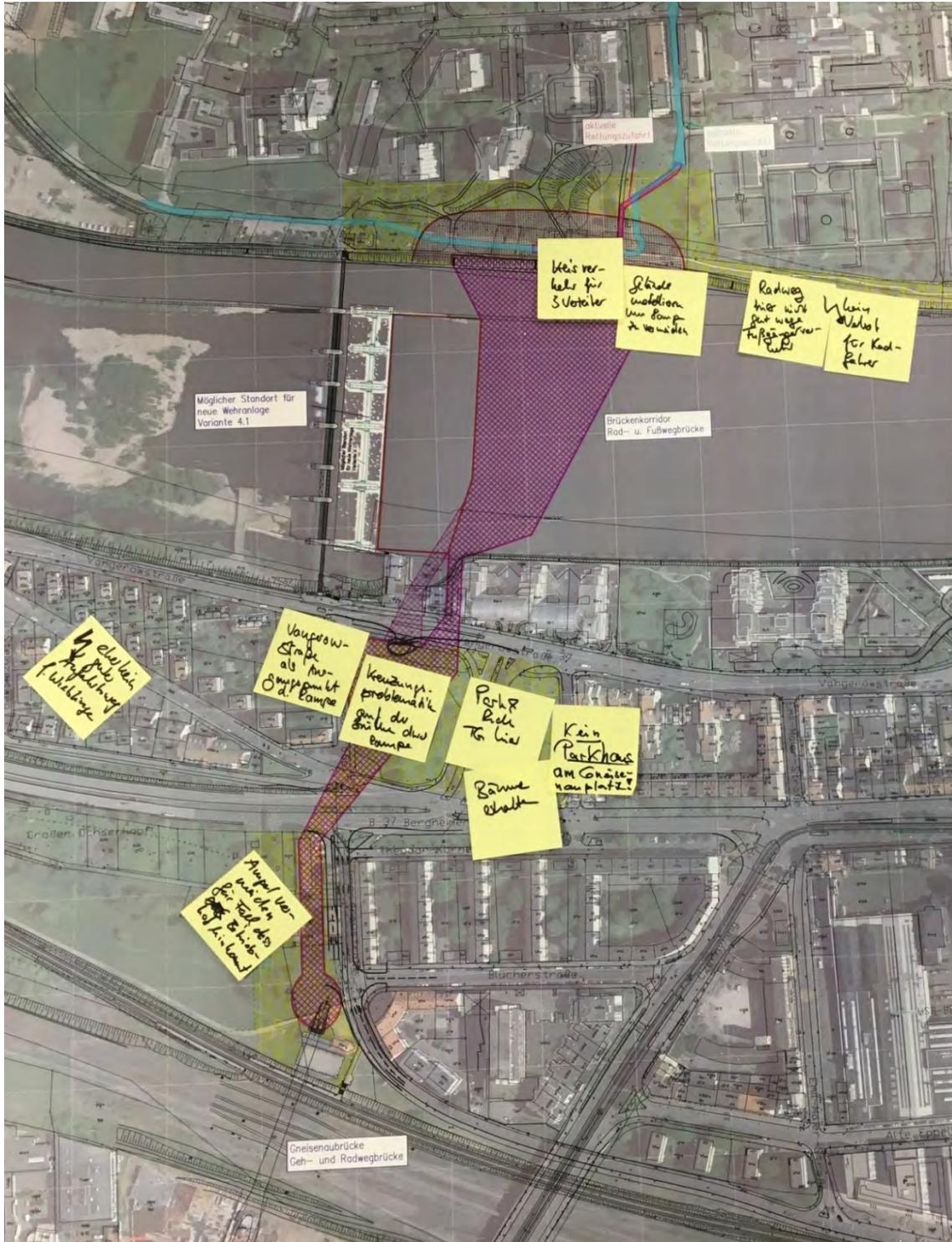
Parkplatz auf / unter Gneisenauplatz, Park & Ride und Grünfläche

Umstritten ist die Frage, ob auf oder unter dem Gneisenauplatz ein Parkhaus eingerichtet werden soll. Einerseits wird die Entlastung Bergheims vom Verkehr angeführt, wenn durch ein Park & Ride-System die Einpendler dort auf das Fahrrad umsteigen könnten, andererseits wird ein stärkerer Eingriff in den Gneisenaupark befürchtet. Hier wird einerseits gefordert, die Grünfläche zu erhalten, andererseits wird dafür plädiert, vom Ziel der Planung auszugehen und im Zweifel nachher neu zu begrünen und Ersatzbäume zu pflanzen.

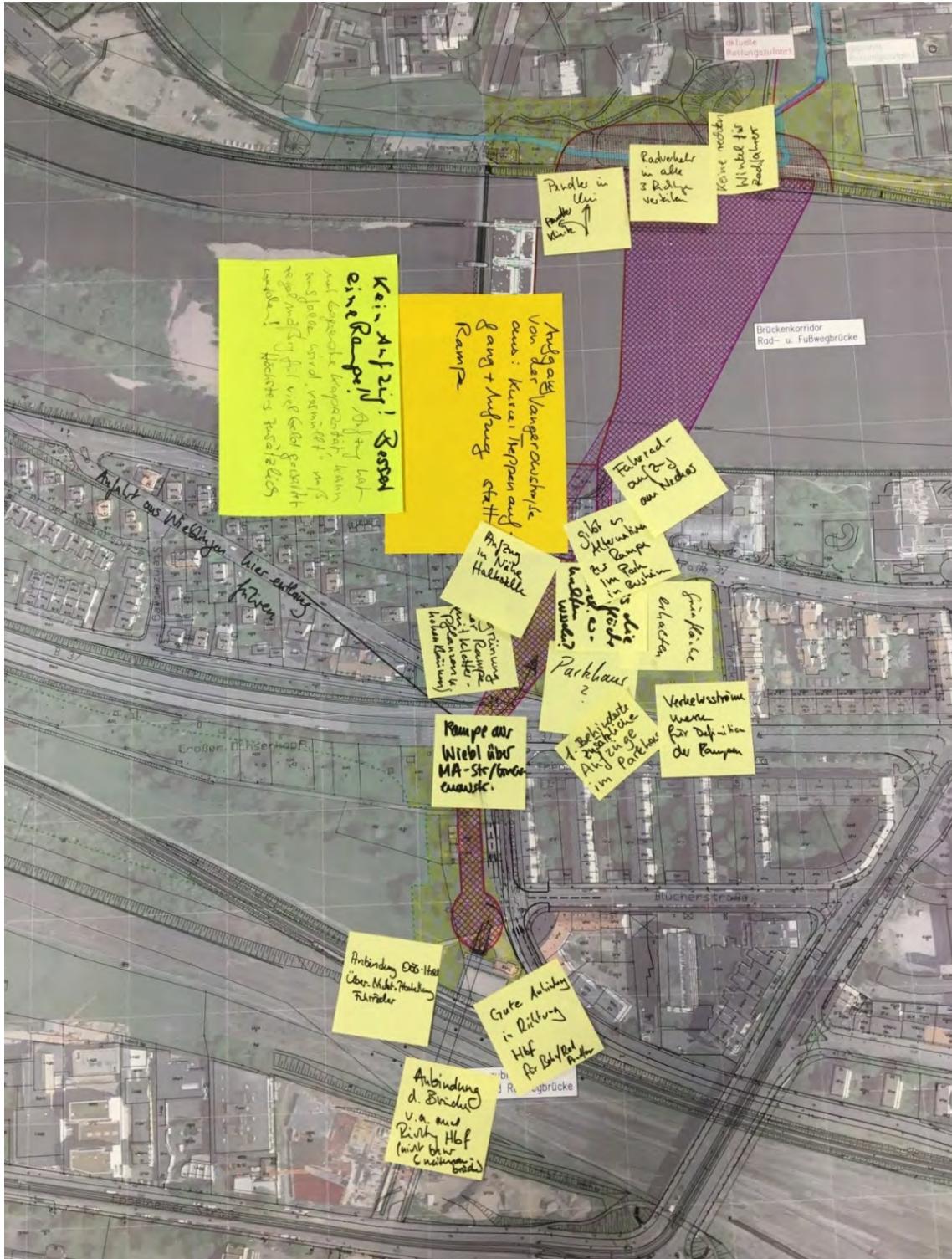
- Parkhaus Gneisenauplatz zur Entlastung des Neuenheimer Felds
- Überbauung der Gneisenaustraße mit Parkhaus, Café/Restaurant auf dem Dach, Begrünung, Bike und Ride am Brückenkopf
- Park & Ride Tiefgarage hier (Gneisenaupark)
- Tiefgarage unter Straße – Park & Ride-Überbrücke
- Park & Ride Möglichkeiten mitdenken
- Vermeidung von Verkehr durch Parkhaus (Entlastung Bergheim)
- Kein Parkhaus am Gneisenauplatz
- Keine neuen Parkhäuser
- Parkhaus?
- Keine Grünflächen opfern
- Grünfläche erhalten
- Muss die Grünfläche erhalten werden?
- Bäume erhalten
- Nicht die Maxime aufstellen „alle Bäume sollen erhalten bleiben“, besser eine sinnvolle Planung und nachher wieder begrünen und Ersatzbäume pflanzen
- Neue ÖPNV-Anbindung für Park & Ride-Pendler

Sonstiges

- Gneisenaubrücke zur Bahnstadt
- Gibt es hierbei Gefahren über den Gleisen?
- Wie Sicherheit für Bürger sicherstellen?
- Keine Beeinträchtigung des Kunst-Trafohauses auf der Nordseite
- Auswirkungen auf andere Radwege – neue Ampeln – Aufzüge?
- Förderung Umstieg auf Fahrrad
- Keine Wohnflächen und Gartenflächen opfern
- Neckarwege – keine Radfahrer auf Ost-West-Weg auf Nordseite, da Gefahr für Fußgänger. Alternative: Wegverbreiterung
- Falls Betriebshof auf dem großen Ochsenkopf kommt, darf das nicht zu Nachteilen für Fußgänger und Radfahrer führen, die auf die Brücke wollen (zum Beispiel entstehende Gefahren durch kreuzende Busse o.ä.)
 - Entstehen neuer Kreuzungsprobleme im Neuenheimer Feld: Kreuzung Radweg mit Kirschnerstraße (oberer Rand der Karte): Sichere Kreuzung hier schaffen
 - Kreuzung Problem an dieser Straße bei mehr Radverkehr
- Anderes Thema: Kommentar zur Ernst – Walz – Brücke: Dreispurig statt vierspurig plus eine Radspur und keine neue Brücke
- Nähe Ochsenkopf: Anbindung OEG – Halt, Über-Nacht-Abstellung Fahrräder



Fotoprotokoll Zu-/Abfahrten 2



Fotoprotokoll Zu-/Abfahrten 3



Fotoprotokoll Zu-/Abfahrten 4

AG Stadtbild

Fachliche Begleitung Frau Merkel, Stadt Heidelberg
Herr Prof. Braum, IBA Heidelberg

Moderation Herr Zimmermann, Stadt Heidelberg

Übergeordnetes Stadtbild / Gestaltung / Bezüge

Aus den Beiträgen zahlreicher Teilnehmenden ist die Notwendigkeit abzuleiten, bei der Gestaltung der neuen Brücke die Einbindung in das Stadtbild und dabei besonders in das Ensemble der anderen Brücken sowie die Wirkung auf die bisherige Erscheinung der Stadt zu reflektieren. Als Vorstellungen werden sowohl Erscheinungsformen genannt, die eher an die bisherige Gestaltung anschließen (Heidelberg-typische Brücke) als auch explizit Neuigkeiten ins Spiel gebracht (Landmarke, neues Heidelberg).

- Kritische Frage: Ist die Brücke wirklich wichtig für das Stadtbild? Von wo wird sie gesehen? Sie muss doch vor allem funktional sein.
- Widerspruch: die Bergheimer sehen die Brücke – sie ist künftig stadtbildprägend für den Westen Bergheims.
- Man sollte die Brücken über den Neckar gemeinsam betrachten: Alte Brücke steht für das alte Heidelberg. Diese Brücke könnte für das neue Heidelberg stehen und auch für eine neue Mobilität. Gleichzeitig könnte man Elemente der Alten Brücke aufgreifen.
- Es sollte eine Heidelberg-typische Brücke werden: Buntsandstein als Sockel und darauf aufbauend ein Stahlskelett, das Elemente des Wehrstegs aufgreift. Die Brücke sollte auch (wie der Wehrsteg) geradlinig verlaufen.
- Brücke eher geradlinig führen (gutes Beispiel: Weil am Rhein)
- Auch Widerspruch zu geradliniger Führung
- Es sollte eine filigrane und leichte Brücke sein, aber auch sehr funktional den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs gerecht werden. Gleichzeitig sollte sie auch ökologische Aspekte beachten.
- Die Brücke sollte eine „Landmarke“ setzen und auch als Aussichtspunkt für einen Blick auf Heidelberg dienen
- Unauffällig bauen
- Mit der Brücke nicht die Chance auf Anerkennung von HD als Weltkulturerbe verbauen
- Es muss auf die gestalterische Harmonie zwischen neuem Wehrsteg und neuer Brücke geachtet werden
- einfach und kostengünstig bauen
- Bedenken: das wird auch eine Brücke für die Neuenheimer, um Richtung Süden zu kommen. Etwa zum Hauptbahnhof.
- Verbindung als Ganzes planen und denken – und möglichst auch in Einem realisieren

Gestaltungsideen / Details / Materialien / Ausführung

Neben Beiträgen zur konkreten Materialwahl werden insbesondere die Interessen der unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzer deutlich. Konkrete Leistungsmerkmale (Breite, Witterungsschutz, Beleuchtung) werden von Ideen zur Harmonisierung unterschiedlicher Nutzungen ergänzt (Nischen zum Verweilen).

- Natürliche Materialien verwenden
- Am Stadteingang (B 37) an der Brücke den Zoo visualisieren (Tiere auch als Analogie zum Brückenaffen)
- Grün auf und an der Brücke ermöglichen
- Bei der Beleuchtung Nähe zum Naturschutzgebiet beachten: viele Insekten die angezogen werden könnten
- 4 Meter breite Fahrbahn für Fahrräder // auch Widerspruch
- wind- und wettertauglich bauen

- Fahrbahn beheizen?
- Überdachung der Brücke als Wetterschutz und Nutzung des Dachs als Solardach

- Solarlichter für Bodenbeleuchtung verwenden
- Nischen zum Verweilen auf der Brücke vorsehen: Platz „zum Staunen“ gen Westen (Abend / Sonnenuntergang), für die Schlossbeleuchtung, aber v.a. für den Alltag: Brücke auch mit Nischen, die zum Verweilen einladen – auch für die Bergheimer.

Zugänge / Rampen

Auch bei den Beiträgen zur Ausgestaltung der Rampen, die in der Gruppe Zufahrten / Wege intensiv diskutiert wurde, wird deutlich, dass die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzer*innen (hier: Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie unterschiedliche Quellen und Ziele) berücksichtigt werden müssen.

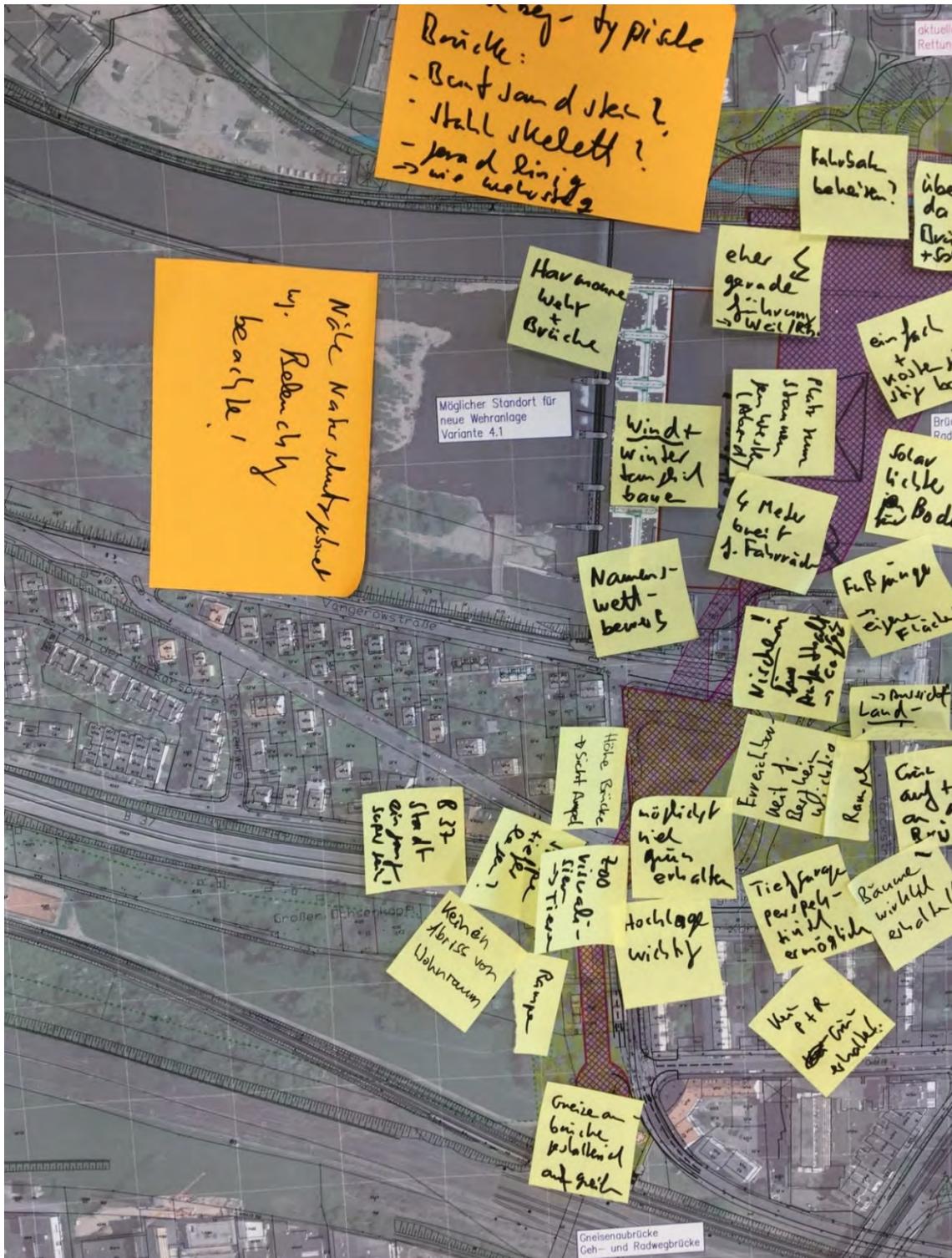
- Rampe tiefer legen
- Rampe (Ochsenkopf)
- Erreichbarkeit der Brücke für die Bergheimer wichtig – Rampe Gneisenaupark ist ganz wichtig
- In Neuenheim am Ufer das Gelände modellieren, damit die Rampen nicht so hoch / lang sein müssen
- Hochlage wichtig, um für Radverkehr attraktiv zu sein.
- Fußgänger nicht vergessen. Auch für diese gut erreichbar und attraktiv gestalten mit eigenen Flächen und Orten zum Verweilen.

Rolle Gneisenauplatz / Grün / Tiefgarage

- Die Rolle des Gneisenauplatzes wird – wie auch in der Gruppe Grün-/Freiflächen – kontrovers diskutiert. Es besteht auf der einen Seite das Interesse, durch Erhalt und Aufwertung, den Platz für einen Aufenthalt inmitten des Verkehrs dennoch nutzbar zu machen und auf der anderen Seite die Idee der Nutzung als Raum für den ruhenden Verkehr durch eine Tiefgarage, um den Durchgangsverkehr durch Bergheim zu reduzieren
- Sicherstellen, dass die Bäume wirklich erhalten bleiben
- Insgesamt möglichst viel Grün erhalten
- Tiefgarage am Ende der B 37 perspektivisch ermöglichen (nicht verbauen): Brücke als Fußweg ins INF
- Widerspruch dazu: Grün erhalten statt Tiefgarage und noch mehr Autos nach Bergheim holen.

Sonstige Anmerkungen

- Könnte man den neuen Haltepunkt der Liselotte (Fähre) zur neuen Brücke verlegen?
- Namenswettbewerb für die Brücke durchführen
- Keinen Abriss von Wohnraum



Fotoprotokoll Stadtbild 1

Teil 2

Onlinebeteiligung

Ideensammlung zur Rad- und Fußwegverbindung
über den Neckar

1. Einleitung

Neben der Beteiligungsveranstaltung am 17. Juli 2018, konnten die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Heidelberg im Rahmen einer Online-Beteiligung auf der Plattform „radverbindung.heidelberg.de“, erreichbar über www.heidelberg.de/radverbindung ihre Hinweise und Ideen zur neuen Fuß- und Radverbindung über den Neckar einbringen. Die Beteiligung startete am 13. Juli 2018 und lief bis zum 29. Juli 2018. Bis einschließlich 29. Juli 2018 wurden insgesamt 69 Ideen und 48 Kommentare eingereicht. Die Bürgerinnen und Bürger konnten neben der Erstellung eigener Ideen auch zu den Ideen anderer Nutzerinnen und Nutzer jeweils einen Kommentar abgeben. Im Zeitraum der aktiven Beteiligung verzeichnete radverbindung.heidelberg.de 518 Besucher mit einer Seitenaufrufzahl von 4.229.

2. Ablauf

Auf der Beteiligungshomepage können die Bürgerinnen und Bürger ihre Ideen und Vorschläge in folgenden drei Themenbereichen abgeben:

- Frei- und Grünflächen
- Einbindung ins Stadtbild
- Zu- und Abfahrten

Damit orientiert sich die Onlinebeteiligung auch an der inhaltlichen Strukturierung der Präsenzveranstaltung. Nach Abschluss der Beteiligungsphase erfolgt die Zusammenstellung der eingereichten Ideen sowie die fachliche Auswertung, inwiefern die Hinweise und Ideen in die Aufgabenstellung einfließen können. Bis Ende August können die Bürgerinnen und Bürger die eingegangenen Ideen und Kommentare noch auf der Plattform radverbindung.heidelberg.de einsehen. Anschließend sind die Beteiligungsbeiträge in der vorliegenden Dokumentation zur Beteiligung (Teil B, Kapitel 4) nachlesbar sowie die fachliche Bewertung in der Bewertungstabelle einsehbar. Beides ist auf der Homepage der Stadt Heidelberg unter www.heidelberg.de/radverbindung abrufbar.

3. Statistische Auswertung

Auf der Plattform „radverbindung.heidelberg.de“ haben sich bis zum Ende der Beteiligungsphase 60 Bürgerinnen und Bürger registriert. Von diesen Nutzerinnen und Nutzern waren 47 im Rahmen der Beteiligung aktiv, insgesamt wurden 69 Ideen und 48 Kommentare abgegeben.

Abbildung 1 Anzahl der Ideen und Kommentare sowie die Anzahl der jeweils aktiven Nutzerinnen und Nutzer

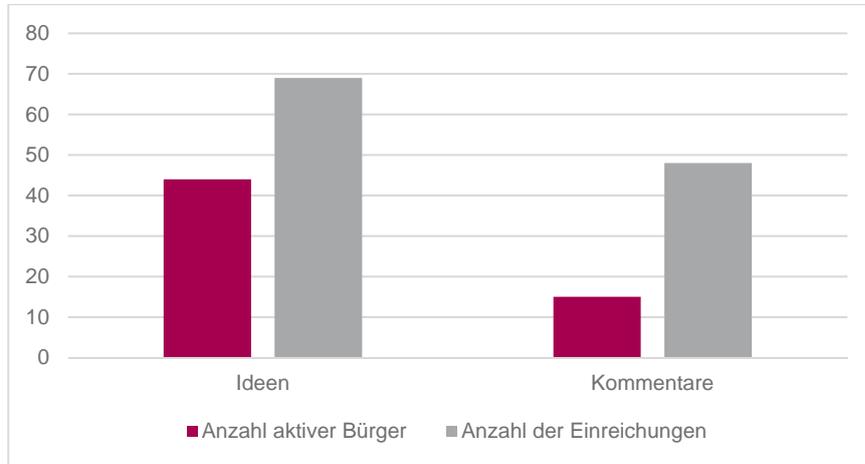
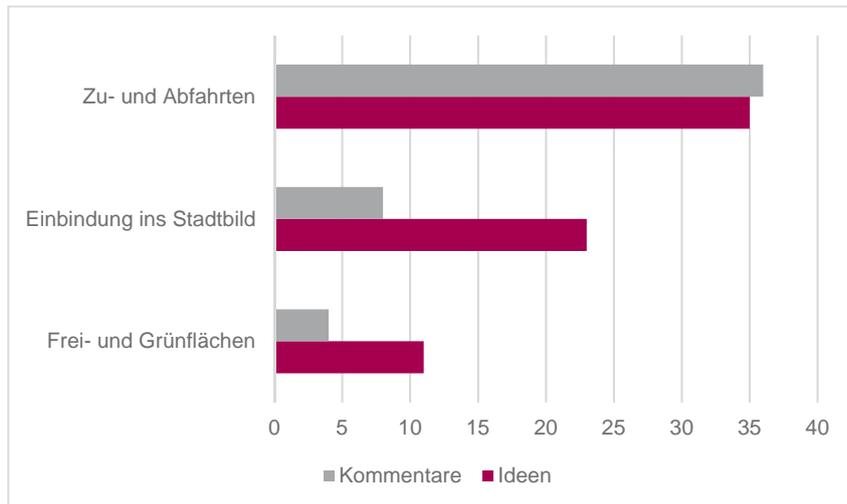


Abbildung 2 zeigt die Verteilung der Ideen und Kommentare auf die einzelnen Themenbereiche. Im Themenbereich „Zu- und Abfahrten“ wurden die meisten Ideen und Kommentare eingereicht (35 Ideen, 36 Kommentare). An zweiter Stelle rangiert mit 23 Ideen das Thema „Einbindung ins Stadtbild“. 11 Ideen wurden im Themenbereich „Frei- und Grünflächen“ abgegeben.

Abbildung 2 Verteilung der Ideen und Kommentare auf die Themenbereiche



4. Dokumentation der Diskussion

Nachfolgend ist die vollständige Ideensammlung der Beteiligung zur Rad- und Fußwegverbindung über den Neckar in Heidelberg dargestellt.

Frei- und Grünflächen im Umfeld der neuen Rad- und Fußwegverbindung

Die Bürgerinnen und Bürger wurden gebeten, ihre Ideen mitzuteilen zu den Aspekten, wie der Raum unter den Rampen und der Brücke genutzt werden könnte, welche Nutzungsmöglichkeiten der Gneisenaupark bieten sollte oder wie der Bereich auf der Neuenheimer Seite zwischen Wehr und Ernst-Walz-Brücke gestaltet werden könnte.

Idee #4: Mehr für Kinder

„Weitere Grünflächen und ein neuer Spielplatz wäre toll.“ (Jana, 13. Juli 2018)

Idee #7: Rad- und Fußweg

„Die Grünanlagen sollten mit Bänken oder Tischen mit Bänken versehen werden. In Bergheim Höhe Penta Park und Gneisenaupark gibt es keine einzige Bank zum Verweilen.“ (Bernd, 13. Juli 2018)

„Dem kann ich nur zustimmen, momentan lädt der Park nicht zum Verweilen ein. Er wirkt eher wie grüne Verkehrsinsel im Autostrom.“ (Kommentar von Katja, 14. Juli 2018)

Idee #9: Gneisenaupark

„Schon die Frage ‚Flächen unter den Brücken und Rampen‘ illustriert, dass das Projekt völlig falsch aufgezogen wird. Es geht nicht darum, nach dem Brückenmonster Lessingstraße/Montpellierbrücke (empfehle mal jedem, da nachts mit dem Rad zu fahren oder gar zu Fuß zu gehen) nun den nächsten Fehlgriff zu tun, sondern die Radachse müsste der Auftakt sein, den Gneisenaupark komplett umzugestalten. Der Platz hat eine Fläche von 2,6 ha, nimmt man die Mannheimer Straße bis zur Neckarspitze einschließlich des Neckarlandes dazu sind es insgesamt 3,3 ha, also genauso groß wie der ‚Große Ochsenkopf‘. Die dort vorgesehenen 1,8 ha für den Betriebshof könnten also locker am Gneisenaupark kompensiert werden, wenn dieser nicht wie heute durch 3 (!) Straßen in Nord-Süd-Richtung und einer weitgehend überflüssigen Straße in Ost-West-Richtung (Vangerowstraße) zerschnitten wäre. V.a. könnte ein hoch attraktiver Park am Neckar entstehen und der Unsinn einer in Hochlage geführten Radtrasse vermieden werden.“ (Berschin/VCD, 15. Juli 18) „Fortsetzung in den anderen Rubriken (zu spät gesehen, dass die Zeichenanzahl doch arg begrenzt ist. Aber man will ja mit Bürgerbeteiligung nur über die Farbe des Betons oder Stahl diskutieren anstatt ein Projekt richtig aufzuziehen. Gerade der Städteneingang Heidelberg am verkehrsreichsten Knotenpunkt der Stadt hätte hier mehr verdient. Mit der Idee könnten übrigens die Straßen auch etwas abgesenkt w.“ (Berschin/VCD, 15. Juli 2018)

Idee #16 :Nordseite - zwischen Wehr und Ernst-Walz Brücke

„Zwischen Wehr und Brücke befindet sich die Hundewiese. Die Gestaltung und vor allem das Auftreffen der neuen Brücke sollte so gelegt werden, dass sowohl Hunde als auch Radfahrer sicher bleiben. Im Moment fließt der Hauptfahrradstrom über den Wehrsteg und somit weit genug entfernt von der Hundewiese. Schön wäre es, wenn die Hundewiese im Rahmen dieser Neugestaltung ausgeweitet werden könnte, um eine größere Rasenfläche (die Wiese, die direkt an die Hundewiese anschließt und nur durch eine Hecke von ihr getrennt ist, auf der früher die Pferde standen, wäre dafür bestens geeignet), auf der Ballspiel und auch das Spielen von Hunden miteinander möglich wäre. Die Wiese müsste dazu neu eingesät werden und regelmäßig gemäht. Außerdem soll unbedingt erhalten bleiben, dass Hunde nicht angeleint werden müssen, sodass man von der Hundewiese aus auch weiterhin sicher zum Leinpfad spazieren gehen kann.“ (HundewieseHeidelberg, 17. Juli 2018)

Idee #30: Grünflächen im Bereich der Brücken

„Ich stelle mir Wiesenflächen mit schattenspendendem Baumwuchs vor - mit Trinkbrunnen für Mensch u. Tier. Liege- u. Sitzgelegenheiten aus Holz (siehe Bahnstadt), damit sich Angestellte in der Mittagspause entspannen können - möglichst alles ohne Beton u. Eisenstangen, dazwischen Fahrradwege u. Blumeninseln ohne Asphalt. Flächen für Hunde und Strandflächen zum Baden ...“ (Frohberg, 19. Juli 2018)

Idee #39: Rampe als Lärmschutzwall (1/2)

„Den Gneisenaupark als „Frei- und Grünfläche“ als solche zu bezeichnen ist okay, bringt aber als „Verkehrsin-sel“ wie bei Kreisverkehrsanlagen für die Bürgerinnen und Bürger nichts, da die Aufenthaltsqualität wegen erschweren Zugängen und massivem Verkehrslärm sehr schlecht ist. Trotz Bedenken, z.B. Brückenwirrwarr über den Park und noch mehr Verkehr (Rad und Fuß sind auch Verkehr), finde ich gut, dass durch den Brückenbau eine Möglichkeit gegeben wird, den Gneisenaupark und andere Parks (Großer Ochsenkopf) aufzuwerten. Man könnte am Gneisenaupark für die Rampe als Zu- und Abfahrt von der Brücke Erde in der Nähe der B 37 aufschütten und dort Bäume hinpflanzen um den Verkehrslärm abzuschirmen. Dadurch kann im geschützten Park ein Spielplatz etc. errichtet werden. Das sähe ähnlich wie die Schippersbrug in Niederlande aus: <http://bplusb.nl/en/work/victor-hugopark/> .“ (Lukas, 23. Juli 2018)

„Fortsetzung (2/2) Der Große Ochsenkopf ist (leider) als Gewerbegebiet ausgewiesen und wahrscheinlich wird der Betriebshof dort errichtet. Nichtsdestotrotz soll auf restlicher Fläche der Park ertüchtigt werden.“ (Kommentar von Lukas, 23. Juli 2018)

Idee #46: Umtragestelle für Kanus

„Der Neckar ist als Kanuwanderfluss in Heidelberg unattraktiv. Es fehlt eine Umtragestelle am Wehr Wieblingen. Da unter der neuen Brücke wahrscheinlich das Ufer befestigt wird, kann dort eine Ein-/Ausstiegsstelle geschaffen werden. Der Umtrageweg führt dann linksufrig zum Unterwasser, wo ebenfalls eine Ein-/Ausstiegsstelle einzurichten wäre. Im Rahmen des Projektes ‚Gelbe Welle‘ würde der Kanu-Verband Baden-Württemberg diese Aufwertung des Neckars sehr begrüßen.“ (npemeyer, 24. Juli 2018)

Idee #55: Grünflächen

„Bei diesen hochsommerlichen Temperaturen spüre ich die Abkühlung an den Wiesenenden Penta Park und am Großen Ochsenkopf. Alle Grünflächen als solche stärken, Wasserstellen und Nistplätze vorsehen. Eine städtische Blumenwiese schaffen, Ausruhfächen, breite Liegebänke installieren. Ein paar breite Bänke auch auf die Brücke bringen. Das schmälert die Brückenbreite und trägt zu etwas geringerer Durchfahrgeschwindigkeit bei. Die Yorckstraße mit der Brücke überdeckeln. Östlich und westlich davon abdichten, so dass die Straße unter der Brücke in diesem Abschnitt nicht mehr sichtbar und hörbar ist. Quasi ein oberirdischer Tunnel. Terrassenförmig und auch per Rampen über die Ost- und Westseite Aufgänge auf die Brücke ... Den Uferstrand am Neckar terrassenförmig nach Vorbild Neuenheimer Seite an der Alten Brücke gestalten. Vermutlich ist das Baden an der Stelle mit Nähe zum Wehr zu gefährlich. Daher einen ufernahen Wasserbereich von etwa 30 qm abtrennen, der bis Hüfthöhe begangen werden kann.“ (Urop, 25. Juli 2018)

Idee #60: Hoffentlich ist die Lage noch nicht so beschlossen, wie auf der Grafik zu sehen

„Es ist schon ein bisschen komisch, wenn da nach der Nutzung der beiden Grünflächen, bei Ihnen wohl Gneisenaupark genannt, gefragt wird. Es fehlt ein schnell verwirklichter Bolzplatz, welcher idealerweise in einem Käfig auf diesen Wiesen sein könnte ... von allen Seiten sind Fußgängerüberwege und es würde niemand gestört werden. Schutz, dass kein Unfall wegen Bällen auf der Straße passiert, würde ein großzügiger Käfig bieten ... aber wenn jetzt den Bergheimern mit noch einer weiteren ZUBAUMAßNAHME noch mehr Möglichkeiten zur freien Bewegung genommen werden, ist das sehr traurig ... In der Hoffnung, dass dies eine Anregung sein könnte ...“ (Petra, 26. Juli 2018)

Idee #61: Bewirtschafteter Neckarstrand

„Was in Heidelberg fehlt ist ein bewirtschafteter Neckarstrand, vergleichbar (auch bzgl. der Kapazität) beispielsweise mit dem OEG City Beach in Mannheim, d.h. Sand und Liegestühle direkt am Wasser mit Essens- und Getränkeverkauf. Sofern realisierbar ggf. mit einer kleinen Lagune zum Baden und als Anlegeplatz für Kanus (vgl. die Idee von npemeyer) ähnlich wie in Mannheim am Bootshaus / Fernmeldeturm.“ (Eisenhower, 28. Juli 2018)

„Das sehe ich auch so. Sollte sich so etwas (z.B. ähnlich dem KU17) am Nordufer realisieren lassen, würde das die Attraktivität der Radbrücke neben dem Radpendlerverkehr auch für Touristen nochmal deutlich steigern.“
(Kommentar von Lasti, 29. Juli 2018)

Idee #64: Erhaltung, Verbesserung der Grünflächensituation in Bergheim

„Gerade in diesen heißen Sommertagen wird die zunehmende Bedeutung innerstädtischer Grünflächen, und von großen Bäumen unmittelbar fühlbar. Deshalb: Konsequente Erhaltung der Grünfläche Großer Ochsenkopf, Verbesserung der Verkehrsinsel ‚Grünanlage Gneisenauplatz‘ zu einer echten Aufenthaltsfläche, Stopp des Bauungsplans für die Teilbebauung des Penta-Parks mit einem weiteren, unnötigen Hotel. Planerische Vertiefung des Vorschlags von Felix Berschin, durch eine geänderte Verkehrsführung rund um den Autobahnstutzen eine zusammenhängende Grünzone vom ‚Großen Ochsenkopf‘ bis zum Neckarufer herzustellen. Das wäre tatsächlich ein qualitativer Fortschritt für das westliche Bergheim. Diese Lösung käme ggf. auch ohne eine weitere Brücke über den Autobahnstutzen aus, wenn man das Autobahnende ein paar Meter länger tiefer legen würde und zur Vangerowstraße und zur Gneisenaustraße führen und bereits tieferliegende Stück Autobahn überdecken würde.“ (Wolfgang Galfuß, 28. Juli 2018)

Einbindung der neuen Rad- und Fußwegverbindungen ins Stadtbild

Darüber hinaus wurden die Bürgerinnen und Bürger gefragt, welche Vorstellungen sie bezüglich der Wirkung der neuen Brücke haben. Sollte sie sich beispielweise dezent ins Stadtbild einfügen oder ein neues optisches Highlight darstellen?

Idee #1: Super Sache - Mut für architektonisches Highlight

„Diese Verbindung ist eine super Sache und längst überfällig, um die guten Radwege südlich der Bahngleise und nördlich des Neckars schnell und ohne Belastung durch den Autoverkehr miteinander zu verbinden. Hier sollte Mut für ein architektonisches Highlight gezeigt werden. Die Brücke wird den Stadteingang prägen und sollte ein tolles Entree für Heidelberg bilden.“ (Max, 13. Juli 2018)

„Die Brücke sollte sich lieber dezent in die Umgebung einfügen, denn die Funktionalität ist das wichtigste Kriterium. Da sie zwischen Wehrsteg und Ernst-Walz-Brücke liegt, wäre eine sehr auffällige Konstruktion zu viel, zumal das Naturschutzgebiet Altneckar Heidelberg-Wieblingen sehr nahe liegt. Durch die geplante geschwungene Form wird die Brücke schon genug ins Auge fallen.“ (Kommentar von Anja, 13. Juli 2018)

„Dem schließe ich mich an. Allerdings befürchte ich, dass wie immer die architektonischen Highlights das Budget sprengen werden.“ (Carsten, 13. Juli 2018)

Idee #3: Rad und Fußweg

„Also im Prinzip finde ich solch eine Brücke sehr wichtig. Der alte Wehrsteg ist viel zu schmal. Fußgänger werden von Fahrrädern belästigt, weil ca. 90% dort fahren, obwohl es nicht gestattet ist. Ich bin Fußgänger und möchte generell mehr Sicherheit für Fußgänger, in Bergheim ist es sehr schlimm geworden. Fahrräder fahren, wo sie wollen. Ich empfinde das als Gefahr.“ (Bernd, 13. Juli 2018)

Idee #5: Das Thema Funktionalität fehlt / Windschutz sollte integriert sein.

„Da keiner der Themenbereiche die Funktionalität der Brücke behandelt, trage ich das hier als neue Idee ein: Wie auch immer die Brücke aussehen wird: Da die Neckarbrücken ohnehin schon das Problem der Windempfindlichkeit haben und die Stadt bei einer der beiden Brücken am Geländer keine Windgitter mehr aufstellt, sollte diese Brücke einen ausreichenden Windschutz integriert haben.“ (Carsten, 13. Juli 2018)

Idee #10: Gneisenaupark II

„Konkret: Die Vangerowstraße verschwindet zwischen Notariat und Neckarspitze (im Westen bleibt nur eine schmale Zufahrt für Grundstücke, ebenso Gneisenaustraße von Süden her). Der Verkehr wird komplett über einen doppelten (Knochen!) Kreisverkehr Autobahn/Mannheimer Str./Bergheimer Str./Gneisenaustraße/Yorckstraße geführt. Der deutlich abgenommene Verkehr Wieblingen (Mannheimer Straße) in beide Richtungen

durch die Neckarspitze (wie früher). Dadurch kann das Gelände nördlich BAB/Bergheimer Str. modelliert werden und es gibt einen durchgängigen Park bis zum Neckar unter Einschluss des Naturschutzgebietes. Die Brücke über die Vangerowstraße wird eingespart und die Neckarquerung kann dadurch insgesamt tiefer liegen. Insgesamt also ein offener Park, statt Monster von Brücken und Hochtrassen. Lediglich über den Kreisverkehr würde sich eine filigrane Hänge- oder Pfeilerbrücke schwingen und so den Stadteingang markieren.“ (Bersch/VCD, 15. Juli 2018)

Idee #13: Leichtigkeit

„Die Platzierung zwischen Wehr und Ernst-Walz-Brücke verlangt nach einer federleicht wirkenden Hängekonstruktion. Da über diese Brücke keine 40-Tonner fahren müssen, sollte eine Konstruktion gewählt werden, die höchstens durch ihre Leichtigkeit auffällt. Ein Beispiel findet sich auch unter: <https://structurae.de/bauwerke/fussgaengerbruecke-sassnitz/fotos>

Für eine gute Grundidee halte ich, insbesondere bzgl. der Anbindung der Vangerowstraße, spiralförmige Auf-/Abfahrten bzw. Treppen wie beispielsweise hier: <http://view.stern.de/de/rubriken/architektur/schwarz-weiss-bruecke-duesseldorf-betonrheinbruecke-abfahrt-radweg-standard-3674831.html?k=30726&r=3>

Über unterschiedliche Zufahrt- bzw. Zugangswege für Radfahrer und Fußgänger könnte diese Trennung vielleicht auf der Brücke baulich fortgesetzt werden, um eine zügige Überquerung für Radfahrer und mehr Ruhe und Sicherheit für Fußgänger zu kombinieren.“ (Biker, 15. Juli 2018)

Idee #15: Die Nachbarn im Norden als Vorbild ...

„In Kopenhagen gibt es z.B. die Bicycle Snake - in der Art (schlank und schmal) könnte die Brücke für Radler (und evtl. Fußgänger) über die Gleise und auch den Neckar geführt werden. <https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/bicycle-snake-gdk1087414> Allerdings würde ich gerne auf Treppen verzichten als Radler... also als Zufahrt auch eine "Schnecke" in Kauf nehmen.“ (Dauerradler, 16. Juli 2018)

Idee #17: Gestaltung der Brücke -- Nordseite

„Die Brücke sollte sich lieber dezent ins Stadtbild einfügen. Die Nordseite ist nicht wirklich eine breite Fläche und Geld sollte lieber in die Funktionalität der Brücke gesteckt werden. Wichtig wäre hier auch, dass die Radfahrer nicht zu schnell von der Brücke herunterschleusen, denn am Nordufer sind Fußgänger und Hunde unterwegs.“ (HundewieseHeidelberg, 17. Juli 2018)

„Vllt. kann am Nordufer eine gute Abgrenzung zwischen Hundewiese und Fahrradweg entstehen. Freilaufende Hunde sind wirklich gefährlich für die Fahrradfahrer, daher ist ein Zaun oder Ähnliches geboten, sodass die Fahrradfahrer nicht unnötig langsam werden müssen.“ (Kommentar von Michel, 26. Juli 2018)

Idee #19: keine neue Brücke- bestehendes ausbauen erweitern und nutzen

„Über die Staustufe führt ein Weg. Dieser sollte verbreitert werden und die Anfahrten optimiert werden. Das spart Kosten und ändert das Stadtbild nur unwesentlich. Wir brauchen nicht viele neue Brücken über den Neckar!“ (Rohbock, 17. Juli 2018)

Idee #29: Fahrradbrücke Neuenheimer Feld

„Ich bin für eine Fahrradverbindung ins Neuenheimer Feld, jedoch nicht wie auf Ihrem Plakat abgebildet - viel zu aufwendig und teuer, verschandelt das Neckargebiet und neue Straßenanbindungen müssen geschaffen werden. Ich bin für diese Lösung: Eine Fahrradtrasse direkt in Anbindung an die Eisenbrücke der Schleuse, einfach eine Verbreiterung - hier ist bereits eine Straßenanbindung vorhanden ... Heidelbergerin Christine“ (Frohberg, 19. Juli 2018)

Idee #34: Eine neue Brücke mit historischem Charakter

„Die Brücke sollte jedenfalls nicht so aussehen wie unser "Stadttor Heidelberg" (tostlos und öde). Sie sollte sich eher dezent in das Stadtbild eingliedern und dennoch ein Hingucker sein. (evtl. auch für Touristen) Vielleicht mit Sandstein Elementen / Stelzen, die zum Schloss und der Altstadt passen. Bildhauerarbeiten wie am Portal der Universitätsbibliothek könnten der Brücke Klasse und Charme verleihen. (Oder auch Bezug zur Stadtgeschichte) Wenig "nackter" Beton, eher zu Stahl und Stein greifen. (Betonflächen werden eh wieder mit Graffiti zugesprüht) Gut ausgeleuchtet durch indirektes Licht. Sie sollte nicht die Alte Brücke übertrumpfen. Eine Alternative wäre natürlich auch im Stil des alten Wehrsteges zu bauen ...“ (Trithemius, 20. Juli 2018)

Idee #35: Neues und Altes zweckmässig verbinden

„Die neue Brücke sollte leicht wirken, überdacht sein, so dass Wind und Regen den Radfahrern nichts anhaben können, aber gleichzeitig einen guten Ausblick auf das alte Heidelberg geben. (Das wäre ein absolutes Highlight und würde sicherlich gern genutzt werden. Ich könnte mir solch eine Brücke vorstellen (<https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/verkehr/chicago-schwimmendenueberdachten-radweg-bauen/>), jedoch die Pfeiler etwas angelehnt an die die Alte Brücke von Heidelberg. Auf jeden Fall sandsteinfarben und vielleicht runde Bögen. Die Brücke könnte nachts mit dem gleichen Licht wie die Alte Brücke beleuchtet sein, aber umweltfreundlich. Als Abfahrten würde ich mir leichte kreisförmige Abgänge wünschen, die platzsparend sind und einfach zu befahren sind. Wie im Beispiel Chicago könnten die Bedachung mit transparenten dezenten Photovoltaikzellen bestehen, die die Energie für die Beleuchtung nachts liefern.“ (casch, 22. Juli 2018)

Idee #40: Prestige oder Funktionalität? Eine Frage des Geldes

„Eine durchgängige, filigrane Brücke auf dünnen Pfeilern stützt sich über die B 37 und den Gneisenaupark und eine ästhetische Schrägeilbrücke spannt sich über den Neckar. So könnte die Brücke in Heidelberg aussehen: https://www.rnz.de/cms_media/module_img/464/232098_1_org_image_b69a0380e50edf94dedd92b6f25a34ee.jpg Die Verbindung soll durchgehend auf gleicher Höhe bleiben und möglichst niedrig gebaut werden, um Zu- oder Abfahrten zu erleichtern. Ich setze auf Funktionalität: Durch die Kombination aus kostengünstigen Brückenfertigsegmenten und leichter Transporte (Menschen und Fahrräder) über die Brücke, kann eine elegante Verbindung geschaffen werden, die „so leicht“ aussieht wie die Schlangenbrücke (<http://www.newherp.com/interessante-kopenhagen-radfahren-architektur-schlange-bruecke/>). Natürlich wird die Neckarbrücke breiter (6m mit Fußverkehr).“ (Lukas, 23. Juli 2018)

„Forts.: Diese Kosteneinsparungen wiegen umso schwerer, da Heidelberg bereits wichtige Treppenzugänge zur Gneisenaubücke (z.B. zur Haltestelle) nicht einplante und eine andere Fuß- und Radbrücke (0155/2017/BV) strich. Dies darf bei der neuen Brücke auf keinen Fall passieren. Treppen und Zu-/Abfahrten sind vor allem im Bereich des Gneisenauparks elementar wichtig.“ (Kommentar von Lukas, 23. Juli 2018)

Idee #41: Prestige oder Funktionalität? Eine Frage des Geldes (Fortsetzung)

„Falls man doch ein wenig träumen darf in Sachen Stadtbild: Bäume auf der Brücke verschönern mit Sitzbänken oder Aussichtsplattformen den Aufenthalt. Ja, Bäume auf der Brücke! Siehe da: <https://bicycledutch.wordpress.com/2017/01/03/moreelsebrug-utrecht/>“ (Lukas, 23. Juli 2018)

„Traumhaft! Ich würde mir noch gekennzeichnete Fahrstreifen für die Fahrtrichtung wünschen. Ansonsten ist dieses Beispiel schon sehr ansprechend! Würde sich auch optisch gut als Verbindung zwischen moderner Bahnstadt und N.-feld einfügen, wie ich finde.“ (Kommentar von Lasti, 27. Juli 2018)

Idee #48: Praktisches

„Form follows function. - Blitzschutz! Sporadische Laternen reichen dazu nicht wirklich aus. - Windschutz - besonders im Winter. Gerne durch gläserne Seiten. - Vandalismusschutz - "Ausweiche" bzw. Plattform zum Umschauen, für Fotos etc. - Wirklich praktische Nutzbarkeit: Übersichtliche Wegführung, Rampen, Schnellzugang mit Treppe/Radschiebemöglichkeit, ausreichend breit zum Nebeneinanderfahren auch bei Gegenverkehr - Optisch eine Abstimmung mit dem zukünftigen Wehr“ (Blaubär, 25. Juli 2018)

„Sehe ich genauso. Eine leichte Konstruktion mit indirekter Beleuchtung, etwas höher gelegen als die Autobridgen. Glasseitenteile fände ich sehr ansprechend. Ausweiche-/Verweilbuchten mit Sitzgelegenheiten (nicht mit Blick auf Fahrbahn sondern Richtung Schloss bzw. Naturschutzgebiet). Fußwege abgesetzt vom Radweg für eine deutliche Trennung. Ein breiter Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung.“ (Kommentar von Lasti, 27. Juli 2018)

Idee #50: Funktionalität vor Design

„Als Bürger ist eine möglichst bequem nutzbare Brücke wichtiger als ein aufwendiges Design. Daher sollten die verfügbaren Mittel zunächst in die Funktionalität (z.B. breite Wege, Windschutz, zusätzliche Auffahrten, etc.) investiert werden! Ansonsten plädiere ich für eine "freundliche" Architektur in Sandstein oder hellem Holz, welche nachts gut ausgeleuchtet sein sollte, um auch zu später Stunde eine sichere Umgebung zu bieten.“ (Miraya, 25. Juli 2018)

Idee #53: Aussehen der Brücke

„Zwar breit - etwa 6 Meter - , aber direkt über dem Neckar die Brücke maximal 3,50- 4 Meter breit halten. Das, um die Durchfahrgeschwindigkeit für Radler zu mindern. Über dem Wasser also keinen Radschnellweg anstreben, sondern wegen Flaniermeilentempo vorgeben. Die Brücke ist auch Aussichts- und Verweilplatz, daher erfordert es etwas langsameren Radverkehr.“ (Urop, 25. Juli 2018)

„Ich denke eine so enge Brücke kann den Berufs- und Flanierrad- sowie Fußgängerverkehr nur schwer bewältigen. Vermutlich erhöht sich aufgrund der Enge das Aufkommen riskanter Überholmanöver. Für mich als Berufsradpendler geht es um eine schnelle und sichere Alternative zu geteilten Fußwegen und Straßen. Man sollte sicher überholen können, ohne den Gegenverkehr oder Fußgänger zu gefährden.“ (Kommentar von Lasti, 27. Juli 2018)

Idee #56 :Gestaltung

„Fußgängerzugänge: mit Aufzug (für Rollstühle, Rollatoren) "Balkone" (Nischen) z. Entschleunigen/Pausieren, mit Aussichts-Fernrohren Stromtankstellen unter den Brücken für E-Bikes Pressluft-Anlagen z. Aufpumpen, Notrufknöpfe, ausreichende Beleuchtung (nicht so funzelig wie in der Bahnstadt), "Bilderrahmen" mit Naturschutzgebiet als Hintergrund für Selfies (Plexi-) Glas-Windschutz mit Tieren drauf als Hinweis auf den Zoo, Fußgänger u. Radfahrer baulich getrennt im Grün unter der Brücke: Trinkwasser-Brunnen, Sonnenschutz - fehlt z.B. in der Bahnstadt - so fährt man kilometerweit ohne Schatten.“ (Claudia, 25.Juli 2018)

„Bitte bloß keine Glas-/Plexiglas-Wände, diese werden immer mit Graffiti besprüht und mit Wind und Wetter hat man irgendwann keine Sicht mehr durch die trüben Scheiben.“ (Kommentar von Marina, 29. Juli 2018)

Idee #58: Winterfeste Benutzbarkeit

„Da die Brücke über den Neckar führt, ist natürlich im Winter die Gefahr der Vereisung gegeben - so wie das jetzt immer schon auf den Ernst-Waltz- und Theodor-Heuss-Brücke der Fall ist - und daher ist die Benutzbarkeit zu den Schlechtwettertagen eingeschränkt und gefährvoller. Es wäre daher angebracht, entweder eine (temporäre) Überdachung mitzubauen (natürlich optisch dezent) oder aber, so wie dies z.B. im kanadischen Montreal durchgängig ist, den Fahrbelag zu beheizen.“ (Richard, 26. Juli 2018)

Idee #62: Die beste Lösung für eine Radbrücke

„Die Radbrücke muss als hochwertig gestaltet und als identitätsstiftend wahrgenommen werden. Ich schlage vor: Ein Wettbewerb mit max. 5 Teilnehmern. Ergebnis: man erhält 5 verschiedene Entwürfe. Einer der Teilnehmer erhält den Auftrag. Vorgabe: luftig-leichtes Ingenieurbauwerk. Ein Hauch über den Neckar. Namhafte Teilnehmer: S. Calatrava, Zürich,/Schlaich, Bergermann & Partner, Stuttgart/ Peter Zumthor, Basel/ und 2 örtliche Planer. Man kann erwarten, dass hier gute Entwürfe entstehen. Eine gute Auswahl ist möglich.“ (Richard, 28. Juli 2018)

Idee #65: Stadt-und Landschaftsbild

„Ich kann mir ehrlich gesagt keine Lösung vorstellen, die eine an die Landschaft gut eingefügte Brücke vorschlägt, da wegen der notwendigen Höhe (Schiffsverkehr) die Brücke in jedem Fall ein ästhetischer Störfaktor für die Landschaft werden wird. Da aber auch hier der politische Grundsatzbeschluss für die Brücke wohl kaum noch rückholbar ist, gilt es, das Schlimmste zu verhindern. Soll die Brücke die ihr zgedachten Funktionen erfüllen, die eine erhebliche Breite mit einigen Rampen erfordert, entsteht sicherlich keine zierliche Konstruktion, die sich unauffällig durch den Gneisenaupark und über den Neckar windet. Deshalb wäre es besser gewesen, dass man vor solchen Brückenbauideen ernsthaft alle Alternativen hätte prüfen sollen, um dieses Bauwerk zu vermeiden. Nun gilt es aber, die öffentliche Debatte sehr kritisch darauf zu orientieren, die Eingriffe nicht zu groß werden zu lassen. Einige gute Vorschläge für den nördlichen Brückenkopf sind ja bereits gemacht worden.“ (Wolfgang Gallfuß, 28. Juli 2018)

Idee #66: Leichtigkeit, Nachhaltigkeit und architektonischer "wow"-Effekt

Die Brücke sollte insgesamt so leicht und filigran gestaltet werden, dass sie sowohl über den Grünflächen und den zu querenden Straßen als auch über dem Neckar "schwebt". Sie passt sich so einerseits den relativ flachen bestehenden Brücken an ("Blick vom "Schloss"), andererseits bildet sie einen modernen und optisch überraschenden Kontrapunkt zu den eher massiven bestehenden Brücken. Anregungen für die leichte, materialsparende architektonische und konstruktive Gestaltung gibt die Bionik (filigrane Stützen, tensegre Strukturen). Besuchern, die das "barocke Heidelberg" erwarten, präsentiert sich die Stadt in Bergheim ganz anders als erwartet

- ein vielleicht unvergesslicher "wow-Effekt"! Leichte Strukturen mit langer Lebensdauer sind in der Regel auch besonders material- und energiesparend und verursachen signifikant weniger Emissionen (CO₂). Die Ökologie sollte ein zusätzliches Kriterium für die Bewertung der eingereichten Vorschläge sein, z.B. durch eine life-cycle Betrachtung.“ (Heidelbergerin, 28. Juli 2018)

Idee #68: Funktionalität und Stadtbild: Nordufer

„Die Brücke sollte so niedrig wie möglich gebaut werden. Auf der Nordseite sollte der Rettungsweg nicht unter der Rampe hindurchgeführt werden, da der nördliche Brückenkopf und die Rampe dann unnötig hoch sein müssten. Stattdessen sollte der Rettungsweg, der seit Bestehen übrigens noch nie benutzt wurde, nördlich der Rampe geführt werden. Auf der Nordseite kann die Absenkung der Rampe bereits unmittelbar nördlich der Wasserfläche beginnen und dadurch niedriger und kürzer sein.“ (Klinik-Pendler, 29. Juli 2018)

Idee #69: Teilung und Energieeffizienz auf der Radspur

Da in Heidelberg der Fahrradverkehr doch sehr ausgeprägt ist und die Einigkeit von Fußgänger und Radfahrer nicht so sehr auf den Straßen vorherrscht, würde ich eine Teilung der Fahrspuren und der Fußgängerbereiche vorschlagen. In Kopenhagen gibt es da sehr schöne Beispiele im Bereich von Brückenüberfahrten. Ich bin selber dort gefahren und es ist sehr angenehm zu wissen, dass kein Fußgänger auf meiner Spur zu erwarten ist, wenn ich mit Geschwindigkeit die Brücke hoch- oder runterfahre. Zusätzlich hierzu finde ich die Idee der Solaroad in Holland ganz innovativ. Wenn schon so viele Radfahrer freiwillig und fleißig treten, warum dann nicht für die Umwelt und Nachhaltigkeit nutzen: https://www.deutschlandfunk.de/strom-aus-strassen-solar-radweg-in-holland-erzeugt-energie.697.de.html?dram:article_id=314365 <https://www.wiwo.de/technologie/green/niederlande-fahrradweg-aus-solarzellen-erzeugt-mehr-strom-als-erwartet/13551870.html>“ (Hadas, 29. Juli 2018)

Wegebeziehungen: Zu- und Abfahrten der Brücke

Die Meinung der Bürgerinnen und Bürger wurde auch im Hinblick auf die Frage, aus welchen Richtungen die neue Brücke gut erreichbar sein sollte, eingeholt.

Idee #2: Anbindung über Schwarzen Weg und Gneisenaupark

„Für Wieblingen ist eine Zufahrt über den Schwarzen Weg möglich, so dass die Rampe vom Gneisenaupark aus eher Richtung Bergheim ausgerichtet sein sollte. Am Nordufer sollte die Brücke direkt zu den Marsilius-Arkaden führen, so dass eine direkte Zufahrt zum Unicampus besteht sowie auch die Möglichkeit, rechts Richtung Ernst-Walz-Brücke abzubiegen und links in Richtung Kliniken und Zoo. Dies würde sich auch architektonisch am besten machen, denn eine Rampe direkt am Neckar würde das Landschaftsbild stören, während sich eine gerade Anbindung an die neuen Gebäude gut in die Umgebung einfügt.“ (Anja, 13. Juli 2018)

„Zufahrt am Nordufer Richtung Marsilius-Arkaden sehe ich auch wegen Landschaftsbild als passend an (falls nicht "Schneckenudel-Auffahrt" gewählt wird, aber wie in Ludwigshafen zur Parkinsel wäre selbst die noch sehr groß und auffällig).“ (Kommentar von Markus Duscha, 19. Juli 2018)

„Ehrlich gesagt habe ich noch nie etwas vom "Schwarzen Weg" gehört. Ich weiß also nicht, wie sich Anja den Weg von Wieblingen ins Neuenheimer Feld vorstellt.“ (Kommentar von Skeptiker, 25. Juli 2018)

Idee #6: Prestigeprojekt

„Wer braucht diese Radbrücken wirklich? Wie viele Menschen aus der Bahnstadt pendeln ins Neuenheimer Feld? Für Menschen aus Wieblingen ist die Abkürzung gegenüber der Ernst-Waltz-Brücke minimal, für Bergheimer und andere Heidelberger ergibt sich kein Vorteil. Heidelberg liegt noch auf Platz 7 der fahrradfreundlichen Städte, nicht wegen der fehlenden Brücken, sondern wegen vieler Lücken im Radwegnetz, radfahrerunfreundlicher Ampelschaltungen usw. Mit den 30 Millionen Euro, die die Brücken kosten werden, könnte man Wesentliches verbessern - aber dafür fehlt dann das Geld. Warum gibt es z.B. immer noch keinen Radweg vom Bahnhof auf die Montpellierbrücke (immer wieder kommt es hier zu Konflikten mit Fußgängern, denn die Fahrbahn ist für Radfahrer lebensgefährlich)? Warum gibt man nicht die Ernst-Waltz-Brücke für Radfahrer beidseits in beide Fahrtrichtungen frei, dann könnte sie viel mehr Verkehr aufnehmen und das lästige Überqueren entfallen. Und dann die Zukunft des Czernyrings - offen!“ (Dieter J., 13. Juli 2018)

„Eine breitere, angenehmere und gleichzeitig schnelle Fahrradverbindung ins Neuenheimer Feld (für bspw. die Wieblingen Bevölkerung) ist sicherlich eine gute Investition in die Zukunft der Mobilität unserer Stadt. Vor dem

Hintergrund sollte eine langfristige Lösung diskutiert werden. Nur ein Umsteigen von motorisiertem Individualverkehr auf das Fahrrad und ÖPNV kann nachhaltig sein.“ (Kommentar von Nils, 13.Juli 2018)

„Die Brücke ist ja nicht nur für die Bahnstädter! Von da führen kreuzungsfreie Fahrradwege abseits der Autostraßen nach Kirchheim in die Südstadt und nach Rohrbach. Ich selbst wohne in Kirchheim und beobachte täglich, wie viele Menschen die Radwege auf den früheren Gütergleisen nutzen. Nur ist dann am HBF heute Schluss. Diese Brücke bringt eine riesen neue Qualität für ganz viele Stadtteile.“ (Kommentar von Max, 13.Juli 2018)

„Hat Dieter J. jemals den angepriesenen Weg über die E.-W.-Brücke genommen? An der Ampel (bei Marriott-Ausfahrt) kein Warteplatz für diejenigen, die über das Iqbal-Ufer wollen, man versperrt den Platz für die weiter ins Neckartal Radelnden oder die, die von dort kommen. Dann kommt man drüben auf einer Verkehrsinsel an und oben auf der E.-W. Brücke ist man auf der falschen Seite. Alles Schitt!“ (Kommentar von Skeptiker, 25.Juli 2018)

„Für mich als Pendler von Neuenheim nach Schwetzingen wäre diese Brücke eine unvergleichliche Entlastung! Die Brücke ist nicht nur für die Bahnstadt. Die E.-W.-Brücke ist in meinen Augen ein Albtraum für ernsthaften Radverkehr und ein Sicherheitsrisiko aufgrund der viel zu geringen Spurbreite. Die E.W.-Brücke für beide Richtungen freizugeben wäre lebensgefährlich für Radfahrer!!!“ (Kommentar von Lasti, 27. Juli 2018)

Idee #8: Rad und Fußweg

„Ich bin auch generell für eine neue Auto-Neckarquerung, der Verkehr in Bergheim Vangerowstr. ist unzumutbar für uns Anwohner.“ (Bernd, 13.Juli 2018)

„Ich kann gut nachvollziehen, dass die Anwohner unter dem Autoverkehr leiden. Doch scheint mir eine weitere Autoquerung wenig sinnvoll, denn dies bedeutet wohl nur noch mehr Autoverkehr wenn auch woanders. Vielmehr sollte alles getan werden, um das Rad und ÖPNV als Verkehrsmittel so attraktiv wie möglich zu gestalten, z. B. durch diese Rad- und Fußgängerbrücke, etc.“ (Kommentar von Katja, 14. Juli 2018)

„Sollen andere den Lärm und die Abgase auch bekommen, schlägt Bernd vor. Also Lösungen sehen meiner Vorstellung nach besser aus. Gucken Sie sich die Lärmkarten an: Wieblingen hat durch Autobahnen im Westen und Norden den meisten Lärm aller Heidelberger Stadtteile zu ertragen. Jetzt auch noch Im Süden? Nein danke!“ (Kommentar von Skeptiker, 25. Juli 2018)

„Statt 5. Neckarquerung sollte eher über eine Verbesserung des Nahverkehrs und wie in diesem Fall nicht-motorisierten Verkehrs nachgedacht werden. Wer würde denn von einer 5. Brücke profitieren? Schwetzingen, Plankstadt, Oftersheim, Eppelheim, Pfaffengrund. Daher lieber die Anbindung mit der Straßenbahn sichern und die Linie 21 über Hbf Süd leiten, da die 22 nicht mehr zum Betriebshof fährt.“ (Kommentar von michel, 26.Juli 2018)

„Ich stimme Katja voll zu. Die Vangerowstraße halbieren und die freigewordene Hälfte für Radfahrer und Fußgänger gestalten. Weniger Folgekosten für die Stadt, da weniger Straße repariert werden muss und der Individualverkehr würde es sich dreimal überlegen, diese Strecke mit dem Auto und nicht doch lieber mit Rad oder ÖPNV zurück zu legen. Erzwungene Reduzierung Auto = mehr Ruhe für die Anwohner.“ (Kommentar von Lasti, 27. Juli 2018)

Idee #12: Gneisenaupark III

„Und hier noch zur Verkehrstechnik: Da nördlich Bergheimer Str. in meinem Vorschlag keine Straßen sind, ergibt sich die dortige Anbindung (Neckar Ri. Berufsschulen) bzw. von der Bergheimer Str. ins Feld von selbst. Im Süden wäre von der Radbrücke ein Abzweig Richtung Th-Körner-Str. zwingend, während der Hauptast natürlich westlich zur Gneisenaubrücke gehen muss mit Abzweig zum Schwarzen Weg (hier müssten auch die zwei schon recht heruntergekommenen Häuser weichen, um eine entsprechende Breite / Sicht zu haben). Lediglich in den Wieblingen Weg (Ochsenkopf) gäbe es keine kreuzungsfreie Ausfädelung von der Autobahnbrücke, was aber verschmerzbar ist, da man in den Ochsenkopf über Schwarzen Weg sowieso bequemer fährt und zu den Berufsschulen über die neue autofreie Neckarpromenade (Vangerowstraße) einen viel attraktiveren Weg hätte.“ (Bersch/VCD, 15. Juli 2018)

Idee #14: Wenig Steigungen

„Es wäre schön, wenn man von der Gneisenaubrücke kommend nicht erst herunter- und dann wieder hochfahren muss, sondern auf einer Ebene verbleiben kann. Das ist auch ein Sicherheitsthema, da sonst viele Radler versuchen werden, zwischen den Brücken Schwung mitzunehmen und im Auffahrtsbereich an der Gneisenaubrücke mit hohem Tempo durchfahren werden.“ (Chickbox, 16. Juli 2018)

Idee #18: Nordufer

„Die Zufahrt sollte wegen der Hundewiese unbedingt in Richtung Zoo erfolgen. Die Brücke liegt auf der Skizze so, dass sie direkt am Ende der Hundewiese aufkommt. Das bedeutet einen gewaltigen Fahrradstrom ... so, dass man als Fußgänger mit Hund dort dann nicht mehr sicher von der Wiese kommt. Es ist utopisch zu glauben, dass jeder Hund immer – vor allem die jungen - direkt vorher angeleint werden kann ... da wird es immer wieder welche geben, die hinausschießen, wenn das nicht gesichert wird. Mein Vorschlag wäre, die Hundewiese in Richtung Chirurgie auf die Wiese, wo vorher die Pferde standen, zu verlängern und an dem Weg zwischen Hauptachse und Chirurgie enden zu lassen. Dann würde ein herausrennender Hund auf die gegenüberliegende Wiese und nicht in den Fahrradstrom rennen. Das jetzige Ende der Hundewiese könnte man dann gegen die Fahrradfahrer mit einer schönen Mauer absichern. Da die Hundebesitzer mit ihren Hunden auf der Hundewiese sowieso Gassi gehen, wird der Umweg nicht stören.“ (HundewieseHeidelberg, 17.Juli 2018)

„Das ist eine gute Idee. Auf jeden Fall braucht es eine Mauer oder Ähnliches, so dass sich hier niemand in die Quere kommt.“ (Kommentar von michel, 26. Juli 2018)

Idee #20: Neuenheim und Handschuhsheim sinnvoll anbinden

„Es sollte nicht nur daran gedacht werden, dass es um die Verbindung Neuenheimer Feld -HBF geht. Es sollte auch daran gedacht werden, dass viele Neuenheimer und Handschuheimer eine gut funktionierende Radverbindung zum HBF bekommen, um von dort mit der Bahn fahren zu können. Deshalb sollte der Fuß- und Radweg entlang des Neckars von Neuenheim kommend unter der Ernst-Walz-Brücke und weiter zur neuen Radbrücke entsprechend ausgebaut und angeschlossen werden. Schon im Moment ist der bei Fußgängern wie Radlern beliebte Weg viel zu eng.“ (marcus, 18. Juli 2018)

„Dem stimme ich zu. (Pendler-)Radverkehr in beide Richtungen und Flaniermeile auf ca. 2,50m gemeinsamer Wegbreite ist zu eng. Insbesondere durch das vermehrte Aufkommen von Lastenrädern mit erhöhtem Platzbedarf und den E-Bikes (erhöhte Fahrgeschwindigkeit, da dauerhaft 25 km/h) und der generell zu erwartenden erhöhten Nutzung dieser Wege durch die neue Brücke ist hier ein Ausbau m.E. notwendig.“ (Kommentar von Lasti, 27. Juli 2018)

Idee #21: Schneckennudelaufgang und Anbindung zum Hauptbahnhof

„Man sollte auf eine gute Radweganbindung vom südlichen Ende der Brücke zum Hauptbahnhof achten. Mir gefällt die Idee der Schneckennudelbrücke zur Ludwigshafener Parkinsel sehr gut. Durch die Kurvenführung muss man als Radfahrer zwangsläufig langsamer fahren, muss aber nicht absteigen und schieben. Auch die Breite des Brückenaufgangs dort lässt genügend Platz für Fußgänger UND Radfahrer gleichzeitig. Liegt der Beginn der Schnecke vorne, braucht man nur einen Aufgang und muss nicht für rechts oder links entscheiden. Außerdem sieht so ein Brückenaufgang schön aus und lädt subjektiv dazu ein, darauf zu verweilen, also (für die Fußgänger- und Radfahrersicherheit) zu entschleunigen.“ (serafina, 18. Juli 2018)

„Genau dasselbe wie Serafina habe ich auch schon gedacht! Guter Vorschlag. Der Übergang zur Parkinsel in LU anlässlich der Filmwoche ist angenehm. Aber man sollte die Nudel mit noch mehr Platz schaffen.“ (Kommentar von Skeptiker, 18. Juli 2018)

Idee #22: Eine Wieblingen Perspektive 1

„Eine solche Brücke sollte folgende aktuell bestehende Probleme adressieren: Der Wehrsteg ist nicht barrierefrei. Der Wehrsteg wird - mangels halbwegs für sie komfortabler Alternativen - von einigen Rollstuhlfahrer*innen genutzt, ist dazu aber denkbar ungeeignet und nur mit substantieller Hilfe überwindbar.“ (oliver, 18. Juli 2018)

Idee #23: Eine Wieblingen Perspektive 3

„Die Position der Auf- und Abfahrt am Wehrsteg ist für Wieblingen ohne gute Alternative. Da die Straßenqualität des Wieblingen Wegs und der Mannheimer Straße zwischen Neckarspitze und Gneisenaustraße deutlich schlechter ist als die der Vangerowstraße, ist es aus Wieblingen kommend geboten, die Mannheimer Str. bzw. Vangerowstr. so lange wie möglich zu befahren. Eine Auffahrt in der Nähe des aktuellen Wehrstegs ist daher geboten, wenn man auch Wieblingen Fahrradfahrer*innen zur Benutzung anhalten möchte.“ (oliver, 18. Juli 2018)

„Genau.“ (Kommentar von Skeptiker, 25. Juli 2018)

„Zustimmung!“ (Kommentar von michel, 26. Juli 2018)

Idee #24: Eine Wieblinger Perspektive 2

„Der Wehrsteg ist eine Katastrophe für Radfahrer*innen. Auf dem Wehrsteg Fahrrad zu fahren ist verboten. Eine relevante Zeitersparnis im Vergleich mit der Ernst-Walz-Brücke ist, abhängig von der Ampelschaltung, nicht gegeben. Überquert man den Wehrsteg dennoch fahrend - was viele tun - gefährdet man sich und andere, nicht zuletzt bei Regen, wenn die Oberfläche gut rutschig ist. Es ist also wünschenswert, möglichst viele der aktuell den Wehrsteg nutzenden Fahrradfahrer*innen auf die neue Brücke umzusiedeln.“ (oliver, 18. Juli 2018)

Idee #25: Eine Wieblinger Perspektive 4

„Die Auffahrt am Wehrsteg ist für Fahrradfahrer*innen aus Wieblingen kommend eine Katastrophe. Der durchgehend nur unwesentlich abgesenkte Bordstein am Fußgängerweg, zusammen mit einem ominösen "Fahrradfahrer so einordnen"-Schild ohne Übergang, frustriert täglich. Ich habe hier schon einige kleinere Unfälle beobachtet.“ (oliver, 18. Juli 2018) „Manchmal muss ich die Augen schließen, wenn die Radfahrer aus Wieblingen die Vangerowstraße kreuzen, um auf den Wehrsteg zu kommen. Dann klappt es doch irgendwie und ich bin erleichtert, dass es zu keinem Unfall gekommen ist. Die Radfahrer sollten sicherer auf die neue Radbrücke kommen können.“ (Kommentar von Skeptiker, 25. Juli 2018)

„Richtig, hier besteht dringender Handlungsbedarf und es gibt großes Verbesserungspotenzial. Schön wäre es auch, wenn in diesem Zuge eine Radverbindung Wieblingen <-> Hbf bzw. vom Gneisenaupark (mit Anbindung an die Brücken nach Nord und Süd) zum Hbf geschaffen wird.“ (Kommentar von Eisenhower, 28. Juli 2018)

Idee #26: Hbf anbinden ans Nordufer ohne Stop und breiten Wegen

„Ich finde auch, dass gerade die Verbindung für Radfahrer von und zum Hbf von Neuenheim momentan schlecht ist, mit vielen roten Ampeln und engen Wegen ohne Überholen zu können. Ich wünsche mir, dass man vom Neckarufers kommend über die neue Brücke ohne Stop zum Hbf kommt und zurück. Dass es keine scharfen "Knicke" gibt, gleiche Höhe und dass man auf breiten Wegen Radfahrer überholen kann. Dann würde ich auch kurze Umwege in Kauf nehmen.“ (Jutta, 18. Juli 2018)

Idee #27: Südliche Anbindung zum Radweg entlang Bahnlinie

„Für Pendler zur Arbeit von/nach Walldorf oder Rohrbach wäre auch eine gute Anbindung von der Brücke nach Süden sinnvoll. Über Radwege durch die Bahnstadt sollte man gut zum S-Bahnhof Kirchheim/Rohrbach gelangen und damit direkt auf die Radstrecke nach Süden.“ (Jutta, 18. Juli 2018)

„Über die Gneisenaubrücke (Fertig: 2020), der Da-Vinci-Str., an der Bahnstadtpromenade entlang, über Brücken über die Speyerer Str. und Kirchheimer Weg und anschließend im großen Bogen durch den Schrebergarten fahren. Ist ganz gemütlich. Plan siehe Anlage 1 der Drucksache 0073/2016/IV: <https://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/getfile.asp?id=262154&type=do>“ (Kommentar von Lukas, 25. Juli 2018)

Idee #28: Reisezeit und Komfort entscheiden über die Attraktivität!

„Trotz allen Gegenwindes aus Bergheim bei der Bürgerbeteiligungsveranstaltung: Die neuen Radbrücken sind unverzichtbar, denn die Radwege Mittermaierstraße/Ernst-Walz-Brücke sind lebensgefährlich. Der Wehrsteg ist für die Freizeit nett, aber für Pendler eine Zumutung und wann und wie der neue Wehrsteg kommt, steht in den Sternen. Für den Erfolg der geplanten Radschnellverbindung einschließlich der Brücken sind REISEZEIT und KOMFORT entscheidend, damit mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen und u. a. das Neuenheimer Feld entlastet wird. Das ist den Büros auf den Weg zu geben und unter diesem Hauptaspekt sind die Entwürfe zu beurteilen. Wenn dann noch ein spektakuläres Brückenbauwerk und neues Highlight im Neckartal dabei herauskommt, das IBA und Stadtplaner glücklich macht -umso schöner!“ (Olaf, 19. Juli 2018)

„Dem stimme ich voll zu“ (Kommentar von Lasti, 19. Juli 2018)

„Absolut richtig! Ampeln, Rampen, Straßenüberquerungen (wie jetzt wenn man beispielsweise aus Wieblingen kommt) und alles was den Radverkehr bremst (wie von Urop bei den Grünflächen vorgeschlagen) unbedingt vermeiden. Rad- und Fußwege klar trennen (evtl. den Wehrsteg als Fußweg weiter nutzen und die neue Brücke nur für Fahrräder?).“ (Kommentar von Eisenhower, 28. Juli 2018)

Idee #31: Material für die Rampen

„Mir wäre es aus Sicherheitsgründen sehr wichtig, dass kein Metall verwendet wird wie am Wehrsteg. Der Metall-Aufgang auf der Südseite ist bei Regen eine Katastrophe, da extrem rutschig, Beton wäre sinnvoller gewesen!“ (Pelops, 19. Juli 2018)

Idee #32: Straßenanbindung an Brücke

„Den Gneisenaupark mit den schönen Bäumen unbedingt lassen u. umgestalten mit Wiesenflächen u. Fahrradwegen, auch für Tiere. Ich bin für die Verbreiterung der Eisenbrücke um eine Fahrradstrecke - die einfachste u. billigste Lösung- Anschluss am Nordufer auf jeden Fall Richtung Zoo – hier sind die Straßen bereits vorgegeben ... Eine weitere Brücke würde den Neckar verschandeln, ganz gleich wie schmal ...“ (Frohberg, 19. Juli 2018)

Idee #33: Mit anderen Optionen kombinierbar? Zum Beispiel mit Idee der Seilbahn?

„Es gibt/gab ja immer mal wieder Ideen, ob nicht auch eine Seilbahn über den Neckar statt einer neuen Autobrücke denkbar ist. (siehe z.B. <https://zeitenvogel.de/eine-seilbahn-ueberden-neckar>). Ich bin überhaupt kein Experte, und kann auch nicht einschätzen, wie realistisch und effektiv das ist. Aber wenn eine Seilbahn eine Option wäre, Menschen z.B. von Park-and-Ride-Plätzen ab Wieblingen (S-Bahn/Autobahnabfahrt) in das N-Heimer Feld zu bringen, sollte die Führung dieser neuen Radfahr-/Fußgängerbrücke damit abgestimmt sein, um sich nicht gegenseitig zu blockieren bzw. alle paar Meter Überquerungen über den Neckar zu haben. Vielleicht wäre das sogar als Kombination denkbar: unten Brücke, oben Seilbahn? Wahrscheinlich passt das aber mit den jetzt angepeilten Planungszeiten eh alles nicht zusammen?!“ (Markus Duscha, 19. Juli 2018)

„Seilbahnen haben das Problem, dass sie nicht gut mit anderen Verkehrsmitteln zusammenpassen. Bspw. kommen an einer S-Bahn-Station viele Fahrgäste auf einmal an, aber eine Seilbahn kann nur kontinuierlich Fahrgäste aufnehmen, nicht viele auf einmal. Trotzdem wäre eine Seilbahn von einem P+R an Autobahn und S-Bahnhof Pfaffengrund sinnvoll, sodass Leute ihr Auto dort lassen + direkt ins Feld kommen.“ (Kommentar von michel, 26. Juli 2018)

„Der Parkplatz platzt allerdings jetzt schon aus allen Nähten und müsste dann sicherlich vergrößert werden.“ (Kommentar von Eisenhower, 28. Juli 2018)

Idee #36: Kreative Einbindung in Leihradsystem könnte S-Bahn und Fahrradparkplätze sparen

„Mal eine etwas andere Idee zur Einbindung in die Stadt: Wenn man ein Leihradsystem (z.B. Nextbike) mit ständigem Rücktransport der Fahrräder zum Hbf morgens bzw. umgekehrt abends kombiniert, könnten viele hundert Radfahrer die neue Brücke nutzen ohne Parkplätze am Bahnhof zu blockieren und sogar eine S-Bahn ins Neuenheimer Feld zu guten Teilen überflüssig machen. Wenn man die Fahrradständer so gestalten würde, dass man sie vollgeparkt wie eine Mulde auf einen LKW laden kann, dann würde das nicht zu viel Aufwand bedeuten und man könnte ein paar davon im Neuenheimer Feld verteilen. Ginge vielleicht sogar in zwei Ebenen ähnlich folgendem: <https://www.velopa.ch/de/parkiersysteme/doppelstockparker-etage2/> Die LKWs bräuchten keine Trasse wie eine S-Bahn und müssten auch nicht besonders schnell unterwegs sein. Das Radfahren könnte für die Pendler schneller und insbesondere in Randzeiten flexibler sein als Bus/S-Bahn, ohne schlecht ausgelastete Bahnen/Busse in Randzeiten.“ (Heiko, 23. Juli 2018)

Idee #37: Zufahrt Richtung Ernst-Walz-Brücke

„Die Zufahrt auf der Neuenheimer Seite sollte Richtung Ernst-Walz-Brücke sein oder zumindest so, daß in beide Richtungen gleich gut und schnell abgebogen werden kann und v.a. eine gute Verbindung zu der Unterführung unter die Ernst-Walz-Brücke aufweisen (die ausgebaut werden muss). Denn nicht nur liegt ein Teil des Neuenheimer Felds in die Richtung, auch gibt es viele Pendler, die über die Neckarwiesen zu anderen Einrichtungen in Neuenheim/Hh und auch Richtung Ziegelhausen fahren (Kliniken St. Elisabeth u. Salem, Alte PH, Physik. Inst., aber auch z.B. SAS, etc.) oder die umgekehrt aus Neuenheim, Ziegelhausen, etc. zu Einrichtungen Richtung Bahnstadt fahren). In Richtung Zoo sind einige Ziele eher Freizeitziele, bei denen es nicht so "auf die Minute" ankommt (Zoo, Tiergartenfreibad, Sportstätten). Die Zufahrt auf der Bergheimer Seite sollte so sein, dass man von der neuen Gneisenaubrücke nicht erst hinunter und dann wieder hinauf muss. Das wird sonst die Akzeptanz erheblich beeinträchtigen.“ (Berufsradpendler, 23. Juli 2018)

„Genau. Eine Zufahrt beim Zoo wäre für mich aus Neuenheim kommend, nicht attraktiv genug. Ich würde weiterhin die E.-W.-Brücke nutzen. Auch für Radler, die aus Handschuhsheim via Berliner Straße nach Heidelberg reinfahren, ist die Anbindung an die E.-W.-Brücke m.E. deutlich relevanter.“ (Kommentar von Lasti, 27. Juli 2018)

Idee #38: Kinderanhänger

„Im Übrigen muss beachtet werden, dass alle Zu- und Abfahrten, Steigungen etc. auch für Fahrräder mit Kinderanhängern (mit ggf. Gewicht von zwei Kindern und z.T. nicht so sportlichen FahrerInnen) gut genutzt werden können und für schnellere Fahrer müssen Überholmöglichkeiten gerade an den Zu- und Abfahrten (denn dort

sind die Kinderanhänger wegen des Gewichts in der Regel besonders langsam) bestehen. Berufspendler mit Auto wird man nur dann zum Umstieg aufs Rad überzeugen können, wenn sie einigermaßen schnell vorankommen, da das Rad ja in der Regel ohnehin schon langsamer als das Auto ist, auch Staus etc. eingerechnet.“ (Berufsradpendler, 23.Juli 2018)

„Dem kann ich mich nur anschließen. Bei der Bemessung von Fahrradinfrastruktur sollten Kinderanhänger/Lastenräder immer mitgedacht werden. Wer täglich mit Kindern im Anhänger in der Stadt unterwegs ist, sieht leider sehr oft, dass dies bisher kaum der Fall war.“ (Kommentar von Christoph, 25.Juli 2018)

„‘Berufsradpendler‘ hat Recht. Bei Regen sitzt jeder Autofahrer im Trockenen, bei Hitze im Schatten, bei Kälte im Warmen. Für Fahrradfahrer gilt das nicht. Deswegen müssen Fahrradfahrer zügig zur Klinik, zum Arbeitsplatz, in den Hörsaal kommen können.“ (Kommentar von Skeptiker, 25. Juli 2018)

„Zustimmung!“ (Kommentar von michel, 26. Juli 2018)

Idee #42: Handbuch Radbrücken

„Die Brücke muss möglichst niedrig errichtet werden, dadurch kann einerseits Material und auf der anderen Seite Höhenkräfte für Fußgänger und Radfahrende gespart werden. Jedoch muss die Sicht von der Straße auf die Ampeln beachtet werden. Weitere wichtige Infos sind in diesem Handbuch enthalten: https://www.fahrradlandbw.de/fileadmin/user_upload/Brief_Dutch_Design_Manual_for_Bicycle_and_Pedestrian_Bridges_v1.3.pdf“ (Lukas, 23. Juli 2018)

Idee #43: Anbindung Süd

„Zur neuen Brücke sind direkte Wegverbindungen von der Gneisenaubrücke und vom Hbf nötig. Vorstellen könnte ich mir hier eine gradlinige Rampe, die möglichst weit im Süden beginnt, da das Gelände bereits weit hoch ist und nur wenige Höhenmeter überwinden werden muss. Der „Schwarze Weg“ auf dem Großen Ochsenkopf bekommt eine direkte Treppenverbindung auf die Brücke. Sonst soll der Weg über die Gneisenaustr. (am Radweg) erfolgen. Gefährliche Konflikte wird es mit dem wahrscheinlich errichteten Betriebshof geben, da die Zufahrt dahin die Wege zwischen der Gneisenaubrücke und Neckarbrücke kreuzt. Hier soll eine Entschärfung bzw. Vorfahrtsreglungen geschaffen werden! (siehe Anlage 12 zur Drucksache: 0014/2017/BV) (Lukas, 23. Juli 2018)

Idee #44: Anbindung Mitte

„Durch eine Kreisrampe oder ähnliches, die als Zu-/Abfahrt zum Gneisenaupark fungiert, kann der Park aufgewertet werden, indem Erde in der Nähe der B 37 aufgeschüttet wird, darauf die Rampe führt und somit den Lärm abgeschirmt werden kann. Ähnlich: <https://bicycledutch.wordpress.com/2017/04/11/the-dafne-schippers-bridge-is-open/> Von wo aus die Anbindungen (Treppen für kürzere Wege & Rampe) herkommen soll, soll aus einer Verkehrsuntersuchung (Bergheim West/ Ost, Wieblingen, etc.) ermittelt werden.“ (Lukas, 23. Juli 2018)

Idee #45: Anbindung Nord

„Die Anbindung der INF erfolgt am besten über die Marsilius-Arkaden bzw. den Campus Boulevard, da sie einfach durch eine gradlinige Rampe geführt werden kann und viele direkte Ziele (DKFZ, Mensa usw.) auf ruhige Wege (abseits vom Autoverkehr) erreicht. Um Konflikte zu vermeiden, soll unter der Brücke weiterhin ein Weg bestehen, der entlang des Neckars führt und außerdem die Rettungswege des Klinikums beachtet werden.“ (Lukas, 23.Juli 2018)

„Zustimmung, wobei ich mich frage, ob die Marsiliusarkaden wirklich ein guter Weg für die Fortführung des Radwegs sind, dort sind ja viele Fußgänger unterwegs. Aber das ist bestimmt Teil des Masterplans Neuenheimer Feld. Auf jeden Fall sollte eine gute und durchgehende Anbindung gen Norden sichergestellt werden!“ (Kommentar von michel, 26. Juli 2018)

„Ein guter Kompromiss wäre eine Teilung der Zu- und Abfahrten in Ost und West wie bei der Nescio Bridge in Amsterdam. So kann die Brücke geradlinig geführt werden und die Anbindung zum Zoo (West) und nach Neuenheim bzw. Marsiliusarkaden (Ost) werden hergestellt.“ (Kommentar von Lukas, 26. Juli 2018)

Idee #47: 6 m ist zu schmal - keine 2 Rampen für 2 Brücken, sondern Brücken direkt verbinden

„Die Brücke direkt mit Gneisenaubrücke verbinden. 2 Rampen werden vielen zu schwierig sein & die nehmen weiter die Ernst-Walz-Brücke. Zufahrt Nord Richtung Zoo mit ausreichend Rangierfläche. Brücke, Rampen & Aufgänge im Winter gut geräumt und gestreut. Die Brücke & Rampen sind zu schmal. 6 m ist nicht ausreichend für so unterschiedlich schnellen Verkehr in beide Richtungen wie z.B. zur Arbeit gehende Fußgänger, flanie-

rende Fußgänger, kranke & ältere Menschen auf dem Weg zur Klinik, Rollstühle / Kinderwagenschieber, Kinder, schnelle & langsame Radfahrer mit & ohne Anhänger, Pedelecs, Skateboarder usw. Monowheels & Hoverboards werden zukünftig auch stark zunehmen. Da sind Konflikte & Unfälle vorgegeben. Siehe Radweg Bahnstadtpromenade. Für die Hebelstraßenbrücke z.B. sind 9 m Breite vorgesehen für Fuß- & Radwege und das erheblich baulich getrennt. Die sehr, sehr breiten Wege auf der Ernst-Walz-Brücke sind ja für Radfahrer auch nur in eine Richtung freigegeben, wegen der Unfallgefahr. (Radpendler mit Kindern ins INF, 25. Mai 2018)

„Dem stimme ich zu.“ (Kommentar von Lasti, 27. Juli 2018)

Idee #49: Mehrere Zu-/Abfahrten

„Ich würde mir wünschen, dass die Zufahrten ähnlich wie im Norden der Theodor-Heuss-Brücke aus allen Richtungen einfach zu erreichen sind. Auch aus Richtung Bergheim (Bergheimer Straße/Vangerowstraße/Betriebshof) kommend sollte eine Auffahrt einfach möglich sein (d.h. ohne viele Ampeln), sonst wäre für mich kein Mehrwert durch die Brücke gegeben und ich müsste weiterhin auf die Ernst-Walz-Brücke ausweichen. Um für Radfahrer attraktiv zu sein ist vor allem eine Zufahrt wichtig, die ohne steile Rampen/Absteigen befahrbar ist und aus jeder Richtung mit wenig Ampeln erreichbar ist. Zugänge für Fußgänger würde ich jeweils am Beginn der Brücke sowie direkt am Neckar ermöglichen (im Bereich Penta Park im Süden bzw. Hundewiese im Norden). Durch eine entsprechende Grünflächengestaltung könnte damit auch das Neckarufer in Bergheim aufgewertet werden und für Fußgänger attraktiver werden. (Miraya, 25. Juli 2018)

Idee #51: Anschluss am südl. Neckarufer von Osten (Radweg nördl. des Marriott-Hotels)

„Schon heute ist es auf dem Radweg entlang der Vangerowstraße zwischen Wehrsteg und Wasserschutzpolizei oft ziemlich eng und es kommt an der Garagenzufahrt des ehemaligen IBM-Gebäudes und vor dem Marriott-Hotel immer wieder zu gefährlichen Situationen, nicht zuletzt, weil der Radweg sehr oft von Lieferanten oder Kurzzeitbesuchern zugeparkt wird. Wenn durch die neue Brücke der Radverkehr auf diesem Abschnitt noch zunimmt, wird es dringend nötig sein, den Weg auf der Nordseite der Gebäude (direkt am Neckarufer) als richtigen Radweg auszubauen (mit ausreichender Breite und ebenem Belag).“ (Christoph, 25. Juli 2018)

„Dem stimme ich aus vollem Herzen zu. Wir haben von Wieblingen kommend einen schönen Radweg in die Stadt, auf der Wasserseite. Das heißt aber, dass sich Fahrradfahrer den Radweg teilen müssen, weil der Radweg auf der anderen Seite fehlt (ab Wehrsteg bis zur Stadthalle). Deshalb: Richtiger Radweg mit ausreichender Breite und ebenem Belag vor dem Marriott-Hotel.“ (Kommentar von Skeptiker, 25. Juli 2018)

Idee #52: Auf die Brücke ohne abzusteiigen oder zu schieben

„Auf die Fahrradbrücke sollte man gelangen, ohne abzusteiigen. Ich weiß, dass Rampen Platz brauchen und deshalb möglicherweise schwer zu finden sind. Aber Fahrräder sollen ja für die nächsten Jahrzehnte wirklich zu einem Alltagsverkehrsmittel werden. Und das heißt für mich, dass Lastenräder und Räder mit Anhänger zunehmen werden. In meinem Wohnort Wieblingen werden schon unglaublich viele Kinder mittels Anhänger in den Kindergarten gebracht, bravo. Jahrzehntlang mussten wir, um ins Neuenheimer Feld zu kommen, Fahrräder die Treppe hinauf auf den Wehrsteg tragen. Dann wurde eine weniger steile Treppe mit Schiebemöglichkeit gebaut (Vangerowstraße). Rutschig bei Regen, Wartezeit, wenn mehrere Leute rauf oder runter wollen. Für ältere Menschen oft zu schwer. Auch für kleine Kinder unfallträchtig. Ich habe bisher nur die Fahrräder in den Blick genommen. Aber alles bisher Gesagte gilt auch für Kinderwägen, für Rollstühle, für Rollatoren. Freie Fahrt für alle! Zügig und in einem Lauf!“ (Skeptiker, 25. Juli 2018)

„Dem pflichte ich bei. Mit den Kindern im Kasten das Lastenrad eine Treppe (mit glatter Fläche für das Rad) hochschieben, würde die neue Brücke für mich direkt ins Aus schießen. Glatte, breite, mit dem Rad befahrbare Rampen gehören an jeder Auffahrt dazu.“ (Kommentar von Lasti, 27. Juli 2018)

Idee #54: Aufgänge

„Kurze Treppenaufgänge mit Radschiene, so wie jetzt am Wehr in der Nähe der Mannheimer Straße und auch auf der Neuenheimer Seite. Geradliniger Rampenaufgang auf der Wiese des Großen Ochsenkopfs einplanen. Den Rest der Wiese als Grünfläche erhalten und naturnah fördern.“ (Urop, 25. Juli 2018)

„Treppenaufgänge mit Radschiene sind für Rollstuhlfahrer, Lastenräder (ein- und dreispurig), Fahrräder mit (Kinder-) Anhängern, ältere Menschen eine z.T. nicht zu überwindende Barriere und können die Brücke u.U. gerade für die Zielgruppe uninteressant machen.“ (Kommentar von Lasti, 27. Juli 2018)

„Bloß nicht. Die Aufgänge zum Wehrsteg sind neben der zu geringen Breite des Wehrstegs das größte Problem in meinen Augen.“ (Kommentar von Eisenhower, 28. Juli 2018)

Idee #57: Radbrücke über den Neckar westlich des Wehrsteges

„Ich denke es sollte die Möglichkeit geprüft werden, die Radbrücke über den Neckar nicht östlich, sondern westlich des Wehrsteges zu erstellen. Hierbei gibt es die Möglichkeit über die vorhandene Brücke am Ochsenkopf über den Autobahnzubringer zu gelangen. Die weitere Streckenführung könnte auf der ehemaligen (nicht mehr vorhandenen schwarzen Brücke/Gleisbücke) erfolgen. Die Pfeiler dieser Brücke sind heute noch sichtbar. Bei dieser Variante müsste im Gneisenaupark keine Rampe gebaut werden und die Zufahrt von Eppelheim, Pfaffengrund und Wieblingen kann kreuzungsfrei erfolgen. Der Umweg von der Bahnstadt beträgt nur wenige hundert Meter.“ (Heinrich, 26. Juli 2018)

Idee #59: Geldverschwendung

„Eine Brücke über den Neckar ist absolut notwendig, aber nicht nur für Fußgänger und Radfahrer, sondern auch für ÖPNV und Individualverkehr. Zwischen Wehrsteg und Ernst-Walz-Brücke liegen 600 m; dazwischen eine Brücke nur für Fußgänger und Radfahrer zu bauen, erscheint mir völlig sinnfrei. Eine Entlastung von Anwohnern (von wo auch immer in HD) wird es nicht geben, da jeder der zu Fuß oder per Fahrrad den Neckar queren will, das bereits jetzt schon problemlos tun kann, und weder ÖPNV-Nutzer noch Autofahrer werden aufs Fahrrad wechseln, nur weil es eine weitere Brücke dafür gibt. Also, das Geld sparen und in die längst überfällige 5te Neckarquerung investieren, die dann auch einen Nutzen und Entlastung für viele Anwohner in HD bringen wird. Nach wie vor wächst die Zahl in Deutschland zugelassener PKW; das ist Fakt ... an der Realität vorbei zu planen/bauen, weil es schöner wäre, wenn es nur noch Fußgänger und Radfahrer gäbe, hilft niemanden und ist reine Geldverschwendung.“ (Holger, 26. Juli 2018)

„Ganz genau so denke ich auch und die Ideale Lage für die 5te Neckarquerung gibt es ja auch: den Kurpfalzring verlängern über das noch freie, also nicht bebaute Gebiet hin zum Klausenpfad im Neuenheimer Feld ... und alle Probleme wären gelöst ... also natürlich nur, wenn dies ein Auto-, Fahrrad- und Fußgänger-Brücke wird ...“ (Kommentar von Petra, 26. Juli 2018)

„Betrachtet man die Massen an Rad- und vor allem Autofahrern, die sich jeden Tag über die hoffnungslos verstopfte E.W.-Brücke schieben, muss einem eigentlich jede zusätzliche Neckarquerung als sinnvoll erscheinen. Ich kann als Radfahrer leider nicht jeden Tag den Neckar problemlos queren, da ich mir einen deutlich geringeren öffentlichen Raum mit mehr Verkehrsteilnehmern teilen muss.“ (Kommentar von Lasti, 28. Juli 2018)

„Eine Brücke für Autos steht hier ja glücklicherweise nicht zur Diskussion :)“ (Kommentar von Eisenhower, 28. Juli 2018)

Idee #63: Brückenbreite, Sicherheitsaudit, Anbindung an das Radwegenetz ...

„Da denkbare Alternativstrecken zur wichtigen Nord-Südachse für den hoffentlich wachsenden Radverkehr wegen der bestehenden Beschlusslage im Gemeinderat erst gar nicht zur Debatte gestellt werden - was eigentlich eine sinnvolle Angelegenheit wäre - sollte die neue Rad- und Fußgängerbrücke mindestens folgende Voraussetzungen erfüllen: - eine ausreichende Breite von mindestens 8 Metern, damit sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr genügend Platz hat und sich nicht gegenseitig gefährdet; - sehr gute Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr; - alle Zugänge müssen barrierefrei sein, ggf. mit Hilfe von Aufzügen; - Steigungen und Gefälle sollten möglichst unter den zulässigen Höchstwerten bleiben; - insbesondere die Kreuzungspunkte und Anschlußstellen an das bestehende Rad- und Fußwegenetz müssen Bestandteil der Planung und auch des Sicherheitsaudits (nächster Punkte) sein - die vorgelegten Planungen müssen einem Sicherheitsaudit unterzogen werden, angestrebt sollte die höchste Qualitätsstufe.“ (Wolfgang Gallfuß, 28. Juli 2018)

Idee #67: Funktionalität

„Die Planung bietet ein hohes Potential zur Verkehrsentslastung u.a. Bergheims, wenn sie funktional gut nutzbar ist, d.h. u.a. • Die Höhe sollte so niedrig wie möglich sein und die Auffahrten sollten so wenig Steigungen wie möglich aufweisen. • Doppelsteigungen (hoch und wieder runter und wieder hoch) sollten vermieden werden • Fahrradverkehr ist umweegeempfindlich. Gerade Auf- und Abfahrten sind wesentlich besser als „Schneckenudel“, da letztere Umwege darstellen. • An der Südseite bietet sich die Chance für eine Park&Go bzw. Park&Ride-Tiefgarage. Statt wie heute ganz außen herum durch Bergheim/Walzbrücke/Campus/Zooparkhaus in Zukunft von der Autobahn direkt ins Parkhaus und zu Fuß oder mit Fahrrad über den Neckar in den Campus: Entspannter Spaziergang statt Stau. Das Parkhaus könnte als Tiefgarage mit Einhausung der 5-spurigen Straße ansprechend gebaut werden, dadurch Lärmreduktion für die Anwohner. Ein späterer Brücken-Anschluss an ein solches Parkhaus sollte möglich sein.“ (Klinik-Pendler, 29. Juli 2018)

Idee #70: Anbindung aus Richtung Bergheim/ Innenstadt, Trennung

„Wie schon von einigen beschrieben, sollte es in jedem Fall eine Trennung von Radfahrenden und Fußgänger/innen geben, die am besten sehr klar und ggf. auch durch eine bauliche Trennung zu erkennen ist, da einige Radfahrende nun einmal zu gefährlicher Fahrweise neigen und insbesondere Fußgänger/innen nicht beachten. Es sollte in jedem Fall auch eine Anbindung von der Mitte Bergheims, bzw. aus Richtung Innenstadt geben (auch wenn die Brücke primär für die Anwohner/innen aus dem Heidelberger Süden einen deutlichen Vorteil bringt), da die Zufahrt in die Institute des Neuenheimer Felds über die Ernst-Walz-Brücke und die Kreuzung an der Jahnstraße für viele sehr umständlich ist und sich eben auch für Fahrradfahrende aus Bergheim/der Innenstadt eine kürzere Fahrzeit über die Brücke (ohne störende Ampeln wie an der Ernst-Walz-Brücke) ergeben kann. Eine bessere ÖPNV-Anbindung sollte aber unabhängig von der Brücke angestrebt werden, da es nicht nur Radfahrende in Heidelberg gibt ...!“ (sv, 29. Juli 2018)

Impressum

Stadt Heidelberg
Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

Telefon 06221 58-21500
Telefax 06221 58-4621500
stadtentwicklung@heidelberg.de

Bearbeitung und Koordination
Amt für Stadtentwicklung und Statistik,
Kordinierungsstelle Bürgerbeteiligung, Stadt Heidelberg

Durchführung der Onlinebeteiligung
wer denkt was GmbH
Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

Moderation und Dokumentation
promediare >
Michael Lobeck
Buschweg 39
53229 Bonn

Fotos
Stadt Heidelberg