

# MACHBARKEITSTUDIE

PROMENADE AM NECKAR MIT WASSERERRÄSSEN

Anlage 01 zur Drucksache 0071/2019/BV

ARGE NECKARUFERWEG



# INHALTSVERZEICHNIS

1. VORBEMERKUNGEN

2. VORGEHENSWEISE

3. HISTORIE

4. BESTANDSAUFGNAHME

5. METHODIK

6. KONZEPTSTUDIE

7. WEITERES VORGEHEN

8. SCHLUSSWORT

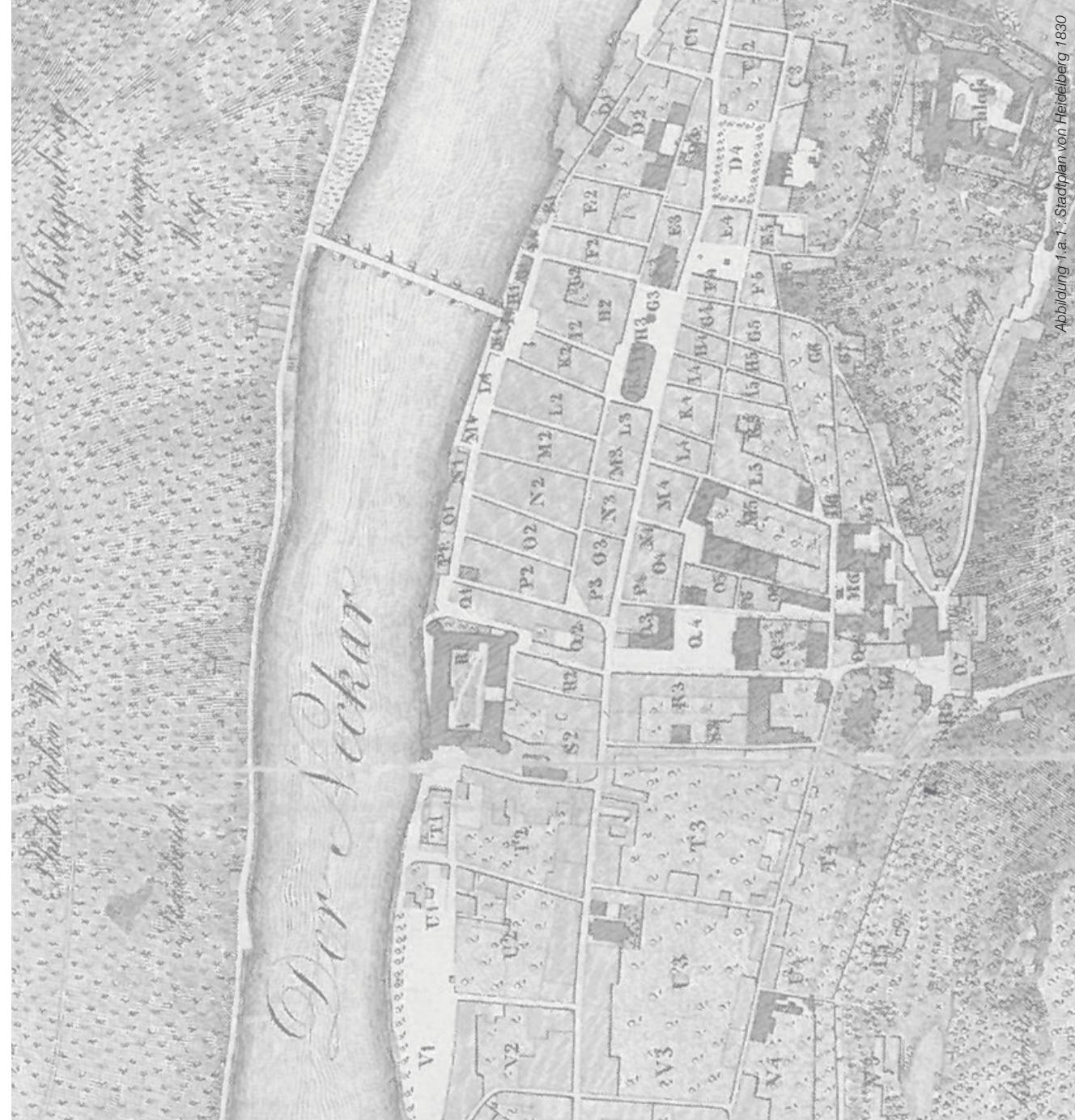
9. QUELLEN- & ABBILDUNGSVERZEICHNIS



# 1. VORBERECKUNGEN

# 1. VORBERECKUNGEN

## a) Einleitung // b) Anlass / Entstehung



Vorwort ARGE Neckaruferweg

Das südliche Neckarufer im Stadtgebiet Heidelberg ist geprägt von der Bundesstraße 37, welches zuletzt in den 50er bis 70er Jahren starke Veränderungen entlang des Ufers erfahren hat. Die aktuelle Verkehrsführung schneidet weitestgehend die wertvollen Uferbereiche von der Stadt ab. Gefährlich, wenig einladend und an manchen Stellen sehr eng ist diese uferbegleitende Straße heute.

Viele flussnahe Orte sind den Anwohnern und Besuchern fremd, sind unattraktiv und teilweise unzugänglich. Auf engstem Raum versuchen alle Verkehrsteilnehmer miteinander auszukommen, trotzdem fühlt man sich an einigen Stellen unsicher. Eine Neuordnung und Verbesserung der aktuellen Situation ist für Anwohner und Besucher unserer Stadt dringend erforderlich. Das formulierte Ziel ist eine zusammenhängende Promenade, um die gesamte Stadt an den Fluss zu bringen. Mithilfe der Konzeptstudie soll jedoch zunächst der Fluss an die Stadt gebracht werden. In gegenseitiger Symbiose werden die Zugänge gestärkt, miteinander verbunden und ein einheitliches Bild geschaffen.

Gegenstand der Machbarkeitsstudie ist die inhaltliche, technische und gestalterische Umsetzbarkeit eines Fußweges entlang des südlichen Neckarufers im Bereich zwischen dem Wehrsteg-Karlstor und dem Wieblinger Wehrsteg (Altstadt und Bergheim).

Das mit dem Uferweg verbundene, große Ziel, ist die Schaffung einer zusammenhängenden, fußläufigen Verbindung entlang des Neckars innerhalb des gesamten Stadtgebietes. Die zu untersuchende ca. 3.700 m lange Uferzone kann in jedem Teilbereich dieses Weges eigenständig und in sinnvollen Bauabschnitten umgesetzt werden. Der neue, durchgängige Weg soll die Erreichbarkeit und Erlebbarkeit des Neckars innerhalb der Stadt deutlich erhöhen und qualitativ aufwerten. Zugleich ergibt sich mit dem neuen Uferweg die Möglichkeit, den bestehenden, parallel zur Straße geführten Fuß- und Radweg neu zu organisieren und dabei auch die Verkehrsführung für den MIV zu verbessern. Zusätzlich kann mit wenigen und einfachen Massnahmen der Hochwasserschutz in den kritischen Uferzonen für häufiger auftretende Pegelstände verbessert werden.

Der Uferweg ist teilweise schwimmend, teilweise fest, teilweise an Land vorgesehen, möglichst unabhängig von Straße und Gehweg. Der genaue Verlauf des Weges wird im Rahmen dieser Studie vorgeschlagen. Bei der Festlegung des Verlaufes werden vorhandene Strukturen mit einbezogen um eine möglichst wirtschaftliche Lösung zu erreichen. Der Uferbereich weist in seinem Verlauf unterschiedliche Breiten und Qualitäten auf, die anhand von Querschnitten exemplarisch untersucht und dargestellt werden.

Der Weg ist das Ziel.

Abbildung 1.a.1 : Stadtplan von Heidelberg 1830

# 1. VORBEMERKUNGEN

## c) Einordnung ins Gesamtprojekt Stadt an den Fluss / Neckarorte

### Stadt an den Fluss - (Er)Leben am Neckar

„Der Neckar zählt zu den größten Freiräumen Heidelbergs und prägt den einzigartigen Charakter der Stadt. Dabei findet ein Großteil des Stadtlebens abseits des Flusses statt. Ziel der Aktion „Neckarorte – Stadt an den Fluss“ ist es, den Blick wieder mehr auf die Freiräume am Neckar zu richten. Die Architektenkammergruppe Heidelberg organisiert die Aktion mit Unterstützung der Stadt Heidelberg. Das Projekt ist insgesamt auf drei Phasen angelegt, die sich jeweils über ein Jahr erstrecken.

#### Phase 1: Orte sammeln

In der Phase 1 im Jahr 2016 ging es darum, Orte entlang des Neckars zu erkunden. Bei insgesamt vier Veranstaltungen in verschiedenen Stadtteilen entlang des Flusses wurden zusammen mit lokalen Organisationen, Stadtteilvereinen sowie Bürgerinnen und Bürgern Ideen und konkrete Vorschläge zur Gestaltung und Nutzung der einzelnen Orte gesammelt, untersucht und diskutiert.

Von Schlierbach über die Altstadt, Bergheim bis nach Wieblingen stand jeder Stadtteil an einem Wochenende im Fokus der Aktion. Mit verschiedenen Workshops wurden mögliche Umsetzungskonzepte zusammengetragen und reflektiert. Musikalische Unterhaltung, Gastronomie und künstlerische Darbietungen sorgten für ein vielfältiges Veranstaltungsprogramm.

#### Phase 2: Auswertung und Orte entwickeln

Aus den Ideen, die in Phase 1 gesammelt wurden, ist 2017 ein Handlungskonzept entstanden, das als Grundlage für städtebauliche, architektonische oder landschaftsplanerische Projekte dient. Außerdem gab es auch 2017 zahlreiche Veranstaltungen, die Leben an den Fluss brachten, wie beispielsweise das Anbaden, das Neckarwachen oder die Neckarlouge am experimentellen Strand am Neckaraufer.

#### Phase 3: Orte verbinden

Die ausgewählten Orte am Fluss werden miteinander verbunden. Für die einzelnen Neckarorte kommt 2018 der Feinschliff; die Nutzungs- und Gestaltungspäne werden weiter ausgearbeitet. Fans können sich auf etablierte Veranstaltungen und Aktionen wie das Anbaden und die Neckarlouge freuen.“

(Quelle: [www.heidelberg.de/hd/Lde/HD/entwickeln/neckarorte\\_stadt+an+den+fluss.html](http://www.heidelberg.de/hd/Lde/HD/entwickeln/neckarorte_stadt+an+den+fluss.html), Stand 10.04.2018)

### Neckarorte Heidelberg:



Abbildung 1.c.1 : Stadthalle, Neckarfassade, vor 1913

„Heidelberg liegt am Neckar. Der Fluss gibt Heidelberg einen Großteil seiner weltberühmten Identität. Er teilt die Stadt in Nord und Süd, zugleich verbindet er die Stadt über mehrere Stadtteile hinweg. Der Fluss ist wesentlicher Freiraum Heidelbergs, kann aber nur an relativ wenigen Orten als solcher wahrgenommen und genutzt werden.“

Unter dem Titel „Stadt an den Fluss“ wurde in den letzten Jahren vor allem das südliche Neckarufer im Bereich der Altstadt diskutiert. Heidelberg ist mehr als die Altstadt und deshalb wollen wir jetzt über das gesamte Neckarufer sprechen und alle Stadtteile einbeziehen, die am Neckar liegen. Von Schlierbach, Ziegelhausen über die Altstadt, Neuenheim, Bergheim bis nach Wieblingen möchten wir entlang des Neckars alte und neue Orte entdecken, verbinden und beleben.“

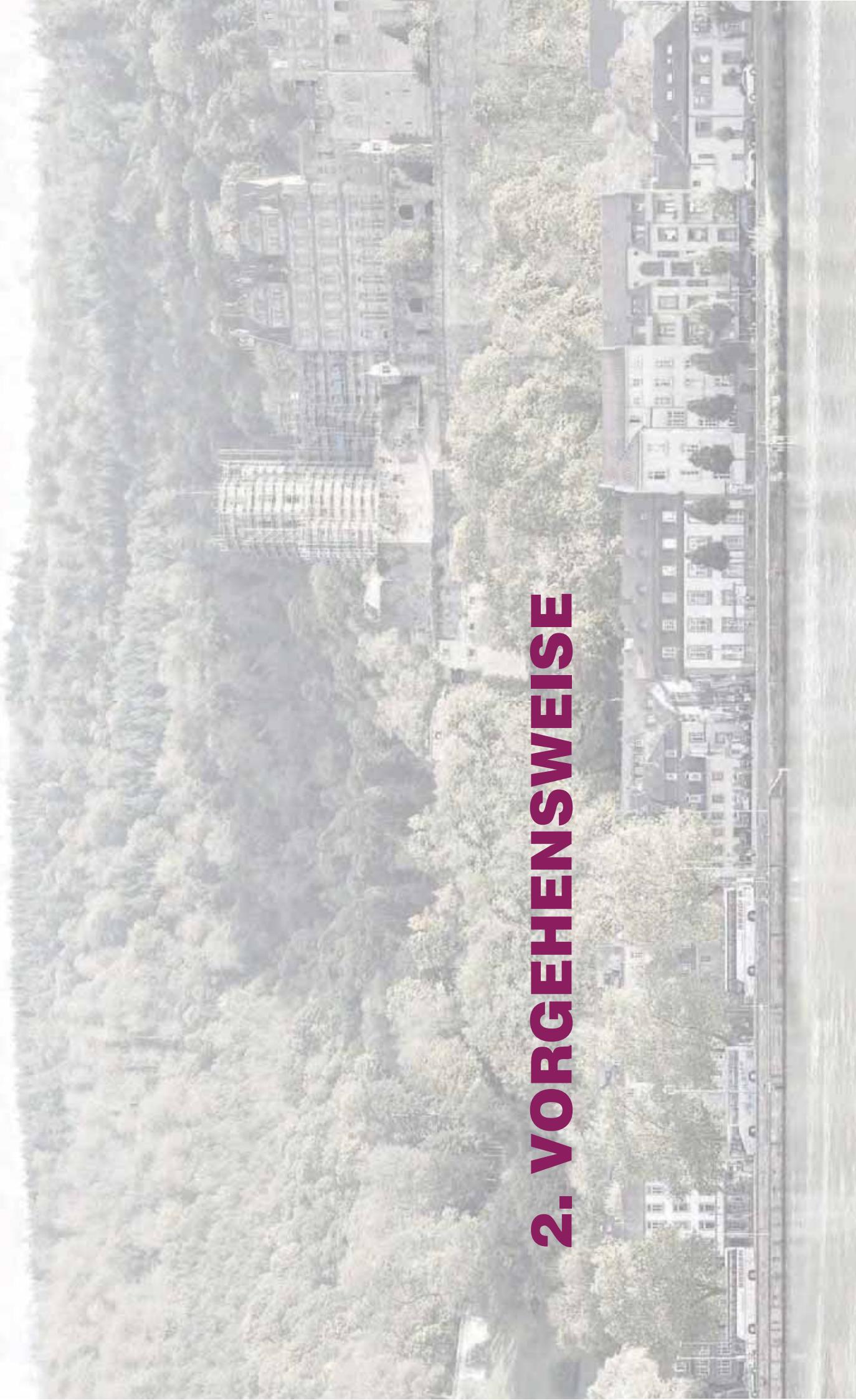
Der Neckar ist einer der größten Freiräume der Stadt. Doch nur an wenigen Stellen ist der Fluss direkt erlebbar, das Stadtleben findet größtenteils abseits des Neckars statt. Im Rahmen der Aktion „NeckarOrte“ wollen wir neue Orte am Fluss entdecken und gemeinsam überlegen wie diese zugänglich und nutzbar gemacht werden könnten. Im Laufe von 3 Jahren sollen möglichst viele Orte mit Potential neu gestaltet werden um mehr Fluss erlebbar zu machen.

Überlegungen und Vorschläge zu der Gestaltung von Orten kann jeder bei einer der Veranstaltungen einbringen und diskutieren. Alle Vorschläge werden gesammelt, bewertet und zusammengefasst. Hieraus soll dann ein Handlungskonzept entstehen, das als Grundlage für städtebauliche, architektonische oder landschaftsplanerische Projekte dient. Ziel der Aktion ist es, im Laufe der Zeit große und kleine Orte mit Potential am Fluss aufzuwerten, neu zu gestalten und zuverbinden. Der Fluss Neckar erhält so neue Zugänge, neue Aufenthaltsqualitäten und Nutzungsmöglichkeiten.“

(Quelle: [www.neckarorte-heidelberg.de](http://www.neckarorte-heidelberg.de), Stand 10.04.2018)



## 2. VORGEHENSWEISE



## 2. VORGEHENSWEISE

### a) Untersuchungsbereich /Vorüberlegungen

Die Machbarkeitsstudie gliedert sich inhaltlich und chronologisch in die Bestandteile Vorbereitung und Grundlagenermittlung, Bestandsaufnahme, Konzepthase und Erstellung der Studie mit Ableitung der Vertiefungsbereiche und den Handlungsempfehlungen zur Umsetzung.

**UNTERSUCHUNGSBEREICH**  
Der Untersuchungsbereich erstreckt sich entlang des südlichen Neckarufers über eine Gesamtänge von 3.678 m zwischen den Wieblinger Wehrstieg und dem Wehrstieg am Karistor. Dieser Abschnitt stellt den Kernbereich des Heidelberger Flussufers dar.  
Innerhalb des gewählten Untersuchungsgebiets wurden zehn Abschnitte mit unterschiedlicher Prägung ausgewählt und vertieft untersucht.

#### VORÜBERLEGUNGEN /VORUNTERSUCHUNGEN

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden relevante Planungsdaten zusammengetragen und ausgewertet. Die Bestandsaufnahme umfasste die Auswertung vorhandener Untersuchungsergebnisse, Ortsbegehungen und Fotodokumentation, eine Videodokumentation entlang der Uferlinie, die Analyse von Frei- und Grünflächen, Wegequalitäten und bestehende Nutzungen, Infrastruktur und Verkehr, sowie die naturschutzrechtliche Untersuchung.



Im Rahmen eines ersten Workshops im Januar 2018 wurden der Konzeptansätze der Studie der städtischen Projektgruppe "Stadt an den Fluss" vorgestellt und diskutiert.  
Die Wünsche und Anregungen sind in die Studie mit eingeflossen.

#### VORGEHEN BEI DER ERSTELLUNG

Auf Grundlage der Konzeptansätze wurde die Planung themenbezogen fortgeführt und mit Fachbehörden und Anliegern abgestimmt:

Ein zweiter Workshop wurde im Februar 2018 mit der Projektgruppe durchgeführt.

Die Themen Wegführung an und auf dem Wasser, schwimmende Anlagen, Nutzungen auf dem Wasser, wurden mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Heidelberg abgestimmt.

## 2. VORGEHENSWEISE

### b) Inhalt

Die wassersportlichen Belange wurden u.a. mit den bestehenden Nutzern Seglerverein SVH e.V. und dem Rudersportverein RGH e.V. besprochen.

Auf Grundlage der Zwischenergebnisse erfolgte zum Thema „Umgang mit der B37“ ein Termin mit dem Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Heidelberg.

Begleitend wurde für den genannten Untersuchungsbereich vom Institut für Umweltstudien eine Habitatpotentialanalyse erarbeitet.

Die Thematik „Gewässerrandstreifen“ wurde mit der unteren Wasserbehörde bei der Stadt Heidelberg besprochen.



#### 1. VORBEMERKUNGEN

- a. Einleitung
- b. Anlass / Entstehung
- c. Einordnung ins Gesamtprojekt Stadt an den Fluss/Neckarorte

#### 2. VORGEHENSWEISE

- a. Untersuchungsbereich / Vorüberlegungen / Vorgehen
- b. Inhalt

#### 3. HISTORIE

- a. Historische Bilder / Karten
- b. Das Neckarufer im Wandel der Zeit

#### 4. BESTANDSAUFGNAHME

- a. Übersichtsplan
- b. Dokumentation

#### 5. METHODIK

- a. Typologie
- b. Baukastensystem (Prinzipschnitte)

#### 6. KONSEPTESTUDIE

- a. Übersichtsplan
- b. Vernetzung
- c. Nutzungszuordnung
- d. Grünflächenvernetzung
- e. Verkehrsführung
- f. Vorschläge zum Verkehrskonzept
- g. Untersuchung Naturschutz
- h. Hochwasser
- i. Vertiefungsbereiche
  - Lageplan 1:500
  - Lageplan 1:200
  - Visualisierung
  - System schnitt
  - Inspiration
  - Erläuterung / Nutzung
  - j. Wahrnehmung / Identifikation
  - k. Machbarkeit

#### 7. WEITERES VORGEHEN

- a. Bewertungsmatrix
- b. Zeitplan

#### ANHÄNGE DER ABGABE

- Kostenschätzung
- Steckbriefe Vertiefungsbereiche - Abstimmung

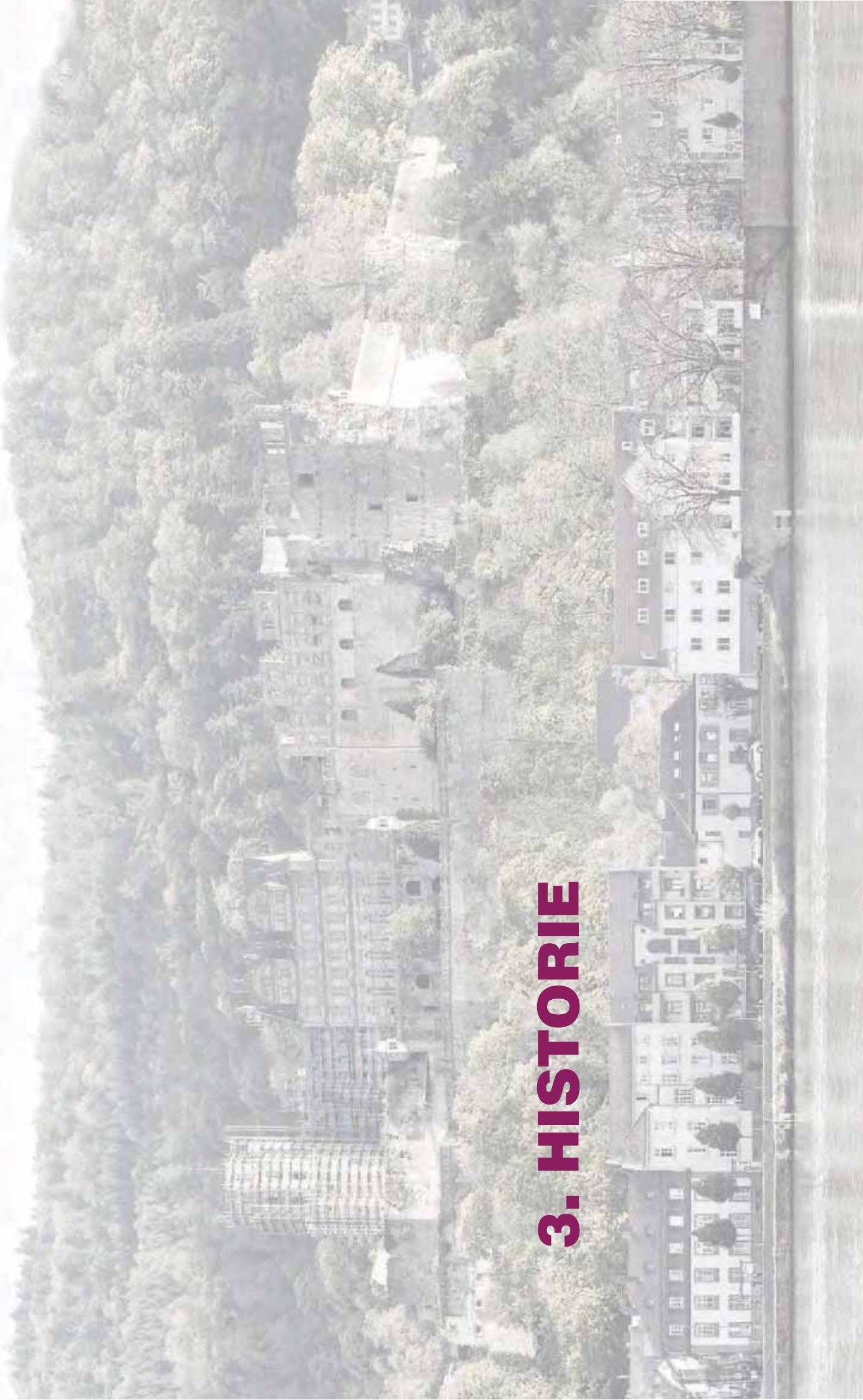
Anhang 12  
Anhang 13

#### 8. SCHLUSSWORT

- 9. QUELLEN- & ABBILDUNGSVERZEICHNIS



## 3. HISTORIE



### 3. HISTORIE

#### a) Historische Bilder / Karten // b) Das Neckarufer im Wandel der Zeit



Abbildung 3.1 : Heidelberg, Stich von M. Merian, um 1620



Abbildung 3.2 : Heidelberg, Matthaeus Merian, 1620



Abbildung 3.3 : Heidelberg- von der Neuenheimer Landstraße aus gesehen. Aquarelle Lithographie von Th. M. Richardson im Jahr 1837

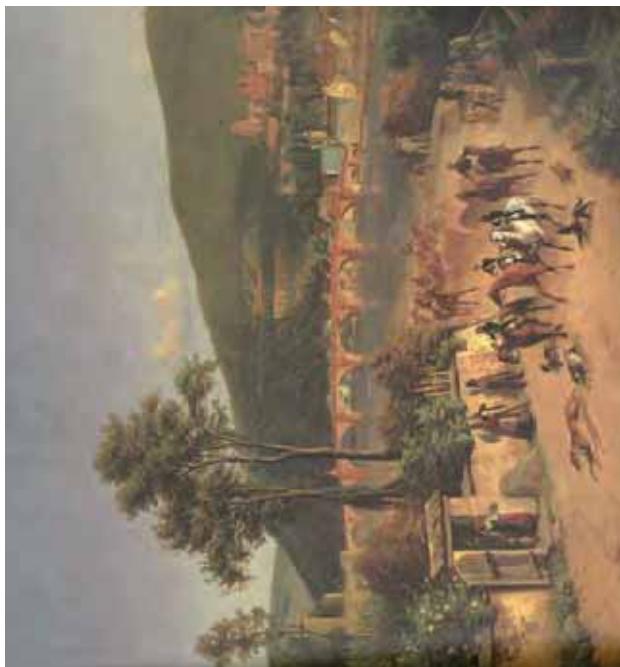


Abbildung 3.4 : Konstantin Schmidt Heidelberg Öl auf Leinwand, 1850

Heidelberg mit dem Beinamen „Stadt am Neckar“ war seit jeher durch die Lage am Fluss geprägt (vgl. Ehnhalt u.a. 2007: S.203). Der Neckar von keltisch „Nicer“ für „wildes Wasser“ (vgl. Ehnhalt u.a. 2007: S.203) war bis zu seiner Kanalisierung und Aufstaumung einer der wildesten Flüsse Deutschlands. Heute ist er mit ca. 367 km Länge der zweitgrößte Fluss Deutschlands und fünftgrößter Nebenfluss des Rheins. (vgl. GEQUO2018a)

Das Gebiet am Austritt des Neckars aus dem Odenwald in die Rheinebene hat durch seine Lage eine lange Geschichte der Besiedlung. Bereits im 1. Jahrhundert n. Chr. gab es im heutigen Stadtgebiet Militäranlagen, zivile Ansiedlungen sowie eine Holzbrücke und später eine Steinpfeilerbrücke (um 200 n. Chr.), da sich hier ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt von Fernhandelsrouten mit Neckarquerung befand (vgl. LAD 2013a: S.38ff).

Die Brücke wurde „in spät- oder nachantiker Zeit von einer Neckarkurft abgelöst“ (vgl. LAD 2013a: S.54). In Folge der Stadtgründung Heidelbergs um 1200 n. Chr. wurde der Übergang an die Stelle der Neckarbrücke verlegt, die 1284 erstmals schriftlich erwähnt wurde.

### 3. HISTORIE

#### a) Historische Bilder / Karten // b) Das Neckarufer im Wandel der Zeit

Vor ihrem Bau wurde etwas unterhalb seit Beginn des 13. Jahrhunderts eine Fähre betrieben, „die seit 1217 in Besitz des Klosters Schönau war, das ganz offensichtlich eine wichtige Rolle im Aufsiedlungsprozess der Planstadt spielte“ (LAD 2013a: S. 64).

Der Bau der Neckarbrücke beeinflusste die städtebauliche Entwicklung durch die Verkehrsführung und den Einbezug des nördlichen Neckarufers als Vorsiedlung (vgl. Goetze 1988; S.24). Von der Stadt führte das Brückentor, eines der Tore in der Stadtmauer entlang des Neckars, über die Grenze zwischen der Pfalz und dem Erzbistum Mainz. Die heutige Alte Brücke aus dem Jahr 1785 hatte acht Vorgängerbauten an dieser Stelle, die durch Hochwasser, Eisgang oder Brand zerstört wurden, da sie nicht komplett aus Stein bestanden (vgl. GEQUO2018c).

Vor seiner Kanalisation Anfang des 20. Jahrhunderts, führte der Neckar regelmäßig Niedrigwasser und war von zahlreichen kleinen Inselchen durchzogen (vgl. Budde u.a. 1980: S.181). Er stellte sich als unberührte Flusslandschaft mit je nach Jahreszeit unterschiedlich viel Wasser dar. Sein Ufer war damals flaches Schwemmland mit kleinen Buchten und Strauhörnern. (vgl. Budde u.a. 1980; S.184) Die kleinen Inseln oder „Zeilien“ im Neckar waren als Ort für Auszeiten beliebt und wurden zum Sonnenbaden und Musizieren genutzt oder um sich ins kühle Nass zu stürzen (vgl. Ehnhalt u.a. 2007: S.48).

Vor der Stadtmauer befanden sich Mühlen am Ufer des Neckar. Bereits 1239 wurde die wehrhafte Mönchsmühle des Klosters Schönau erwähnt. Die zweite, jüngere Pfistermühle wurde gemeinschaftlich von den Bäckern der Stadt betrieben, die Herrenmühle (1349 erstmals erwähnt) war im Besitz des Pfalzgrafen. Andere Gewerbe wie Metzger und Gerber nutzten die Wasserver- und -entsorgung durch Quellen kurz bevor sie in den Neckar mündet. (vgl. LAD 2013a: S.84f) Im Dorf Bergheim befand sich eine weitere frühe Mühle, auf deren Höhe sich ein Fischwehr befand. Die Bergheimer Mühle wurde im 19. Jahrhundert bei dem Bau eines Zementwerks zum Kraftwerk umgenutzt, das 1898 abgebrochen wurde. (vgl. LAD 2013b: S.17) Heute befindet sich auf den Resten des Turbinenhaußes des Zementwerks das Club- und Bootshaus der Rudergesellschaft Heidelberg 1898 e.V. (vgl. LAD 2013b: S.65).

Die „Nutzung des Neckars als Wasserstraße mit Treidelkähnen und Holzflößen“ mit Brenn- und Nutzholz aus dem Schwarzwald ist ab 1100 belegt. (vgl. GEQUO2018b) Der Lauerplatz, der sich vor der Mauer an der Brücke befand, wurde als Lade- und Löschplatz sowie als Holzmarkt genutzt. Weitere Stellen zum Anlanden befanden sich am Unteren Lauer, dem Zimmerplatz, an dem Langholzflöße und auch andere Waren gelöscht wurden.



Abbildung 3.5 : Heidelberg vom Philosophenweg aus gesehen, 1896



Abbildung 3.6 : Blick von Fr. Ackermanns Weinberg oberhalb der Alten Brücke auf Stadt und Schloss Heidelberg (Abendstimmung), 1900

Abbildung 3.7 : Friedrichsbrücke, von Osten (um 1900)

### 3. HISTORIE

#### a) Historische Bilder / Karten // b) Das Neckarufer im Wandel der Zeit

Am westlichen Turm des Marstalls befand sich ein Kran des Zollamts (1586 erwähnt) und daneben das Salzhäuslein. (vgl. LAD 2013a; S. 86ff) Somit wird das Ufer zwischen Stadtmauer und Neckar vorwiegend als Wirtschaftszone genutzt. Da der Neckar ab der Mitte des 16. Jahrhunderts immer stärker als Wasserstraße genutzt wurde, fingen man an in den Flusslauf einzugreifen. Stromschnellen und Untiefen erlaubten es jedoch anfangs weiterhin nur kleineren Treidelschiffen bis nach Heilbronn zu fahren (vgl. GEQUO2018b). Weitere Nutzergruppen des Neckars waren Fischer, die entweder einzeln oder zum „Kompaniefischen“ unterwegs waren. Bis in die 1930er wuschen Frauen im Neckar Wäsche und legten sie anschließend zum Bleichen auf die Wiese. (vgl. Ehhalt u.a. 2007; S.203)

Ende des 17. Jahrhunderts wurde die Stadt und das Schloss weitestgehend zerstört und im Stile des Barocks wieder aufgebaut. Um 1800 führte die landschaftlich interessante Lage am Neckar, die Schlossruine und das angenehme Wetter dazu, dass Heidelberg in der Romantik zu einem beliebtes Reiseziel und einer aufstrebenden Universitätsstadt wurde. So gewann die touristische Neckarschifffahrt an Bedeutung und bekommt 1850 eine Dampferanlegestelle östlich des Marstalls. Neue Anlegestellen am Neckarstrand zeigen die Bedeutung für die Stadt - besonders repräsentativ vor der Stadthalle. (vgl. LAD 2013a; S.114)

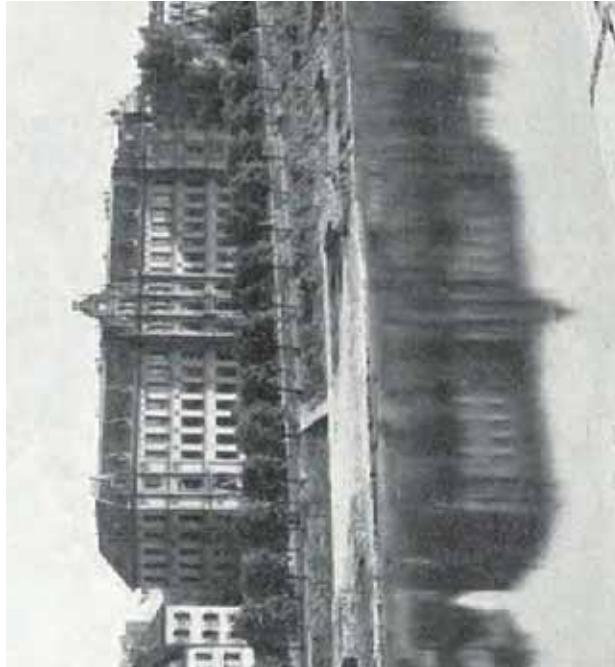


Abbildung 3.8 : Das Gymnasium zu Heidelberg 1900



Abbildung 3.10 : Ambiente an der Friedrichsbrücke, Karte von 1905

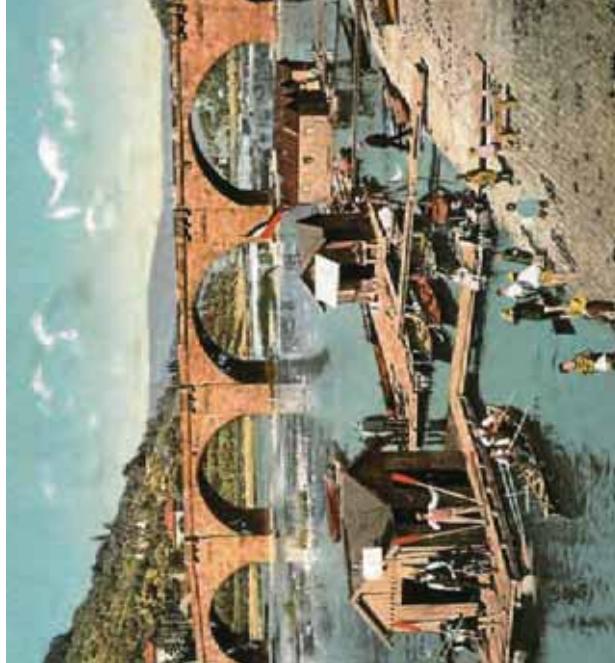


Abbildung 3.9 : Bootswerft an der alten Brücke um 1900

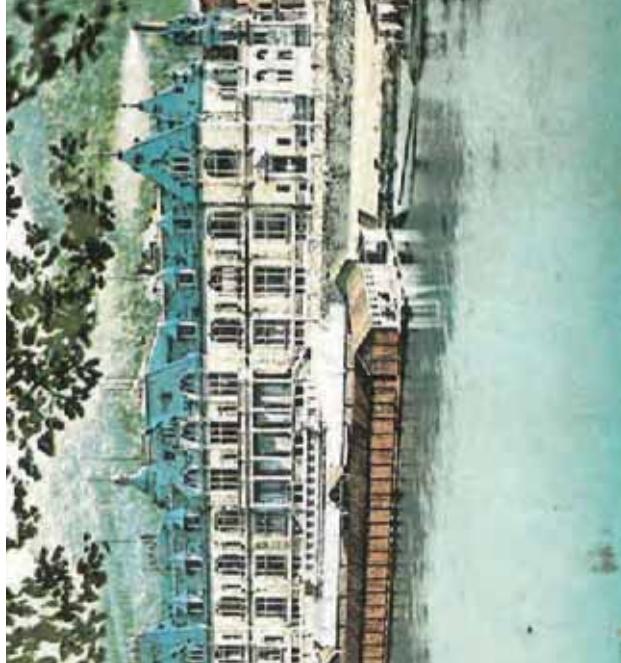


Abbildung 3.11 : Stadthalle mit Bootshaus (vor 1913)

### 3. HISTORIE

#### a) Historische Bilder / Karten // b) Das Neckarufer im Wandel der Zeit



Abbildung 3.12 : Blick auf Heiligenberg und Theodor-Heuss-Brücke vom Promadenweg längs der Schurmannstraße, ca. 1930

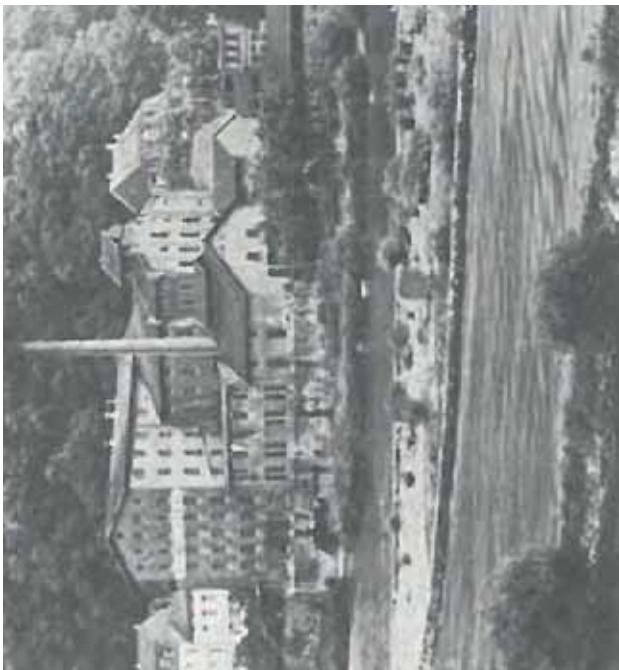


Abbildung 3.13 : Herrenmühle vor Abriss, vor 1974



Abbildung 3.14 : Gefände der ehemaligen Herrenmühle 1977

An der Stelle der heutigen Theodor-Heuss-Brücke wurde 1867 eine Fähre eingerichtet. Zehn Jahre später wurde diese Überquerungsmöglichkeit durch den Bau der Neuen Brücke ersetzt, die 1907 zur Friedrichsbrücke verbreitert wurde. (Vgl. Budde u.a. 1980; S. 180) Diese „zweite Neckarquerung nahm erheblichen Einfluss auf die Entwicklung der neuen Vororte und späteren Stadtteile Bergheim, Weststadt und Neuenheim.“ (LAD 2013a; S. 116)

1847 wird zur Sicherung der Schiffe gegen Eisgang der Winterhafen am Westende der Altstadt angelegt, der jedoch nur 20 Jahre lang Bestand hat. (Vgl. Pfeifer u.a. 1963; S. 86) Bis 1963 tror der Neckar im Winter regelmäßig zu und musste in kalten Wintern gesprengt werden. Eingeletzte Abwässer führten zu einer zunehmenden Erwärmung des Wassers, sodass heute selbst Eisschollen am Ufer selten geworden sind. (Vgl. Ehnhalt u.a. 2007; S. 67, vgl. Ehnhalt 2000; S. 55)

Die 1896 aufgeschütteten Neckarstaden zwischen Alter Brücke und Bienenstraße fungierten als Hochwasserschutz und Verkehrsabbindung der Altstadt. Vor ihrem Bau reichte der Marstall bis ins Wasser um die Schiffe direkt Löschen zu können. 1901-03 wurden die Neckarstaden bis zur Neuen Brücke weitergeführt, wobei der Uferweg nicht nur erhöht, sondern auch um 5m gegen den Fluss verschoben wurde. (Vgl. LAD 2013; S. 116)

Pfaff beschreibt die „segnensreiche“ Veränderung des linken Neckarufers als „hochgelegene, ebene, prächtige Straße, wohtätige Schutzwehr gegen Überschwemmungen, junge, wichtige Verkehrsrader, entzückender Spaziergang für Gesunde und Kranken“ (vgl. Pfaff 1902; S. 136f) Zwischen 1870 und 1900 wird die Promenade mit repräsentativen Wohnhäusern und einer Schule bebaut und 1901-03 mit der Stadthalle ergänzt. Auf ihrer Höhe entstand etwa zeitgleich die Bootz'sche Privatbadeanstalt mit Männer- und Damenbad (vgl. Budde u.a. 1980; S. 54) und wurde vom „Luward-Boote-Verleih“ und einigen Fischerkähnen ergänzt (vgl. Budde u.a. 1980; S. 181). Das Ufer östlich der Alten Brücke blieb bis zum Abbruch der Mühlkanäle durch die Neckarkanalisierung in seinem ursprünglichen Zustand. Das heutige Vereins- und Bootshaus des Yachtclubs wurde 1896 als unterirdisches Badekabinenhaus des „Blumschen Freibads“ gebaut. (Vgl. Albrecht 1951; S. 102, LAD 2009)

Um Natriumeinflüsse wie Hochwasser, Treibeis oder Niedrigwasser die Schifffahrt möglichst wenig beeinträchtigen zu lassen, begannen 1905 die ab 1922 durchgeföhrten Planungen zur Kanalisierung des Neckars. (vgl. Budde u.a. 1980; S. 183) Das Wieblinger Stauwehr wurde während der ersten Phase der Neckarkanalisierung 1925 erbaut. Vor der Errichtung der Wehr- und Schleusentoranlage am Karlstor 1927/29 mussten teilweise Felsen am Hackteufel gesprengt werden (vgl. Budde u.a. 1980; S. 183). In Heidelberg ist ein Gewerbe mit dem Schiffverkehr jedoch nie groß aufgekommen (vgl. Pfeifer u.a. 1963; S. 86).

### 3. HISTORIE

#### a) Historische Bilder / Karten // b) Das Neckarufer im Wandel der Zeit



Abbildung 3.15 : Stadtplan von Heidelberg 1830

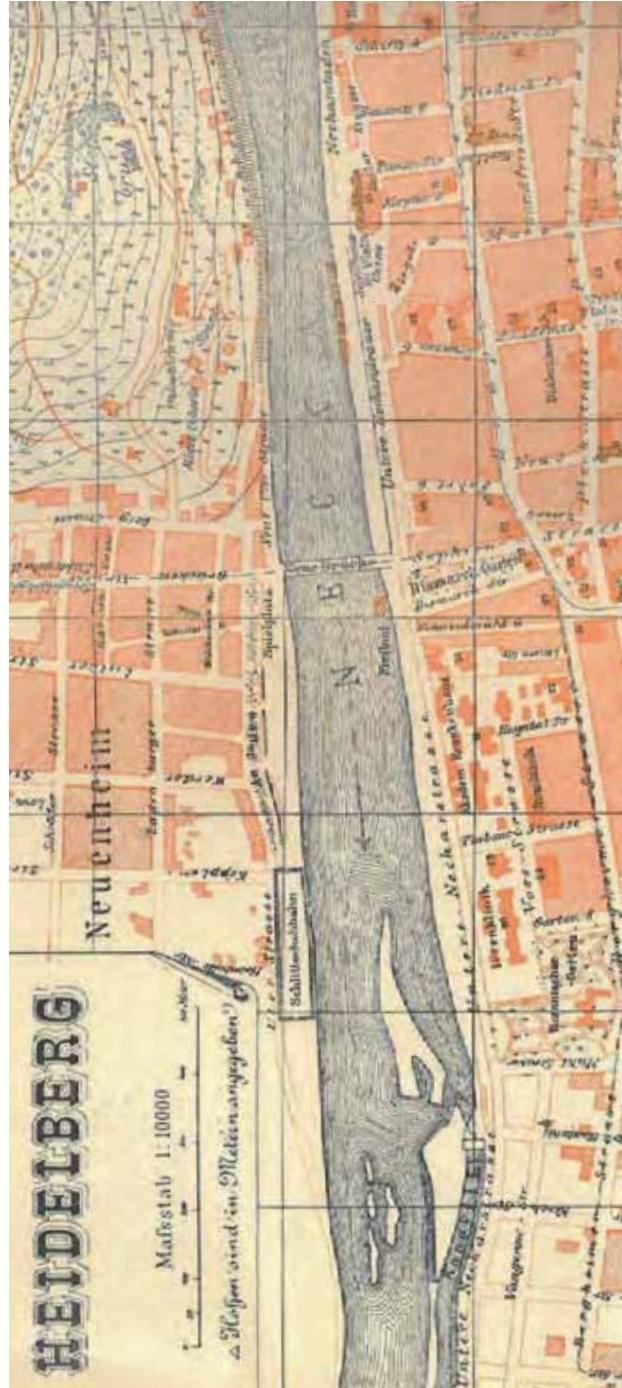


Abbildung 3.16 : Stadtplan 1921

Im Zuge der Staumung wird der Wassersport populär und zum seit Ende des 19. Jahrhunderst etablierten Rudersport kommen Paddeln mit Kajak und Kanu sowie Segeln dazu. (vgl. Blum 1997: S.115)

Das heutige Iqbal-Ufer hat seit dem Zweiten Weltkrieg eine starke Entwicklung gemacht. Anfangs eine freier Platz mit sporadischer Möblierung durch Bänke (vgl. Ehnhalt 2000: S.50) ist es heute eine Grünfläche mit Baumbestand. Auch die Neckarinseel war früher durch die Nutzung als Anlegestelle für Freizeitboote und Zeitplatz nur leicht mit Gras bewachsen und wurde Anfang der 50er Jahre von den in Heidelberg stationierten Amerikanern für ihr Feuerwerk am 4. Juli genutzt. Heute ist sie stark bewachsen und wird als Biotop für Wildgäste, Schwäne, Blässhühner und Möwen von Menschen nicht betreten (vgl. Ehnhalt 2000: S.52).

Nachdem die Wehrmacht neben der Alten Brücke auch die Ernst-Wälz-Brücke von 1928 und die Theodor-Heuss-Brücke (vorher Friedrichsbrücke) 1945 sprengte, wurden sie wieder aufgebaut (vgl. Budde u.a. 1980: S.180ff) und teilweise aufgrund Bauschäden 1992 verbreitert und saniert. Beim Wiederaufbau der Ernst-Wälz-Brücke wurde bereits Vorbereitungen für die 1951 durchgeführte Unterführung der B37 getroffen, die dem Durchgangsverkehr auf beiden Achsen eine ungestörte Durchfahrt ermöglicht.

Um dies zu ermöglichen wird eine Uferstraße vom heutigen Yachthafen bis zum Jubiläumsplatz auf dem als Ladestraße aufgegebenen Neckarkauer gebaut. (vgl. Albrecht 1951: S.101f)

Im 20.Jahrhundert fand die letzte Eingriff in die Bausubstanz der Alten Brücke statt. Nachdem Ende des Zweiten Weltkriegs zwei mittige Bögen der Brücke gesprengt wurden, wurde sie mit Hilfe von Spenden aus der Bevölkerung bereits 1947 eingeweht (vgl. Weber 1988: S.141ff). Die Landbögen am südlichen Brückenkopf wurden 1969/70 abgetragen, um die B37 darunter durchführen zu können, und mit höheren Wölbungen, die die Durchfahrt auf zusammen drei Fahrspuren ermöglichen, neu errichtet (vgl. Heinemann 1988: S.149ff).

Der Bau der B37 führte auch dazu, dass heute zwischen Ufer und Stadt eine vielbefahrene, für Bürger und Besucher schwer zu überquerende Barriere entstanden ist. Beim Ausbau der Straße wurden Teile des Ufers aufgeschüttet (z.B. zwischen Wasserschutzpolizei und Iqbalufer) und attraktive Uferanlagen des Neckarkauers mussten dem Straßenverkehr weichen (vgl. Budde u.a. 1980: S. 21).

### 3. HISTORIE

a) Historische Bilder / Karten // b) Das Neckarufer im Wandel der Zeit

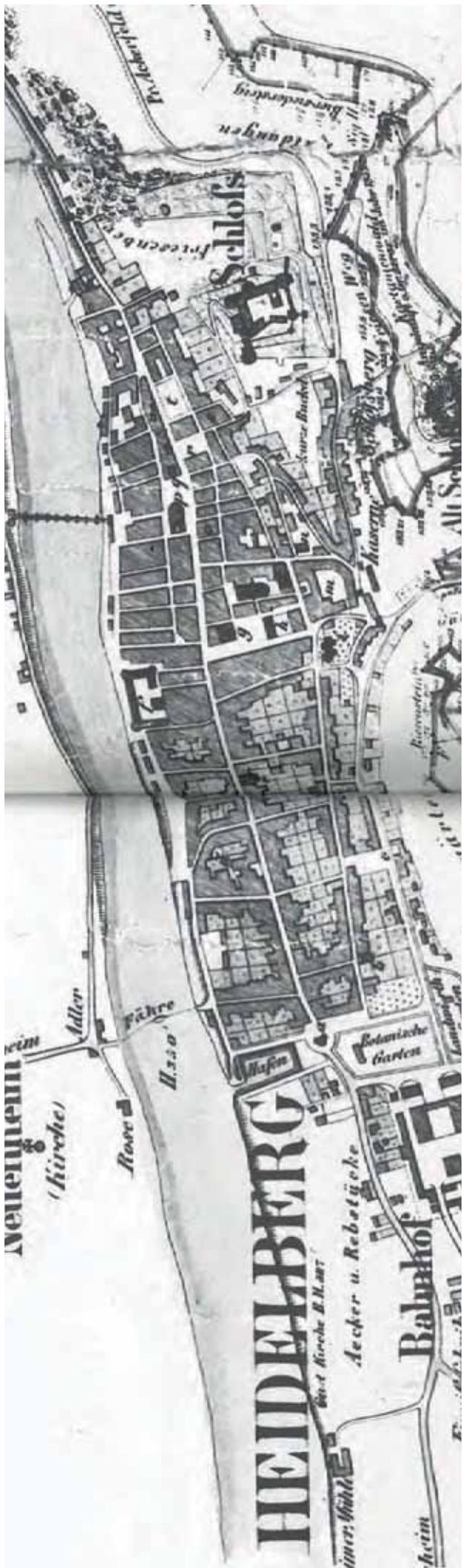


Abbildung 3.17 : Stadtplan von Heidelberg 1851

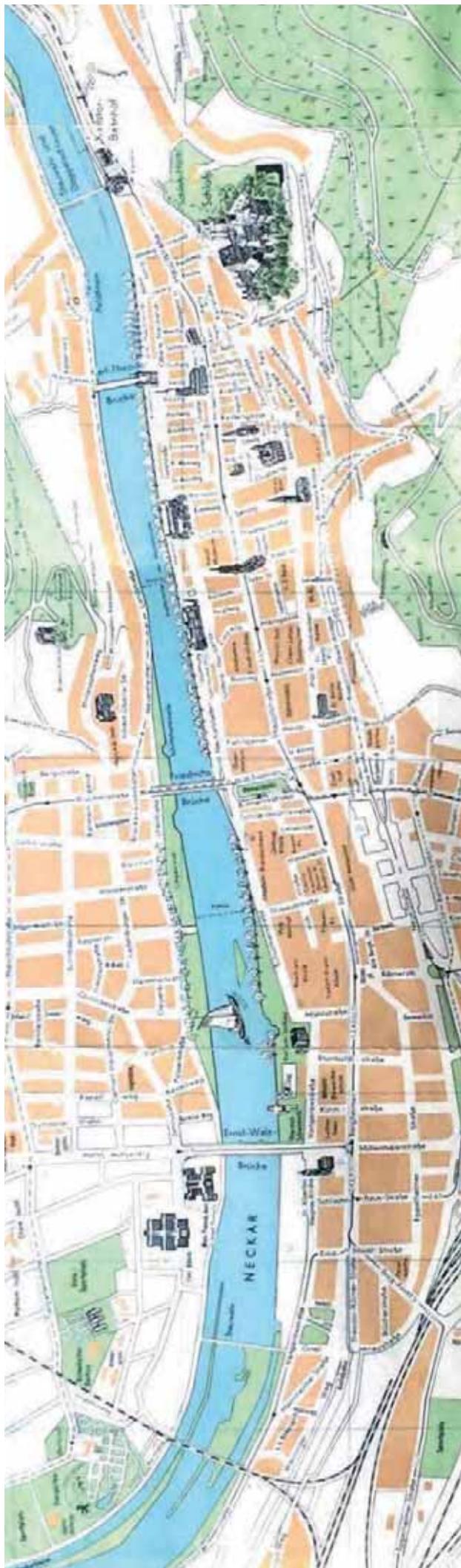
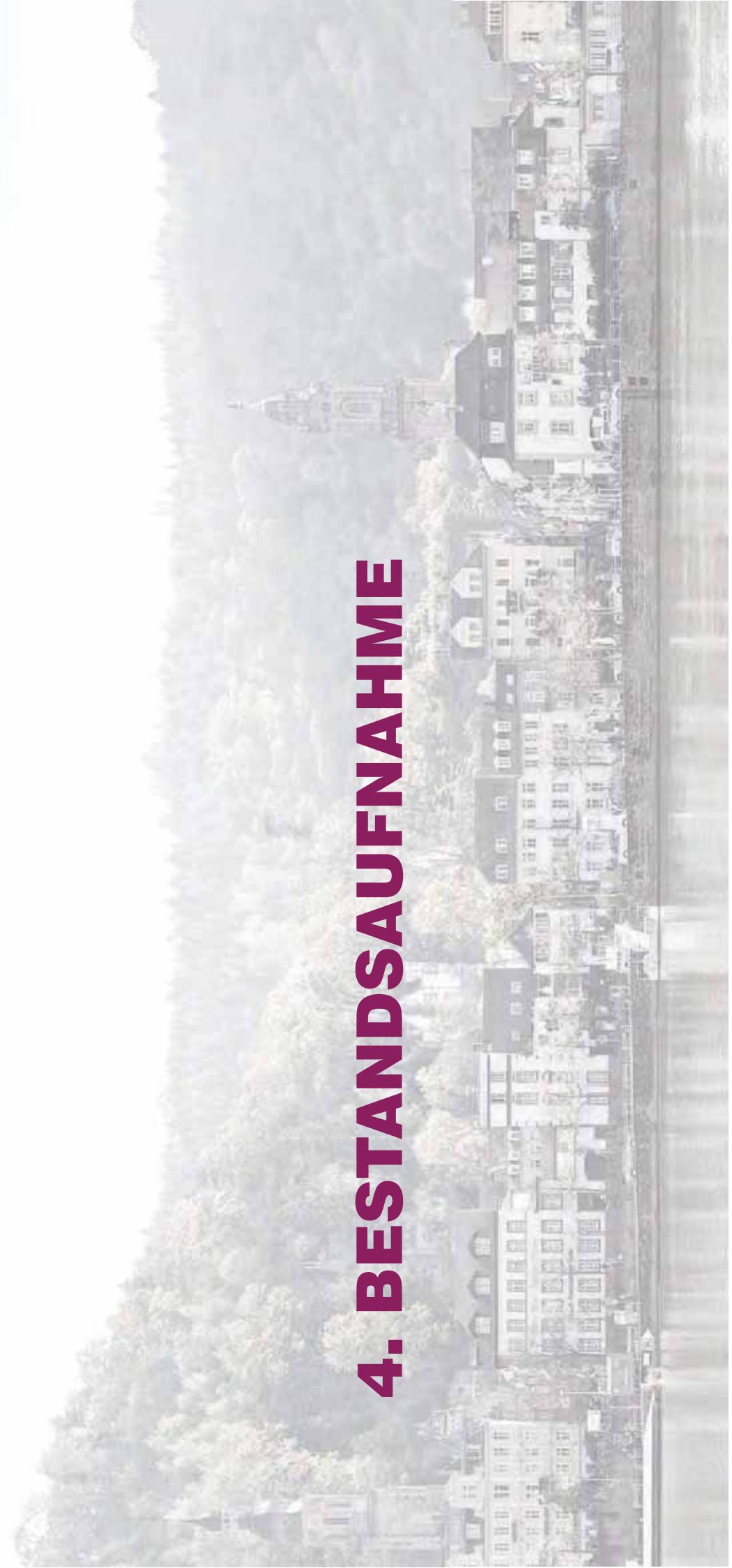


Abbildung 3.18 : Stadtplan von Heidelberg, ohne Jahresangabe (vor 50er)



## 4. BESTANDSAUFGNAHME



## **4. BESTANDSAUFAHME**

### a) Übersichtsplan

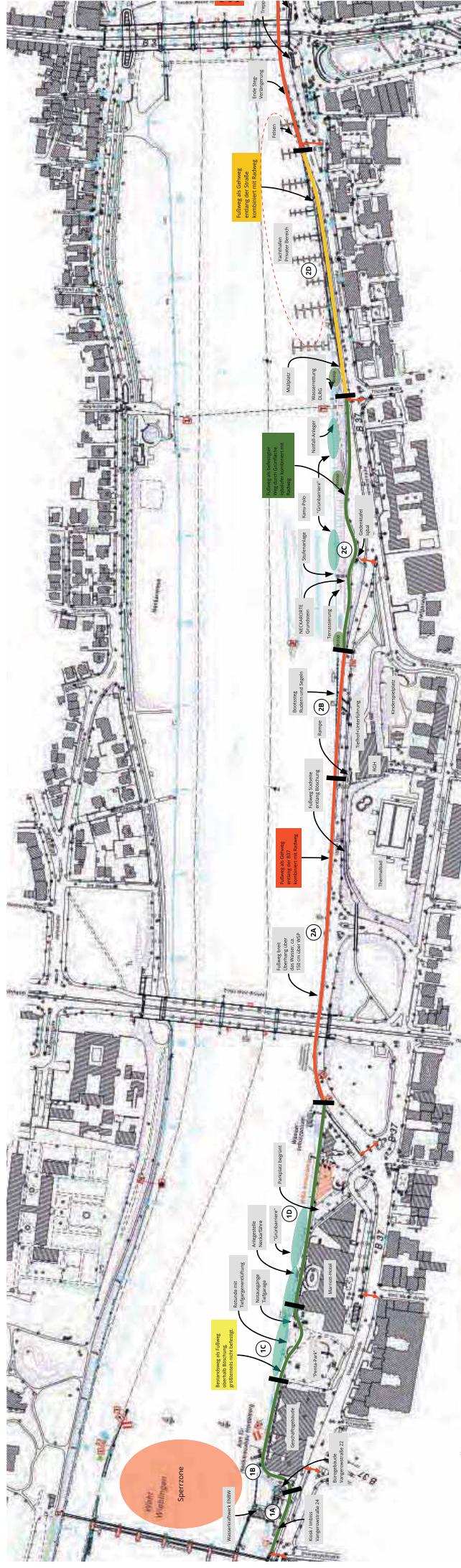
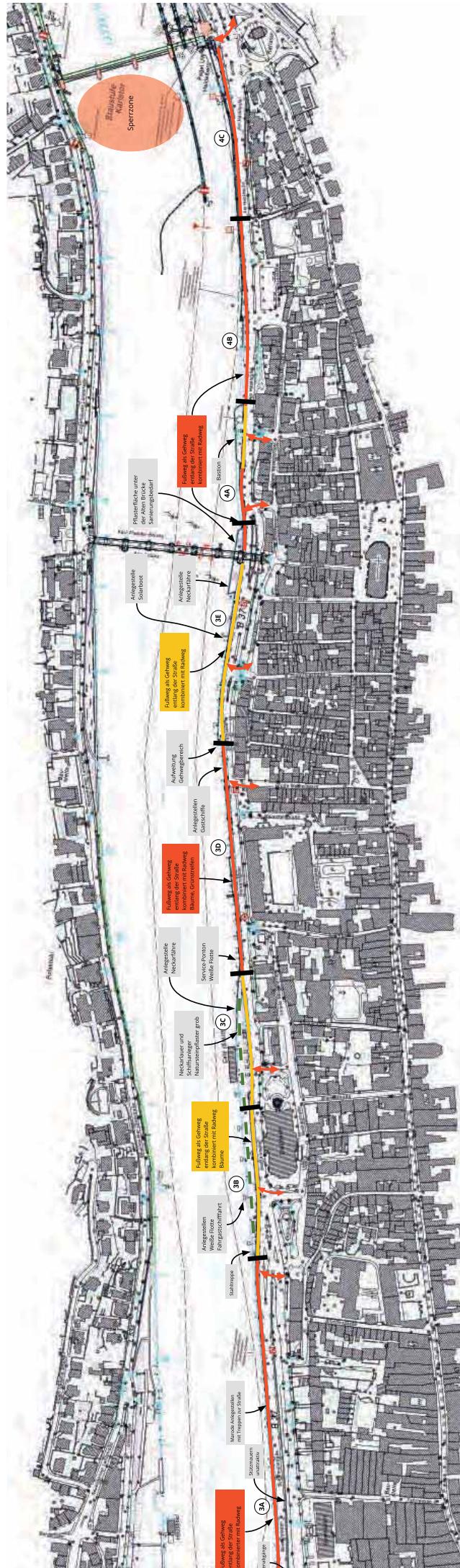


Abbildung 4.a.1 : Übersichtsplan Bestandsaufnahme (Anlage01)

## **4. BESTANDSAUFAHME**

### a) Übersichtsplan



## **4. BESTANDSAUFNAHME**

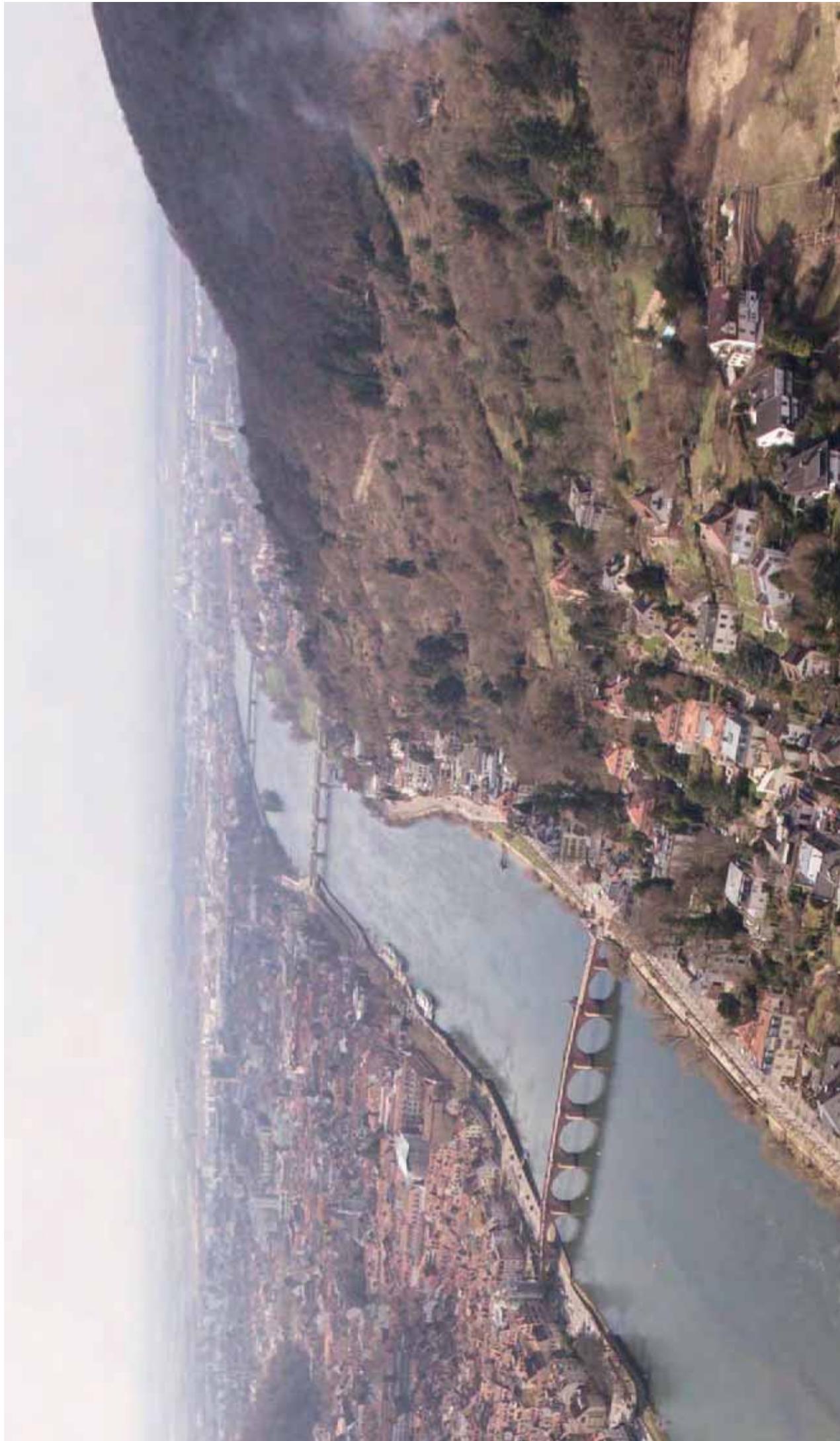
### b) Dokumentation



Abbildung 4.b.1 : Luftaufnahme Heidelberg Altstadt

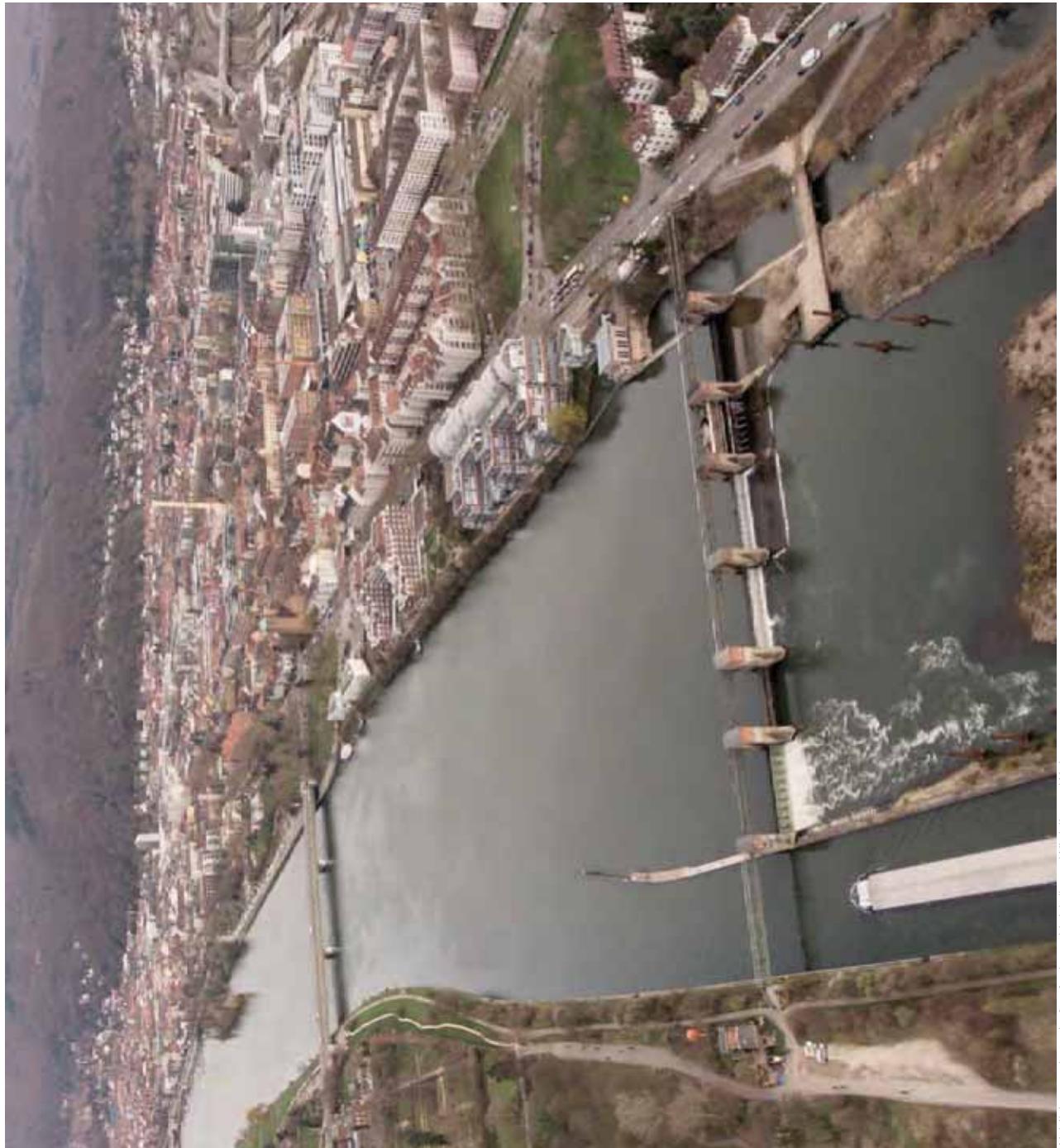
## 4. BESTANDSAUFGNAHME

b) Dokumentation



# 4. BESTANDSAUFGNAHME

## b) Dokumentation



- 1.1. Wehrsteg Wieblingen und Wasserkraftwerk
  - 1.1.1. Naturschutzgebiet Unterer Neckar im Anschluss Westen
  - 1.1.2. Wehr und Wehrsteg Wieblingen
    - 1.1.2.1. Aufgang als Doppeltreppe mit Rad-Schiebespur
    - 1.1.2.2. Schmäler Steg
    - 1.1.2.3. Wehrsteg soll erneuert werden in den nächsten Jahren
  - 1.1.3. Wasserkraftwerk ENBW
    - 1.1.3.1. Betriebsgebäude
    - 1.1.3.2. WasserSammelbecken
    - 1.1.3.3. Außen Gelände abgezäunt, wild Bewachsen
  - 1.1.4. Kiosk / Imbiss Vangerowstraße 24
    - 1.1.4.1. Straßenvorlauf Richtung Vangerowstraße
    - 1.1.4.2. Kleiner Gastraum
    - 1.1.4.3. Kleine Terrasse Richtung Neckar
    - 1.1.4.4. Zigarettenautomat
  - 1.1.5. Gebäude Wasserkraftwerk Vangerowstraße 22
    - 1.1.5.1. Gestalteter Grünbereich davor
    - 1.1.5.2. Breiter Eingangsbereich
- 1.2. Alter Hafen mit ehem. IBM-Gebäude
  - 1.2.1. Zugang West neben IBM-Gebäude
    - 1.2.1.1. Zugang neben Tiefgarageneinfahrt versteckt
    - 1.2.1.2. Weg wasserengebunden, ausgespült
    - 1.2.1.3. Randstreifen liegt frei
    - 1.2.1.4. Option Neckarbrücke für Fuß- und Radverkehr / Zugangstreppe?
  - 1.2.2. Abschnitt IBM-Gebäude
    - 1.2.2.1. Diverse Treppen zum Ufer, nicht zugänglich
    - 1.2.2.2. Böschungsmauer mit Geländer
    - 1.2.2.3. Weg wasserengebunden, ausgespült
    - 1.2.2.4. Randstreifen Beton Mauer liegt frei
    - 1.2.2.5. Starker Bewuchs an der Böschung verhindert Ausblick auf Fluss

Abbildung 4.b.2 : Luftaufnahme Heidelberg Wieblinger Wehr

## 4. BESTANDSAUFGNAHME

### b) Dokumentation



- 1.3. Abschnitt Penta-Park / Grünfläche Marriott
- 1.3.1.1. Landschaftlicher Bereich / Parkanlage  
1.3.1.2. Rotunde über Technikraum / Lüftung TG inoffizieller Zugang Ufer
- 1.3.1.3. 2 Ausgänge aus der Tiefgarage mit Treppe  
1.3.1.4. Starker Bewuchs an der Böschung verhindert Ausblick auf Fluss

#### 1.4. Abschnitt Marriott Hotel bis Wasserschutzpolizei

- 1.4.1. Marriott Hotel
- 1.4.1.1. Anlegestelle Neckarschiffahrt / Lieselotte Fähre  
1.4.1.2. Innenhof Marriott Hotel, Zugang zu Hotel und Restaurant  
1.4.1.3. Starker Bewuchs an der Böschung verhindert Ausblick auf Fluss

#### 1.4.2. Abschnitt Wasserschutzpolizei

- 1.4.2.1. Parkplatz begründet mit Wegabzweig / Feuerwehrweg  
1.4.2.2. Zugang Bergheim über Karl-Metz-Straße  
1.4.2.3. Anlegestelle Wasser- und Schiffahrtsamt  
1.4.2.4. Bootsgarage Polizeiboot  
1.4.2.5. Böschung gerodet / gepflegt

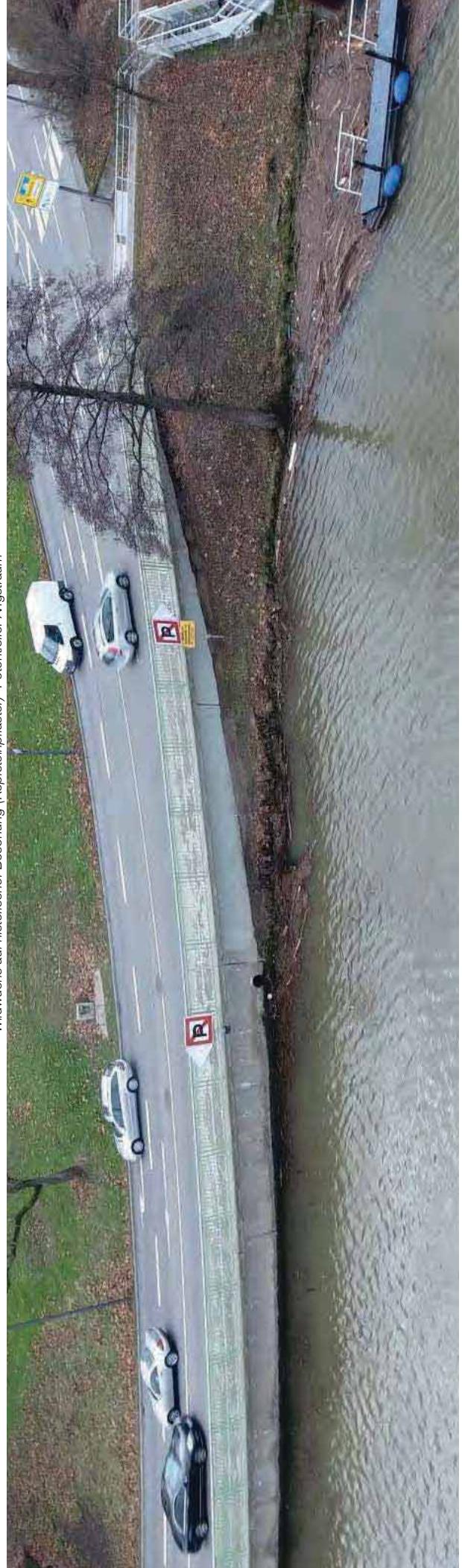


Abbildung 4.b.3 : Luftaufnahme Heidelberg Neckarufer Penta Park/ Grünfläche Marriott Wildwuchs auf historischer Böschung (Kopisteinpflaster)- Potentieller Angrastraum

Abbildung 4.b.4 : Luftaufnahme Heidelberg Neckarufer, B37 westlich Ernst Walz Brücke  
Bundesstraße direkt am Ufer - schnaler Gehweg - keine Nutzung

# 4. BESTANDSAUFGNAHME

## b) Dokumentation

- 2.1. Iqbalufer Unterführung Ernst-Walz-Brücke bis Anleger Rudergesellschaft
- 2.1.1. Zufahrt unter Brücke
- 2.1.1.1. Geh- und Radwegkombination auf der Uferseite.
- Leichter Überhang.
- 2.1.1.2. Beton-Stützmauer zum Wasser, Geländer
- 2.1.2. Unter der Brücke bis Rudergesellschaft
- 2.1.2.1. Geh- und Radwegkombination auf der Uferseite.
- 2.1.2.2. Beton-Stützmauer zum Wasser, Geländer
- 2.1.2.3. Abzweig PKW auf Brücke Vangerowstraße
- 2.1.2.4. Fußweg Südseite kommt herunter. Bereich Thermalbad.
- Nur ca. 150 cm Höhenunterschied bis Wasser
- 2.2. Rudergesellschaft bis Grünfläche Iqbalufer
- 2.2.1.1. Rampe bis Hof RGH
- 2.2.1.2. Zugang Restaurant Bootshaus über Clubgelände
- Unterführung RGH Hof - Anlegestelle
- 2.2.1.3. Anlegestelle RGH
- 2.2.1.4. Zufahrt RGH Hof auf der Südseite bis Vangerowstraße
- 2.2.1.5. Spielplatz Vangerowstraße
- 2.2.1.6. Spielplatz Vangerowstraße
- 2.3. Grünfläche Iqbalufer bis DLRG-Steg
- 2.3.1. Anschluss Grünfläche an Rudergesellschaft stark bewachsen
- 2.3.2. Grünfläche
- 2.3.2.1. Uferböschung stark bewachsen
- 2.3.2.2. Aufstrebung Uferböschung mit Sitzbänken
- 2.3.2.3. Breite Treppe zum Ufer
- NECKARORTE Grundstein
- Neckarinsel
- Gedenktafel Iqbal
- Fußgängerüberweg über Straße mit Ampel
- Zugang Bergheim über Fehrentzstraße
- 2.3.2.8. Zugang Bergheim über Fehrentzstraße
- 2.3.3. Anschluss Grünfläche an DLRG-Steg / Yachthafen
- 2.3.3.1. Wegabzweig auch Zufahrt Krankenwagen zu DLRG
- 2.3.3.2. Notfallanleger DLRG-Krankenwagen
- 2.3.3.3. Zugang Steg DLRG
- Wegverbindung nach oben
- Fußgängerüberweg über Straße mit Ampel
- Zugang Bergheim über Thibautstraße
- 2.3.3.6. Zugang Bergheim über Thibautstraße

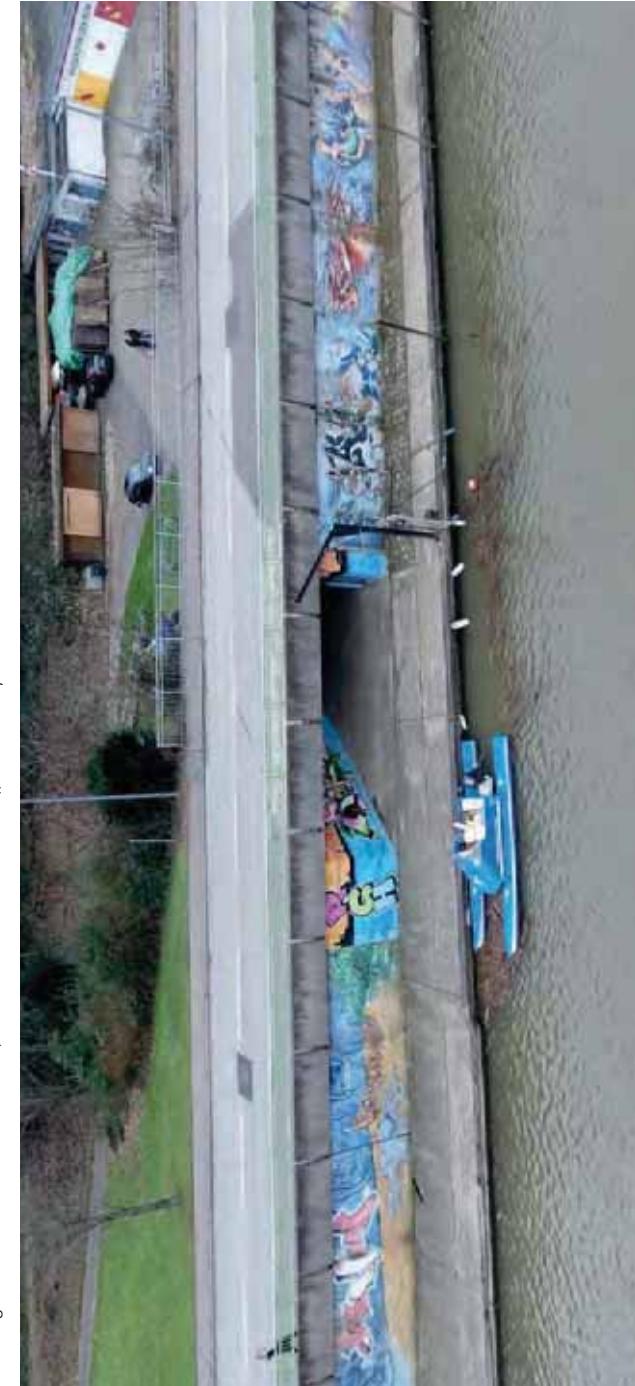


Abbildung 4.b.5 : Luftaufnahme Neckarufer, B37 östlich Ernst Walz Brücke // Beton + Asphaltwüste

Abbildung 4.b.6 : Luftaufnahme Neckarufer Sportnutzung Bootshaus // Sportnutzung bei Bootshaus - enger Steg - Unterführung als Zugang

## 4. BESTANDSAUFGNAHME

### b) Dokumentation



Abbildung 4.b.7 : Luftaufnahme Neckarufer Bestandsbiotop Iqbalufer // Bestandsbiotop am Iqbalufer



Abbildung 4.b.8 : Luftaufnahme Neckarufer Iqbalufer // Sportnutzung bei Bootshaus - enger Steg - Unterführung als Zugang // Temporäre Nutzungen der Grünanlage am Iqbalufer

# 4. BESTANDSAUFGNAHME

## b) Dokumentation



- 2.4. Yachthafen bis Theodor-Heuss-Brücke
  - 2.4.1. Zugang Yachthafen West
    - 2.4.1.1. Müllplatz mit Sichtschutz oben
    - 2.4.1.2. Treppe nach unten, Tor
  - 2.4.2. Yachthafen
    - 2.4.2.1. Bereich Club 1
    - 2.4.2.2. Bereich Club 2
    - 2.4.2.3. Bereich Club 3
    - 2.4.2.4. Zugang Yachthafen Ost / Treppe
    - 2.4.2.5. Treppe mit Tor oben
  - 2.4.3. Verlängerung Motorbootclub bis Brücke
    - 2.4.3.1. Verlängerung entlang der Kaimauer mit Tor als Sackgasse
    - 2.4.3.2. Felsen im Wasser
  - 2.4.4. Zugang Bismarckplatz über Bismarckstraße
  - 2.4.5. Fußgängerüberweg Ampel

Abbildung 4.b.9 : Luftaufnahme Neckarufer Yachthafen // Privilegierte Nutzung am „Yachthafen“

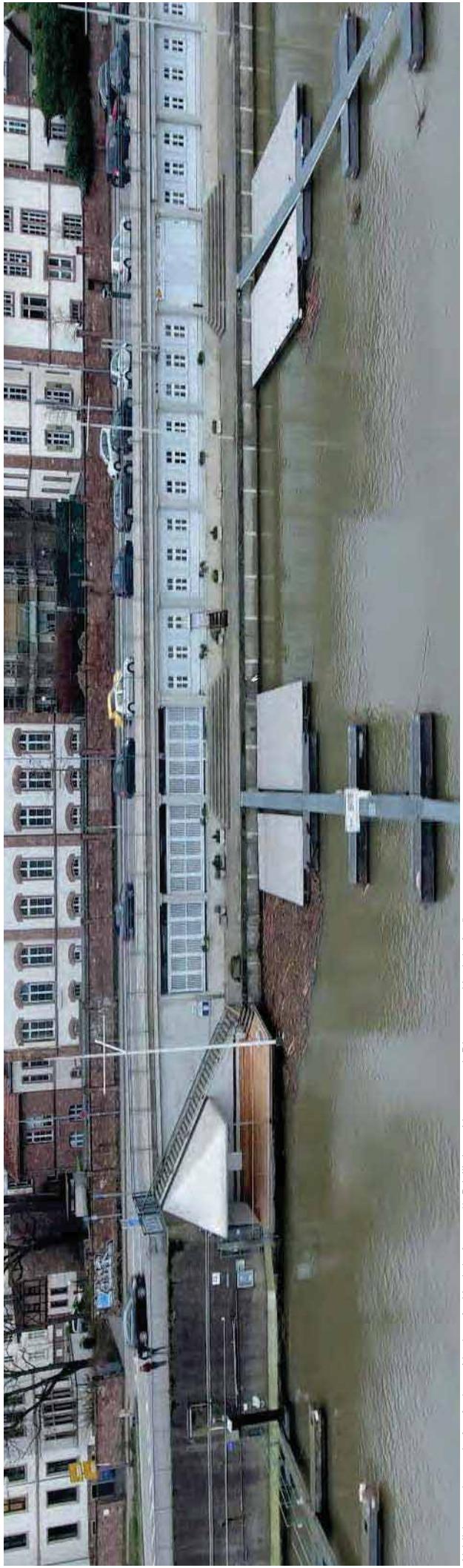


Abbildung 4.b.10 : Luftaufnahme Neckarufer Yachthafen 2 // Privilegierte Nutzung mit Bistro am „Yachthafen“

## 4. BESTANDSAUFGNAHME

### b) Dokumentation

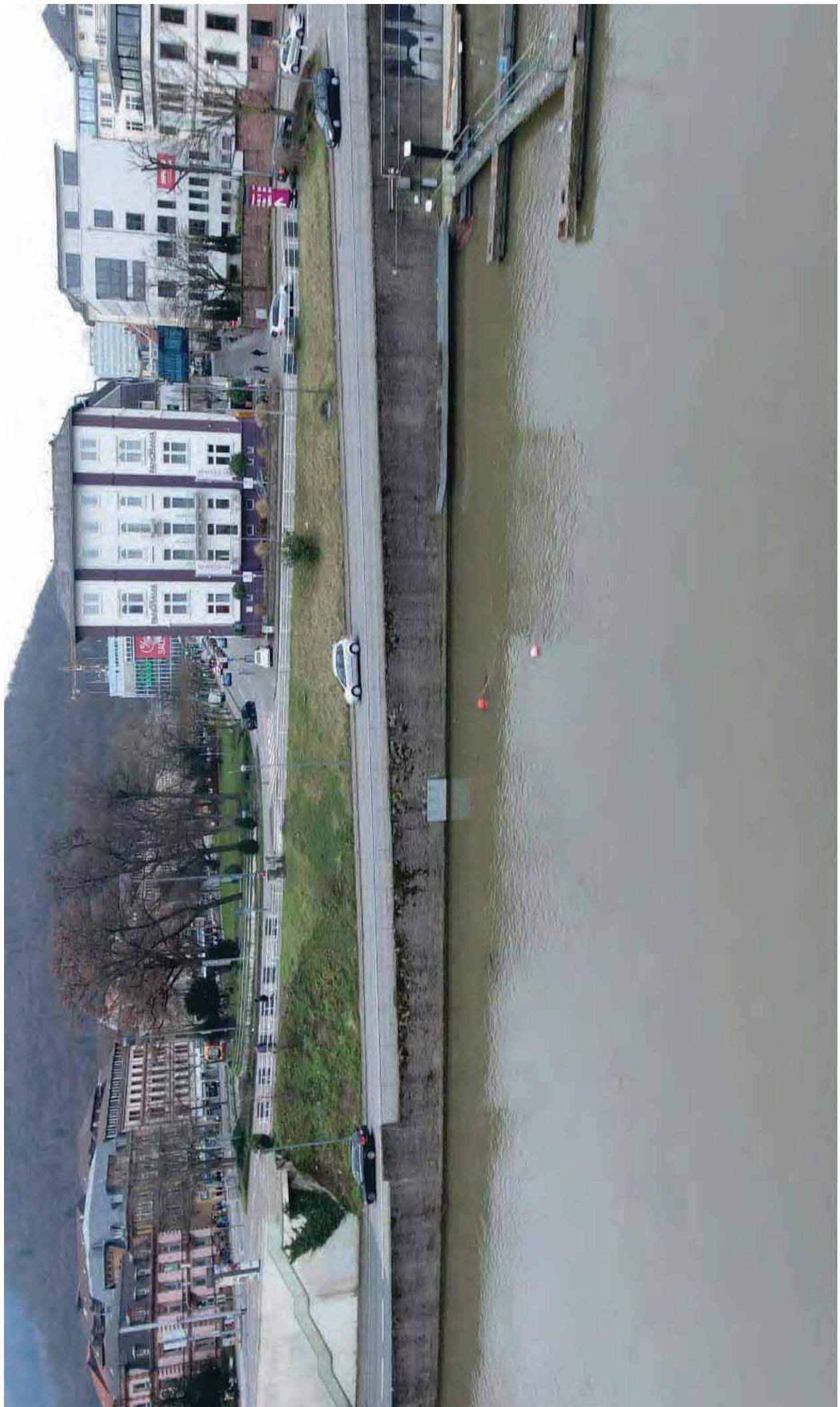


Abbildung 4.b.11 : Luftaufnahme Neckarufer, B37 westlich Theodor Heuss Brücke // Bundesstraße direkt am Ufer - schmaler Gehweg- keine Ufernutzung

# 4. BESTANDSAUFGNAHME

## b) Dokumentation

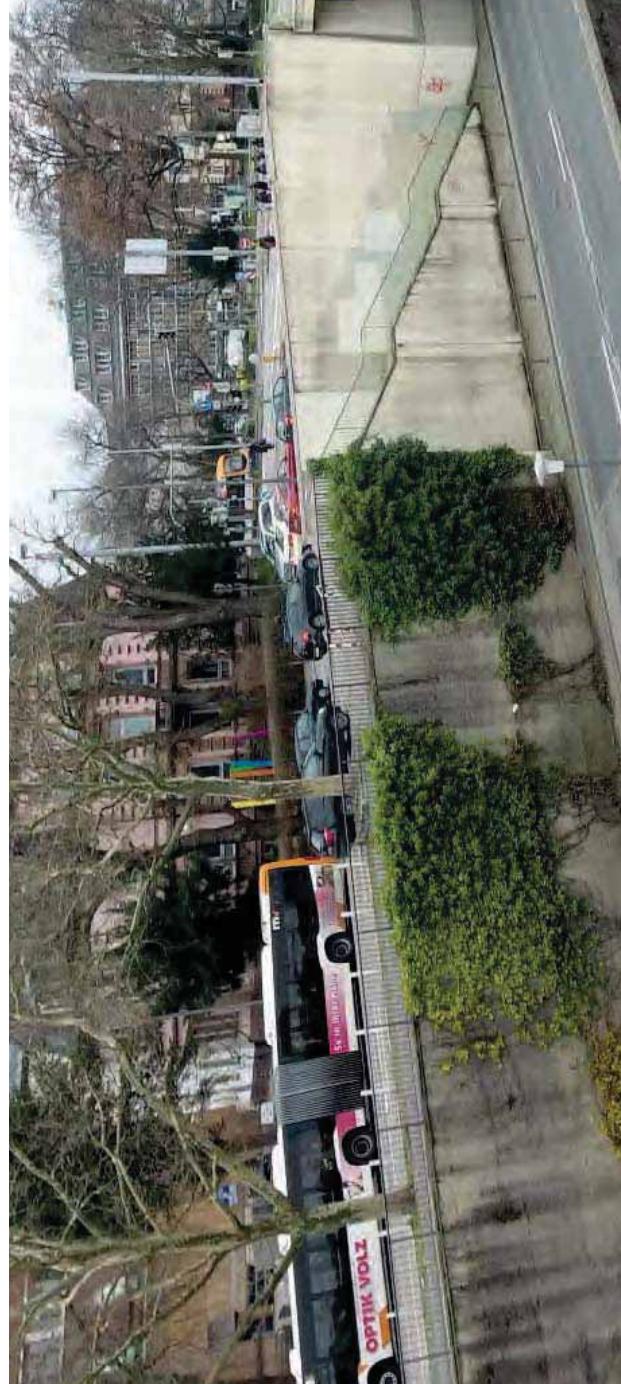


Abbildung 4.b.12 : Luftaufnahme Neckarufer, B37 östlich Theodor Heuss Brücke // Treppe als Zugänge vorhanden - Ziel der Treppe fraglich

- 3.1. Neckarstaden zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Jubiläumsplatz
- 3.1.1. Zufahrt unter Brücke  
Fußgängerüberweg  
Breite Straße  
Breiter Gehweg mit Radverkehr  
Kein Gehweg auf Südseite
- 3.1.2. Unter der Brücke bis St. Vincentius Krankenhaus
- 3.1.2.1. Treppen rechts und links der Brücke führen auf Gehweg Südseite der kaum begehbar ist  
Ansätze Wandbegrenzung Stützwand zu oberem Neckarstaden  
Keine Übergänge über die Straße  
Parkhaus Kraus  
Begin untere Neckarstraße
- 3.1.2.2. Sehr breite Straße  
Breiter Gehweg mit Radverkehr  
Bushaltestellen St. Vincentius  
Zebrastreifen als Fußgängerübergang
- 3.1.2.3.  
3.1.2.4.  
3.1.2.5.  
3.1.2.6.  
3.1.2.7.  
3.1.2.8.  
3.1.2.9.



Abbildung 4.b.14 : Luftaufnahme Neckarufer, B37, Betonufer Bundesstraße direkt am Ufer - schmaler Gehweg- keine Ufernutzung

# 4. BESTANDSAUFGNAHME

## b) Dokumentation



- 3.2. Neckarlauer zwischen Jubiläumsplatz und Stadthalle
- 3.2.1. Neckarlauer
- 3.2.1.1. 9 Anlegestellen Weiße Flotte Neckarschiffahrt
  - 3.2.1.2. Büro / Ticketverkauf Weiße Flotte
  - 3.2.1.3. Restaurant Pier 4
  - 3.2.1.4. Müllplatz mit Sichtschutz, zu klein
  - 3.2.1.5. Schranke
  - 3.2.1.6. Altes Fährhaus genutzt als Kiosk / geschlossene Gesellschaft
- 3.2.1.7. Böschung zw. Neckarlauer und Neckarstaden befestigt, Wildwuchs
- 3.2.1.8. Auslauf Kanalisation
- 3.2.1.9. 4 Treppen im östlichen Bereich
  - 3.2.1.10. 2 Treppen im westlichen Bereich
- NECKARORTE Grundstein
- 3.2.1.11. 4 Kübel mit Beipflanzung und Bäumen
  - 3.2.1.12. Sitzbänke
  - 3.2.1.13. Müllheimer
  - 3.2.1.14. Hundekot
- Parkplatz Neckarschiffahrt
- 3.2.1.15. Keine Beleuchtung
  - 3.2.1.16. Offene Installationen / Kabel / Leitungen
- 3.2.2. Jubiläumsplatz
- 3.2.2.1. Teilweise grüner Platz mit Bäumen
  - 3.2.2.2. Sitzbänke Stahl grün
  - 3.2.2.3. Komplexe Kreuzung Neckarstaden / oben / unten
  - 3.2.2.4. Fußgängerübergang mit Ampel
  - 3.2.2.5. Sehr wenig Platz für Fußgänger auf der Südseite an der Stadthalle
- Zugang zur Altstadt über Ziegelgasse und Brunnengasse
- Durchfahrt Neckarstaden
- 3.2.2.6. Vorplatz Kongresshaus Stadthalle
  - 3.2.2.7. Kongresshaus Eingang
  - 3.2.2.8. VRNnextbike Station
  - 3.2.2.9. Radweg durch Untere Neckarstraße
  - 3.2.2.10. Restaurant Goldener Anker
  - 3.2.2.11. Restaurant Vater Rhein
  - 3.2.2.12. Parkhaus Kongresshaus
  - 3.2.2.13.
  - 3.2.2.14.

Abbildung 4.b.15 : Luftaufnahme Neckarufer unterhalb Stadthalle // Neckarlauer als Relikt -Touristische Nutzung

# 4. BESTANDSAUFGNAHME

## b) Dokumentation

- 3.3. Neckarlauer Stadthalle bis Krahnenplatz
- 3.3.1. Montpellierplatz
- 3.3.1.1. Grüner Platz, Bäume
- 3.3.1.2. Zugang zur Altstadt über Bienenstr. und Karpfengasse
- 3.3.2. Bauamtsgasse
- 3.3.2.1. Zugang zur Altstadt über Bauamtsgasse
- 3.3.2.2. Bushaltestellen Kongresshaus
- 3.3.2.3. Zufahrt/Rampe zum Neckarlauer
- 3.3.3. Krahnenplatz
- 3.3.3.1. Zugang Altstadt über Schiffsgasse
- 3.3.3.2. Ende Untere Neckarstraße
- 3.3.3.3. Zugang Marstallhof



- 3.4. Neckarstaden/Marstall zwischen Krahnenpl. und Dreikönigstr.
- 3.4.1. Neckarstaden vor Marstall
- 3.4.1.1. Vorbau Kaimauer symmetrisch zum Marstallgebäude
- 3.4.1.2. Grünfläche vor Marstall
- 3.4.1.3. Separierter Gehweg Südseite
- 3.4.1.4. Zeughaus Mensa / Marstallcafe
- 3.4.2. Heuscheuer-Synagogenplatz
- 3.4.2.1. Klingengraben? Bach?
- 3.4.2.2. Begin Lauerstraße
- 3.4.3. Zugang zur Altstadt über Marstallstraße und Große Mantelgasse
- 3.4.4. Bushaltestellen Marstallstraße, Bus fährt durch Marstallstraße
- 3.4.5. Neckarstaden Bereich Lauerstraße

- 3.5. Alte Brücke
- 3.5.1. Alte Brücke West
- 3.5.1.1. Zugang Altstadt über Dreikönigstraße mit Fußgängerübergang
- 3.5.1.2. Auffahrt/Aufgang zur Alten Brücke über Neckarstaden
- 3.5.1.3. Verkehrsinsel mittig, breite Straße
- 3.5.1.4. Bushaltestelle Alte Brücke
- 3.5.1.5. Restaurant Curry & Wine
- 3.5.1.6. Restaurant Reichskrone und andere
- 3.5.1.7. Anleger Solarschiff Neckarsonne
- 3.5.2. Alte Brücke - Unter der Alten Brücke
- 3.5.2.1. Verbreiterung Lauerfläche unter d. Alten Brücke geneigt
- 3.5.2.2. Zwei Sitzbänke
- 3.5.2.3. Gehweg schmal
- 3.5.2.4. Fahrbahn schmal
- 3.5.2.5. Erhöhte Mittelinsel
- 3.5.2.6. Fahrbahn Parken und Anwohner
- 3.5.2.7. Motorradparkplatz
- 3.5.2.8. Fußgänger Aufgang durch Gebäude Oberer Neckarstaden
- 3.5.2.9. Glascontainer



Abbildung 4.b.16 : Luftaufnahme Neckarufer unterhalb Marstall // Schmaler Weg zwischen Marstall und Ufer - kein Zugang

## 4. BESTANDSAUFGNAHME

### b) Dokumentation

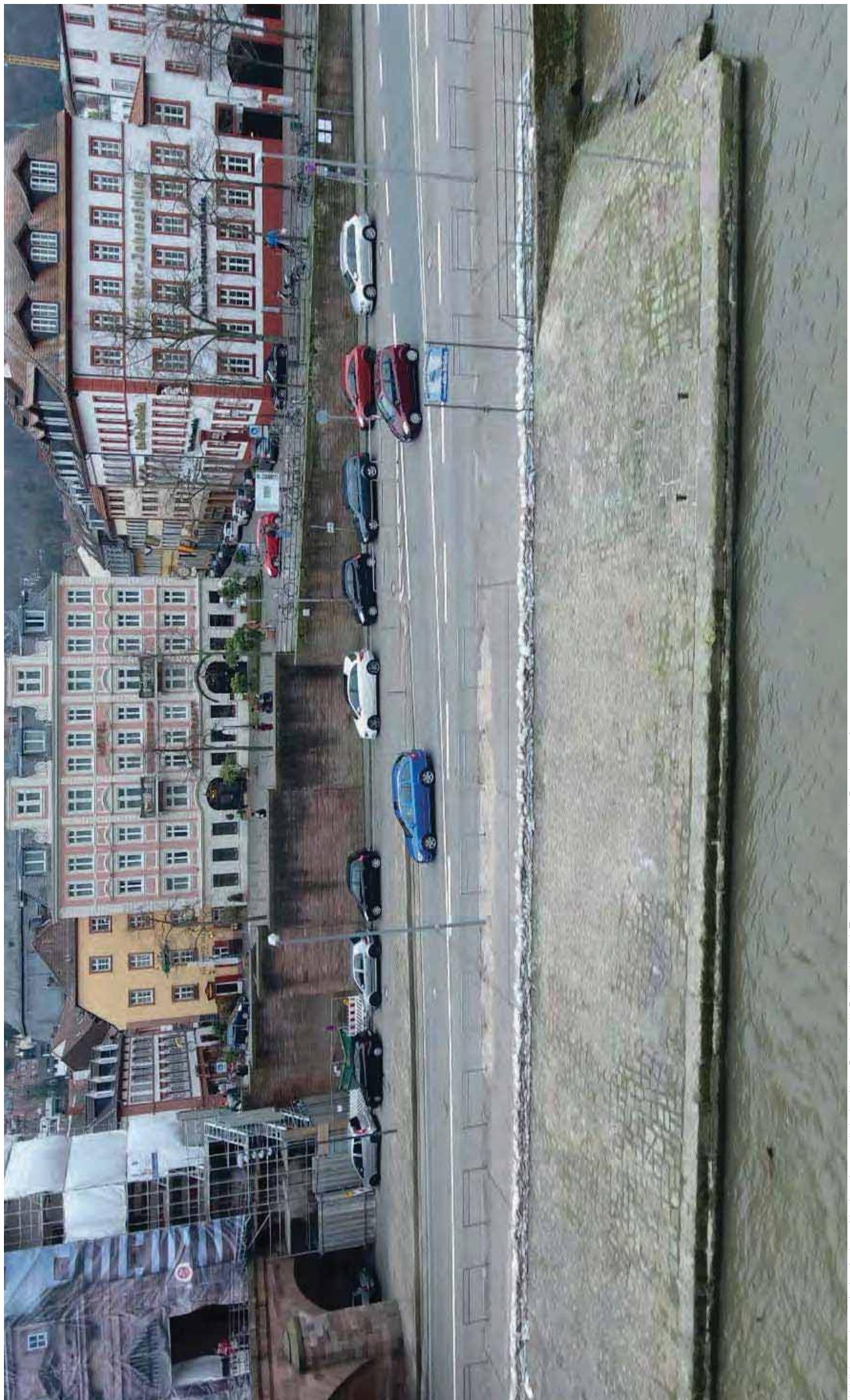


Abbildung 4.b.18 : Luftaufnahme Neckarufer westlich der Alten Brücke // Relikt „Altstadt Terrasse“ - Isoliert durch Bundesstraße

## 4. BESTANDSAUFGNAHME

### b) Dokumentation



- 4.1. Bereich östlich der Alten Brücke - Am Hackteufel bis Bastion
- 4.1.1. Alte Brücke Ost
  - 4.1.1.1. Zugang Altstadt über Fischerstraße
  - 4.1.1.2. Grünstreifen / Uferstreifen abgesenkt
  - 4.1.1.3. Bushaltestelle Alte Brücke
- 4.2. Am Hackteufel / Bastion zwischen Fischerstraße und Leyergasse
- 4.2.1. Bastion
  - 4.2.1.1. 6 Bäume
  - 4.2.1.2. Wassergebundene Decke
  - 4.2.1.3. Sitzbänke
  - 4.2.1.4. Müllheimer
  - 4.2.1.5. Brüstungsmauer
  - 4.2.1.6. Zugang Altstadt über Mönchsgasse
  - 4.2.1.7. Einfache Hecke/Begrünung zur Straße
- 4.2.2. Böschung bis Neckarmünzplatz
- 4.2.2.1. Böschung wild bewachsen
  - 4.2.2.2. Böschung befestigt
  - 4.2.2.3. Stufen / Treppen
  - 4.2.2.4. Kaimauer niedrig
  - 4.2.2.5. Poller / Festmacher
  - 4.2.2.6. Grünfläche öffentlich auf Südseite der Straße

Abbildung 4.b.19 : Luftaufnahme Neckarufer östlich der Alten Brücke // Wildwuchs auf befestigter Böschung (Kopfsteinpflaster) - Bundesstraße direkt am Ufer

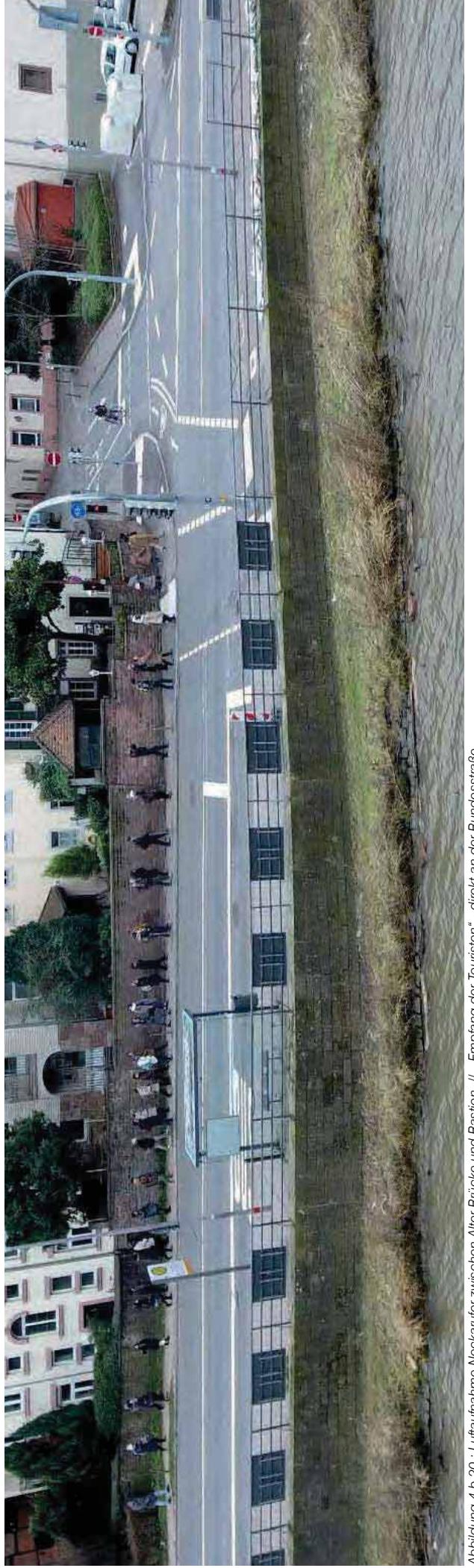


Abbildung 4.b.20 : Luftaufnahme Neckarufer zwischen Alter Brücke und Bastion // „Empfang der Touristen“ - direkt an der Bundesstraße

## 4. BESTANDSAUFGNAHME

### b) Dokumentation



Abbildung 4.b.21 : Luftaufnahme Neckarufer an der Bastion // „Vergessener Ort“ - Bastion öffnet sich in Richtung Straße



Abbildung 4.b.22 : Luftaufnahme Neckarufer zwischen Bastion und Neckarmünzplatz // Wildwuchs auf historischer Böschung (Kopfsteinpflaster) - Bundesstraße direkt am Ufer

## 4. BESTANDSAUFGNAHME

### b) Bestandsfotos

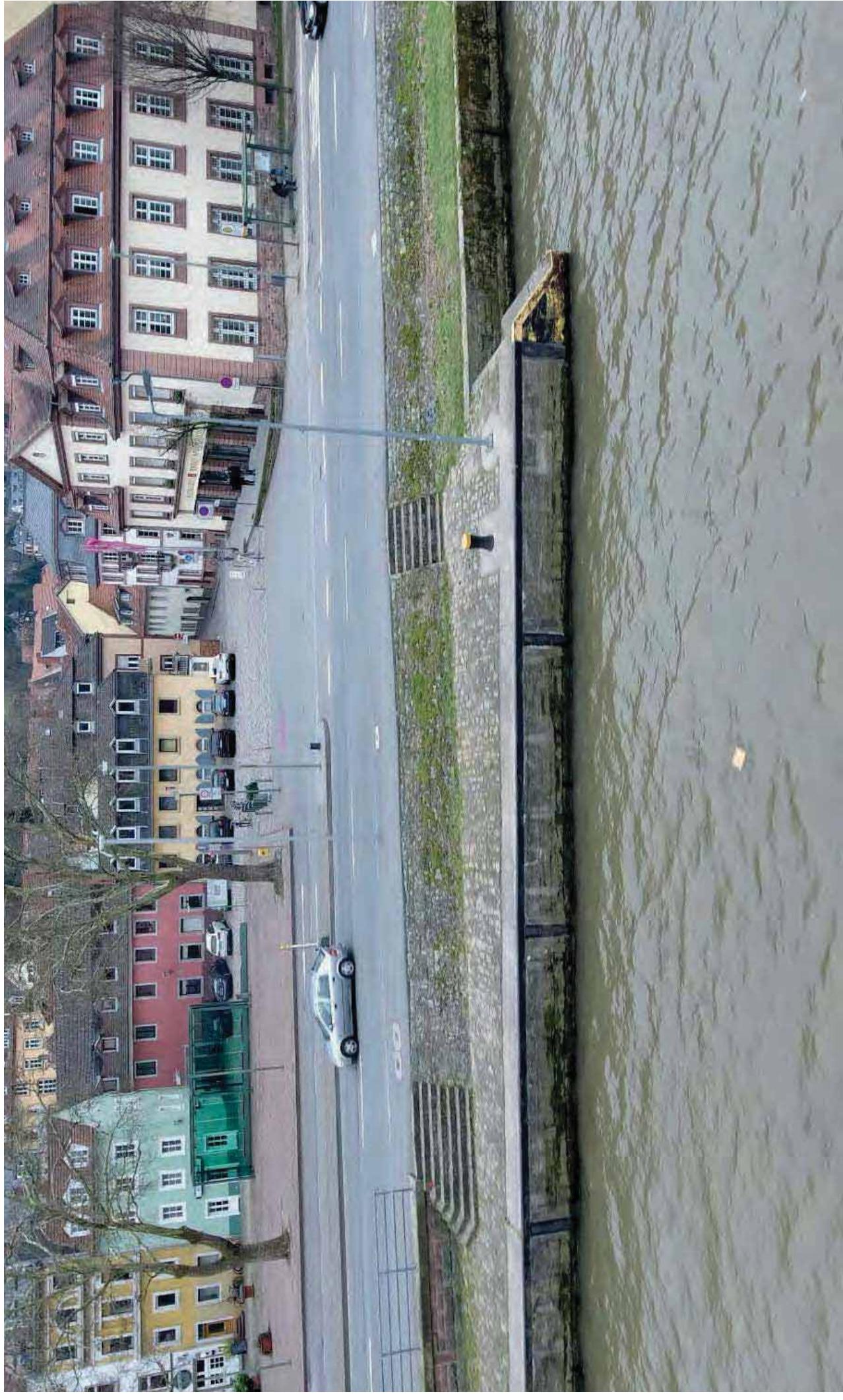
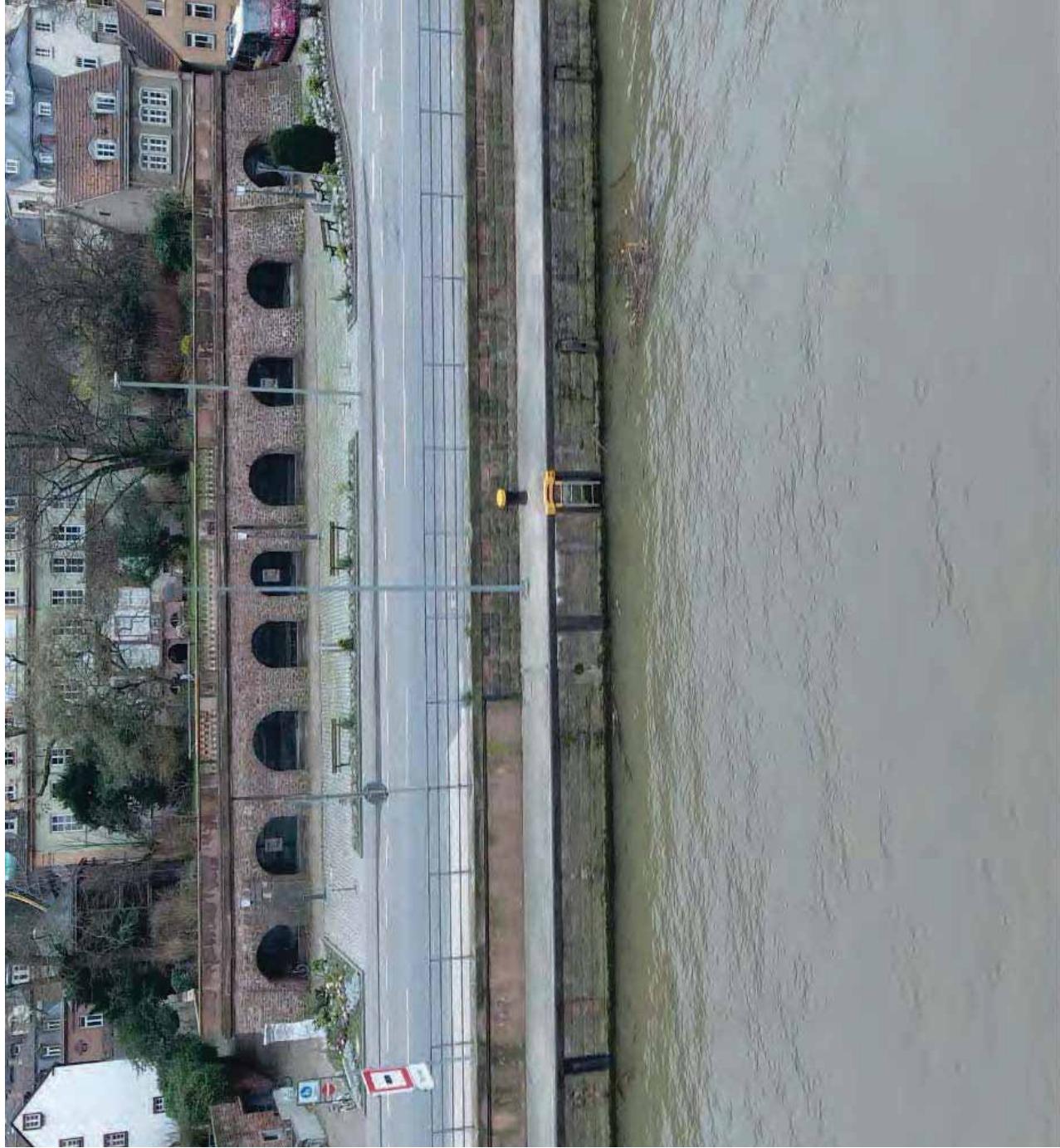


Abbildung 4.b.23 : Luftaufnahme Neckarufer Beginn der Schleuse am Neckarmünzplatz

# 4. BESTANDSAUFGNAHME

## b) Bestandsfotos

4.3. Am Hackteufel / Neckarmünzplatz  
4.3.1. Neckarmünzplatz



4.3.1.1. 2 Busspuren in Richtung Osten

4.3.1.2. Wendeplatz Busse

4.3.1.3. Schmale Verkehrsinsel in Richtung Norden

4.3.1.4. Platzfläche in Richtung Süden

4.3.1.5. Zufahrt Altstadt über Leyergasse

4.3.1.6. Kein Übergang zum Ufer

4.3.1.7. Gasthaus Alte Münz

4.3.1.8. Bent Bar

4.3.1.9. Touristeninfo / Touristenshop

4.3.2. Völkerkundemuseum

4.3.2.1. Platz mit Sitzbänken. Bänke nach Süden ausgerichtet

4.3.2.2. Müllheimer

4.3.2.3. Pflanzflächen gestaltet

4.3.2.4. Stützmauer mit Bogentenistem / Park darüber

4.3.2.5. Verstaubte Ausstellungsstücke

4.3.2.6. Zugang Altstadt über Jakobsgasse

4.4. Am Hackteufel Jakobsgasse bis Karlstor / Wehrsteg Karlstor

4.4.1. Bereich vor Herrenmühle

4.4.1.1. Separierter Gehweg Südseite

4.4.1.2. Tiefgaragen einfahrt

4.4.1.3. Breiter Gehweg Uferseite

4.4.2. Betriebsfläche Wehrsteg

4.4.3. Treppe am Wehrsteg mit Unterführung

4.4.3.1. Treppe nach unten öffentlich

4.4.3.2. Zugang Betriebsfläche verboten

4.4.3.3. Tunnel ist Graffiti Place / Dunkel, eher unangenehm, 2

4.4.3.4. Ausgänge am Karlstor.

4.4.3.5. Übergang mit Ampel oben drüber

4.4.3.6. Bushaltestelle

4.4.4. Stauehr / Wehrsteg

4.4.4.1. Übergang mit Ampel in Richtung Karlstorbahnhof

4.4.4.2. Anschluss Weg in Richtung Schlierbach

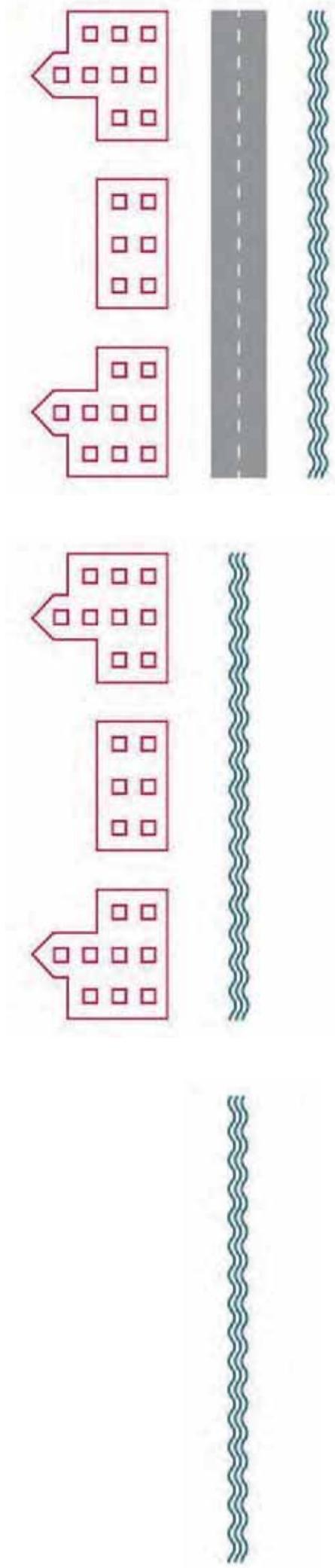
Abbildung 4.b.24: Luftaufnahme Neckarüfer am Völkerkundemuseum



## **5. METHODIK**

## 5. METHODIK

### a) Typologie



#### Fluss

Der Neckar als natürlicher Transport- und Handelsweg und Lebensader für die Region

#### Stadt und Fluss (seit der Stadtgründung um 1200)

Aufgaben des Neckars: Versorgung mit Wasser und Rohstoffen  
Transportfunktion als Wasserweg

Energieerzeugung mit Hilfe der Wasserkraft  
kulturell: zentrale Bedeutung für die Stadtkultur Heidelberg

sozial: der Neckar und sein Ufer bildet Räume der Arbeit und des Wohnens  
zugleich Erholungs- und Erlebnisraum

#### Straße verdrängt Fluss (ca. 1965)

Im Sinne der autogerechten Stadt erhält die Straße den Vortzug gegenüber dem Fluss

die topografische Gegebenheit des Neckartals bedingt die parallele Verkehrsführung der Bundesstraße entlang des Flusses.

In Folge des Straßenbaus verliert der Stadtraum die unmittelbare Verbindung zum Neckar

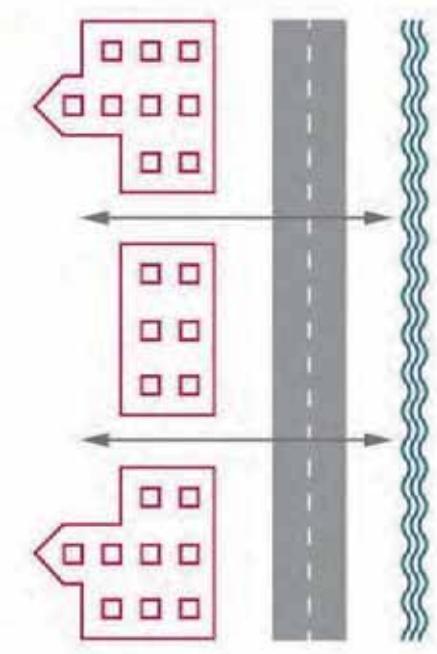
Die Qualitäten des Neckars als Lebensort werden eingeschränkt  
Das Neckarufer wandelt sich zu einer Rückseite der Stadt

## 5. METHODIK

### a) Typologie



Abbildung 5.a.6 :  
Luftaufnahme Neckarufer Hohe Bismarckplatz, Unterführung B37

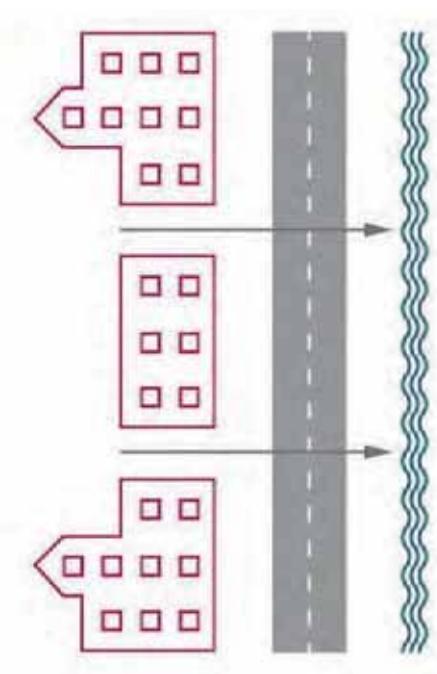


#### Aufgabe: Fluss an die Stadt

Verbindung von Stadtsseite und Flusssseite

Der Neckar wirkt zurück auf die Stadt

Das Neckarufer wird wieder zur Vorderseite der Stadt



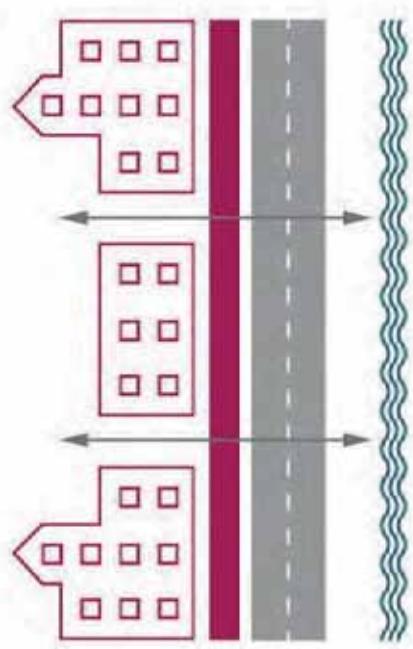
#### Aufgabe: Stadt an den Fluß

Wiederentdeckung des Flusses

Das Neckarufer soll als innerstädtischer Flussraum wieder erlebbar sein

## 5. METHODIK

### a) Typologie

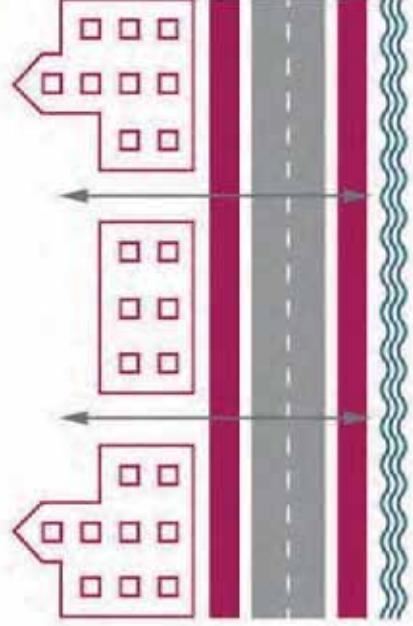


#### Stadtseite reaktivieren (teilweise abgeschlossen)

Aufwertung der Kernstadt (ab ca. 1975)

Aufwertung als fußgängerfreundliche Stadt durch Verlagerung des motorisierten Verkehrs aus dem Kernstadtbereich

Beginn der Altstadtsanierung



#### Flussseite reaktivieren („missing link“)

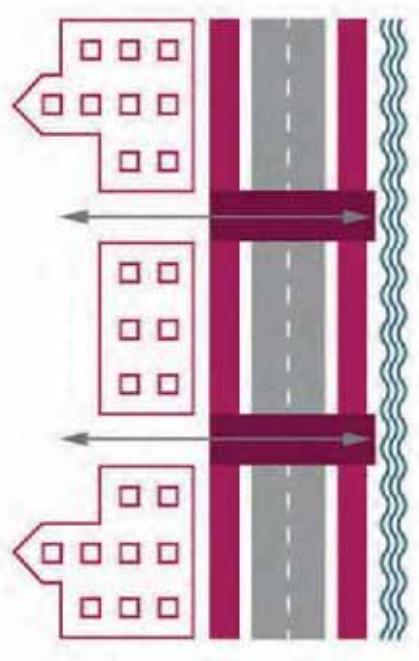
Aufwertung des Neckarufers

Das Neckarufer wird äquivalent zum bestehenden Stadtraum gestaltet und aufgewertet

Abbildung 5.a.7 : Luftaufnahme Neckarufer zwischen Bismarckplatz und KFG

## 5. METHODIK

### a) Typologie



#### Übergänge schaffen + Verkehr entschleunigen

Stärkung der Verbindungslinien

Die Verbindungen zwischen gestalteten Flussufer und Stadtraum werden gestaltet und ausgebaut.

In Folge der Aufwertung der Verbindungswege wird der Verkehr entschleunigt.

#### Plätze und Zugänge schaffen + Wasser erleben

Orte am Neckar

Entlang der durchgängigen Uferpromenade entstehen Aufweitungen und Orte mit eigenständigen Charakteristiken

Der Fluss wird zum aktiven Element der Stadtgestaltung und ermöglicht vielfältige Entwicklungsperspektiven

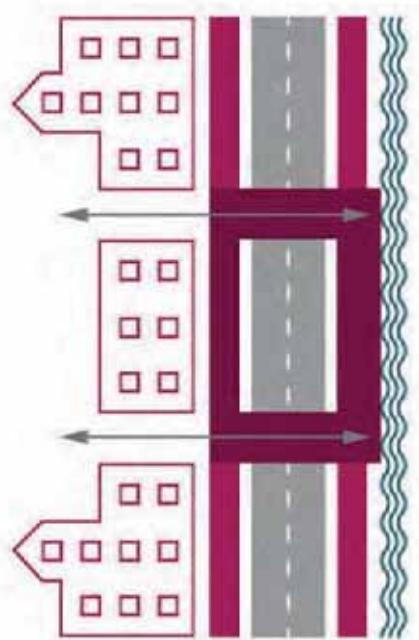
#### Grünstruktur schaffen + einen Rahmen verleihen

Naturraum Fluss

Der Neckar als Freizeit- und Erholungsraum wird Teil der Gesamtstadt

Das neu gestaltete Ufer strukturiert den Raum zwischen Fluss und gebauter Stadt.

Der Neckar wird zum wiederentdeckten Naturraum in der Stadt



#### Übergänge schaffen + Verkehr entschleunigen

Stärkung der Verbindungslinien

Die Verbindungen zwischen gestalteten Flussufer und Stadtraum werden gestaltet und ausgebaut.

In Folge der Aufwertung der Verbindungswege wird der Verkehr entschleunigt.

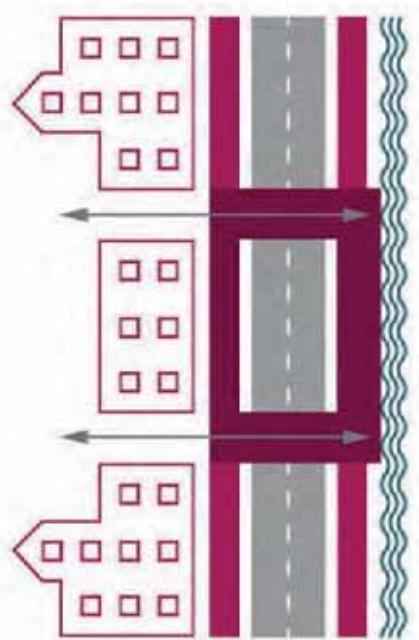
#### Plätze und Zugänge schaffen + Wasser erleben

Naturraum Fluss

Der Neckar als Freizeit- und Erholungsraum wird Teil der Gesamtstadt

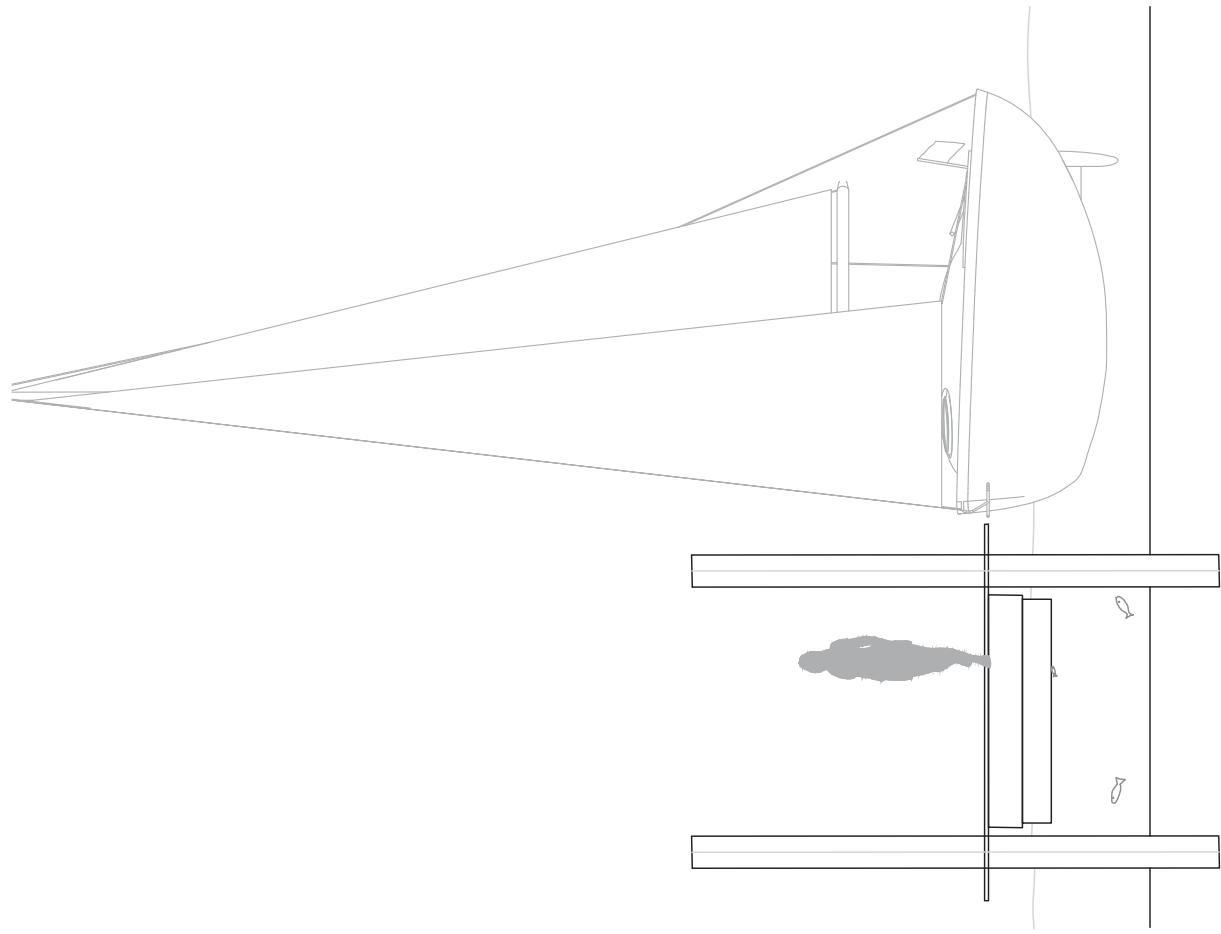
Das neu gestaltete Ufer strukturiert den Raum zwischen Fluss und gebauter Stadt.

Der Neckar wird zum wiederentdeckten Naturraum in der Stadt



## 5. METHODIK

### b) Baukastensystem (Prinzipschnitte)



1.1 schwimmender Steg mit Dalben

1.1 schwimmender Steg mit Dalbe

1.1 schwimmendes Grün mit Dalben

## 5. METHODIK

### b) Baukastensystem (Prinzipschritte)

#### 1. Schwimmender Weg

Allgemein:

Der Steg wird als schwimmfähiger Fußweg ausgeführt  
Ausführung gemäß DIN EN 1405:2016:09  
(Fahrzeuge der Binnenschifffahrt - Schwimmende Anlegestellen und schwimmende Anlagen auf Binnengewässern - Anforderungen, Prüfungen)

Varianten:

- Modular als Bausatz-Pontons aus Kunststoff mit Stahlrahmen-Konstruktion für den Belag

- Monolithisch aus Betonhohlkörper mit Styroporkern Oberflächenbelag in Beton

Ganzjährig nutzbar, Anforderung Rutschhemmung R11  
Durchgängiger Weg ca. 3,00 - 4,00 m breit mit Aufenthaltsinseln mit Größen von 50 -100 m<sup>2</sup>

Abstand zum Ufer in Abhängigkeit zum Uferabschnitt

Fabrikate:

-Modulares System: z.B. Technus Schwimmsysteme,  
Teterow, Fabrikat Moby  
-Monolithisches System: z.B. Clement Systems, Rostock



Abbildung 5.b.4 : Waterfront, Bristol // Ausführungsvariante auch als schwimmendes Grün



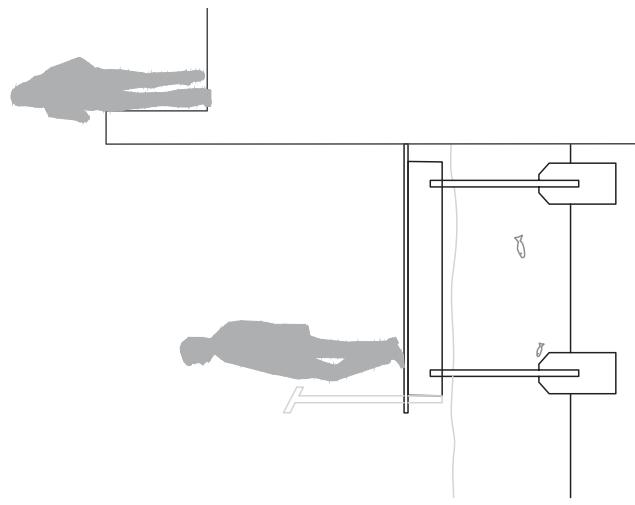
Abbildung 5.b.5 : Modulares System



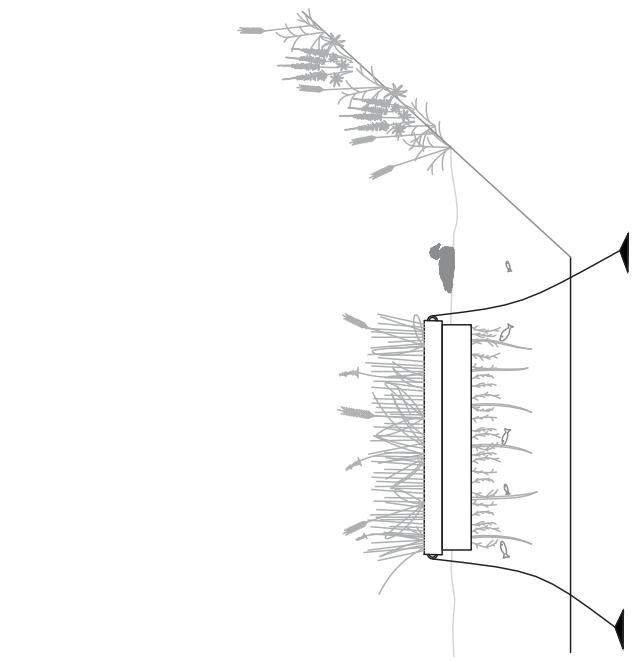
Abbildung 5.b.6 : Monolithisches System, BUGA Schwerin 2009

## 5. METHODIK

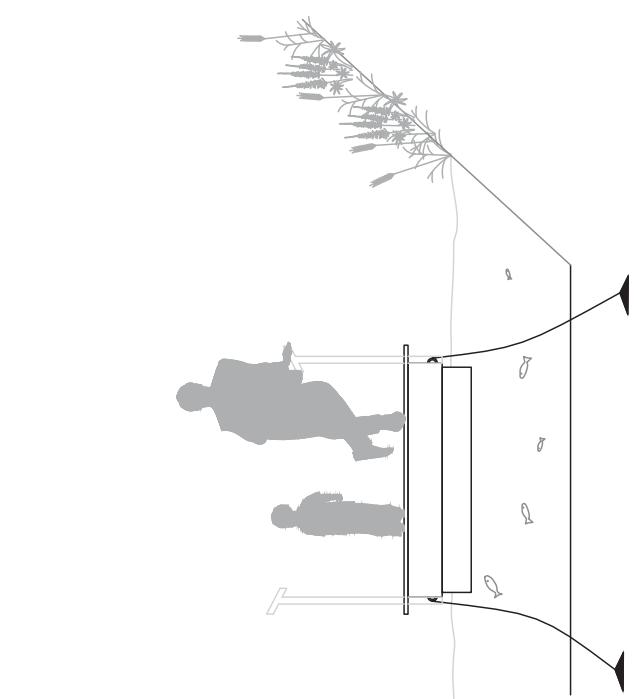
### b) Baukastensystem (Prinzipschnitte)



1.2 schwimmender Steg



1.2 schwimmendes Grün



1.2 schwimmender Steg

## 5. METHODIK

### b) Baukastensystem (Prinzipschritte)

#### 1.2 Befestigung mit Verankerkugelungsschraube

Verankerung unsichtbar mit Stahlseilen im Flussbett.

Steg kann mit Hochwasser aufschwimmen



Abbildung 5.b.11 : Starrer Steg, Uferpromenade Unterägeri

#### 2. Starrer Steg

Verankerung direkt an der Ufermauer  
(z.B. bestehende bei Rudercupl + Hafen)  
Alternative Ausführung als Verankerung im Uferbereich.  
Alternative Ausführung als Auskragung  
wird im Hochwasserfall überspült.  
Hochwertiger Lebensraum unterhalb der Konstruktion

#### 3. Fester Weg

Feste Konstruktion mit Erdanschluss, analog zum Neckarlauer  
Mögliche Erweiterung zwischen Neckarlauer und Yachthafen  
Robuste Konstruktion, dauerhaft

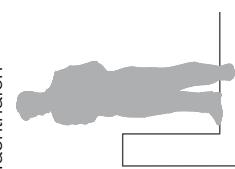
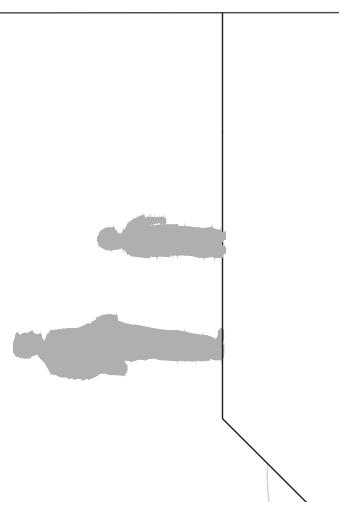


Abbildung 5.b.12 : Starrer Steg, Yachthafen Heidelberg



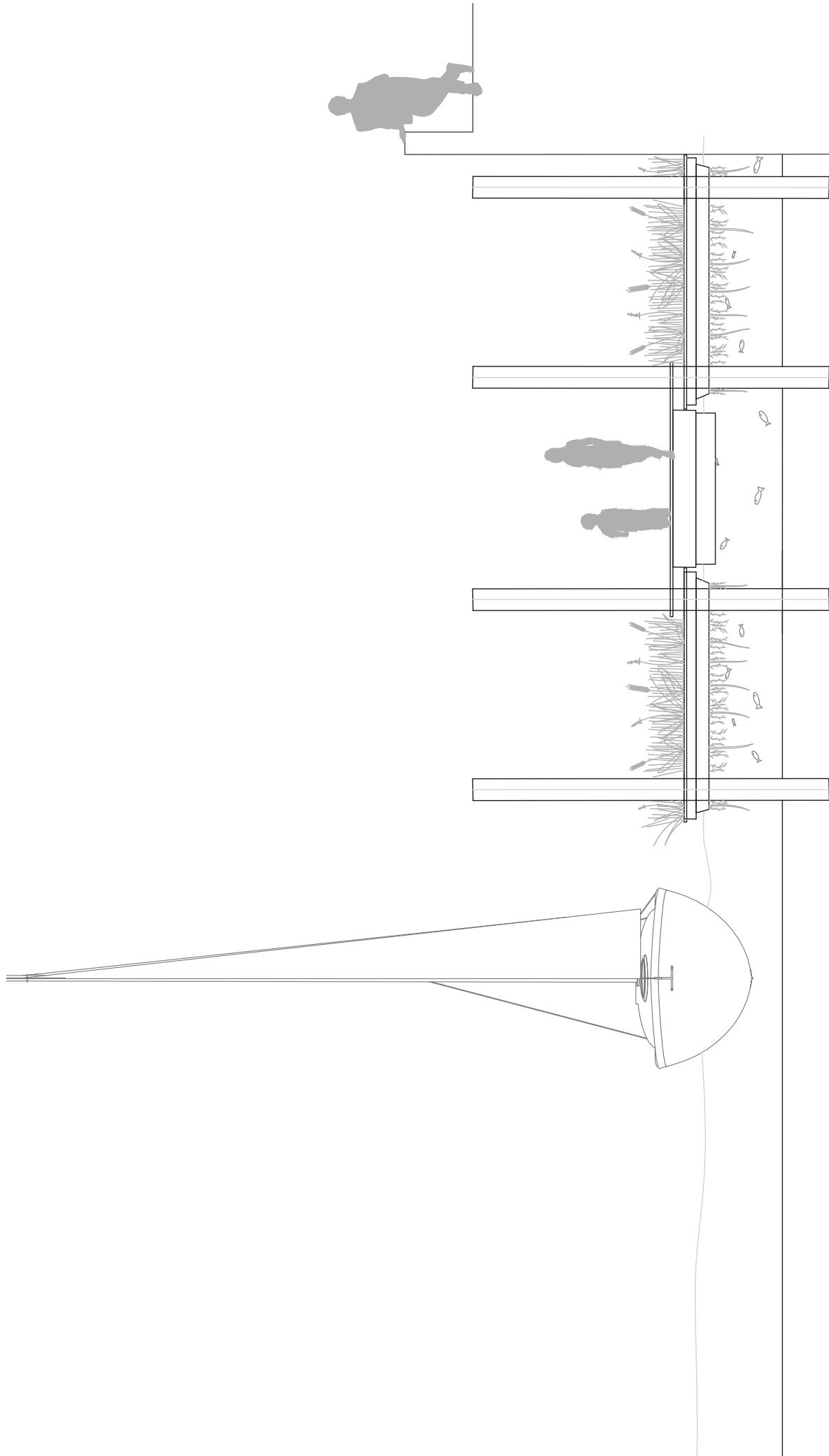
3. Fester Weg



Abbildung 5.b.13 : Fester Weg, Josefshbachpromenade, LGS Schwäbisch Gmünd 2014

## 5. METHODIK

### b) Baukastensystem (Prinzipschnitte)



Beispielhafte Kombination: Schwimmender Weg mit angelagertem schwimmenden Grün, Befestigung mit Dauben - gleichzeitige Anlegestelle für Schiffe

## 5. METHODIK

### b) Baukastensystem (Prinzipschritte)

#### Schwimmendes Grün

Allgemein:

Hochwertige, pflegeleichte Grünflächen

Hochwassersicher durch Ausgleich von Hochwasser

Kreation von Lebensräumen

Verknüpfung von Grünflächen

Kaschierung von Betonwänden



Abbildung 5.b.15 : Houtan Park, Shanghai

#### Konstruktion

Analog zu den schwimmenden Stegen können sämtliche Konstruktionen angewendet werden.

- Schwimmendes Grün mit Dalben

- Schwimmendes Grün mit Verankerung



Abbildung 5.b.16 : Steg und Grün Houtan Park, Shanghai



Abbildung 5.b.18 : Floating Treatment Wetlands, Chesapeake Bay, Maryland



Abbildung 5.b.17 : Schwimmendes Grün Beispiel



## 6. KONZEPTE STUDIE

## **6. KONZEPTSTUDIE**

### a) Übersichtsplan



## 6. KONZEPTSTUDIE

### a) Übersichtsplan



## **6. KONZEPTSTUDIE**

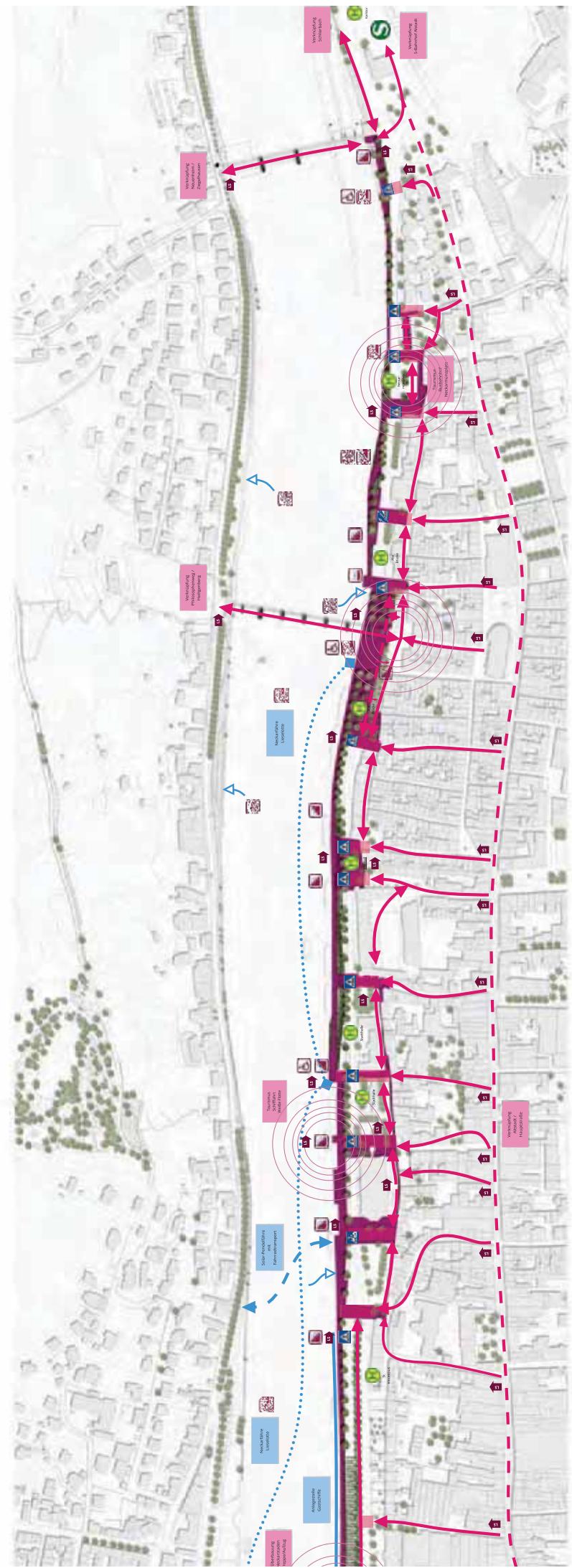
## b) Vernetzung



Abbildung 6.b.1 : Übersichtsplan Vernetzung

## 6. KONZEPTSTUDIE

b) Vernetzung



## **6. KONZEPTSTUDIE**

### c) Nutzungszuordnung



Abbildung 6.c.1 : Übersichtsplan Nutzungszuordnung

## 6. KONZEPTSTUDIE

### c) Nutzungszuordnung



## 6. KONZEPTSTUDIE

### d) Grünflächenvernetzung



Abbildung 6 d.1 : Übersichtsplan Grünflächenvernetzung

## 6. KONZEPTSTUDIE

### d) Grünflächenvernetzung



## 6. KONZEPTSTUDIE

### e) Verkehrsführung



Abbildung 6 e.1 : Übersichtsplan Verkehrsführung

## 6. KONZEPTSTUDIE

### e) Verkehrsführung



# 6. KONZEPTSTUDIE

## f) Vorschläge zum Verkehrskonzept

Die untersuchte Promenade am Neckar ist nicht nur eine wichtiges städtetauliches Projekt für Heidelberg, sie kann auch ein wichtiges verkehrliches Projekt für Heidelberg sein.

Das Mobilitätsverhalten ändert sich langsam aber stetig in Richtung der Verkehrsmittel des "Umweltverbundes" also des ÖPNV, Carsharing, Fußgänger- und vor allem Radverkehr. Gerade im Radverkehr steckt noch ein großes Potential, da bei entsprechend ausgebauten und schnellen Radrouten auch längere Strecken mit dem Rad zurückgelegt werden. Unterstützt wird diese Tendenz zusätzlich durch die Verbreitung von e-bikes und pedelecs. Ebenso deutlich verstärkt sich zur Zeit die Nutzung von Lastenrädern und Kinderanhängern. Dies wiederum erfordert kurzfristig die Planung und Realisierung von deutlich besseren und breiteren Radwegen.

Auch die Ansprüche der Gesellschaft und der Politik ändern sich. So lag in den 50er bis 90er Jahren die Priorität klar auf der Erreichbarkeit sämtlicher Orte in der Stadt mit dem privaten PKW. Es entstand die autogerechte Stadt auch in Heidelberg und viele Freiräume wurden in Verkehrsflächen umgewandelt. Heute besteht der öffentliche Freiraum der Stadt zu großen Teilen aus Verkehrsflächen für den MIV. Inzwischen möchten immer größere Teile der Gesellschaft das nicht mehr hinnehmen und den Freiraum der Stadt wieder "zurückerobern". Die Stadt soll nicht mehr hauptsächlich Verkehrs- und Abstellfläche für Autos sein, sie soll jetzt wieder viel mehr Aufenthaltsqualität für den Menschen bieten. Diese Aufenthaltsqualität kann nur erreicht werden wenn die Priorisierung des MIV beendet wird, zugunsten des Rad- und Fußverkehrs.

Ein wesentlicher Faktor bei der Planung der Neckauerpromenade ist die Bundesstraße B37. Auf der gesamten Länge der geplanten Promenade trennt die B37 die Stadt vom Fluss. Der Uferbereich wird sehr stark mit Lärm und Schadstoffen belastet. Dies betrifft nicht nur den direkten Uferbereich des Südufers sondern auch die Hangflächen am Nordufer und die direkt anschließenden Bereiche der Altstadt. Die B37 ist von der Umweltzoneneinteilung ausgenommen. Erst seit kurzem gilt in einem Teilbereich eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 Km/h nachts.

Momentan liegt die Priorität am Neckauer ganz klar auf dem MIV und dem motorisierten Berufs-Verkehr. Hierzu gehören nicht nur PKW sondern auch eine große Anzahl an LKW und Bussen. Die B37 hat zum einen die Funktion einer Durchgangsstraße, zum anderen auch die Erschließungsfunktion für große Teile der Altstadt und für kleinere Teile von Bergheim. Der Bereich Vangerowstraße hat zudem eine Erschließungsfunktion für Neuenheim und das Neuenheimer Feld. Eine großräumige Umgehung für den Durchgangsverkehr ist nicht vorhanden oder geplant. Kleinräumige Umgehungen sind aufgrund der innerstädtischen Verkehrssituation nur eingeschränkt möglich.

Der Durchgangsverkehr wird sich erst verringern, wenn weitere, attraktive Angebote für den ÖPNV, den Radverkehr oder Car- oder Ridesharing-Modelle entstehen. Der Erschließungsverkehr auf der B37 kann durch kleinräumige Umgehungen oder Änderungen der Verkehrsleitung etwas verringert werden. Ebenso helfen hier die obigen Mittel aus dem Umweltverbund.

Für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Neckarufer und eine deutlich bessere Erreichbarkeit der Promenade am Neckar werden demnach folgende Maßnahmen empfohlen:

1. Verringerung des Durchgangsverkehrs über die deutliche Verbesserung von Angeboten aus dem Umweltverbund. (ÖPNV, Radverkehr, Car- oder Ridesharing-Modelle ...)
2. Verringerung des Erschließungsverkehrs durch kleine Änderungen der Verkehrsleitung und Verkehrsleitung sowie der obigen Maßnahmen aus dem Umweltverbund.
3. Veränderung der Prioritäten auf gesellschaftlicher und politischer Ebene, weg vom MIV, hin zum Rad- und Fußgäengerverkehr. Diese Prioritätsverschiebung ist unbedingt notwendig um auch gesetzliche Regelungen, die momentan dem MIV die klare Priorität geben, verändern zu können.
4. Umkehrung des Schnellstraßen- bzw. Durchgangsstraßencharakters der B37 im Stadtgebiet hin zu einem städtischen Raum mit urbane Aufenthaltsqualität. Dies kann erreicht werden zum einen durch Maßnahmen der Verkehrsleitung, Entsiegelung und zum anderen durch gestalterische Maßnahmen.
5. Reduzierung der Verkehrsflächen für den MIV auf ein absolute notwendiges Mindestmaß.
6. Priorisierung vor allem des Radverkehrs auf der B37. Wenn hier eine attraktive Radverkehrsachse für den Rad-Schnellverkehr entsteht, kann dies zu einer deutlichen Verringerung des MIV führen.
7. Priorisierung des Querungsbetrags für Fußgänger vor allem im Altstadtbereich.

Grundsätzlich funktioniert die Promenade am Neckar an sich auch unabhängig von der Verkehrsführung oder -gestaltung auf der B37.

Rechtliche Anmerkungen:

1. Die B37 als Bundesstraße hat eine hohe Priorität was den Verkehrsfluss für den MIV angeht. Dies ist gesetzlich so geregelt und entsprechend sind Eingriffe in den Verkehrsfluss so zu begrenzen, dass die Leistungsfähigkeit nicht reduziert wird oder sie sind entsprechend zu begründen.
2. Bei Verkehrszahlen von bis zu 2.000 Kfz/Spitzenstunde sind nach geltendem Recht Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) nicht zulässig. Fußgängerüberwege verlagern das Vorrecht zum Fußgänger, dieser kann die Straße jederzeit queren, der MIV muss warten. Je nach Anzahl der querenden Fußgänger kann das starke Einschränkungen für den MIV bedeuten.
3. Ampelgesteuerte Fußgängerüberwege sind möglich, auch zusätzliche bzw. eine neue Anordnung derselben. Die Anordnung sollte entsprechend des Querungsbedarfs und den Verkehrsstärken gewählt werden. Eine Anordnung in möglichst regelmäßigen Abständen ist sinnvoll. Bei Übergängen mit Lichtsignalanlagen kann die Kapazität für den MIV oder Fußgängerquerung gesteuert werden, auch bedarfsonorientiert.
4. Rechtlich sind auch Querungshilfen möglich, ausgeführt als Ausbuchtung /Mittelinsel/ Querungshilfen belassen das Vorrecht beim MIV, Fußgänger queren absolut nachrangig und auf eigene Gefahr. Dies ist problematisch, vor allem auch beim Thema Barrierefreiheit für Blinde und Sehbehinderte Mitbürgler.
5. Kreisverkehle sind grundsätzlich gute und sichere Knotenpunkte. Die Funktion im Hinblick auf Kapazitäten der einzelnen Verkehrsrichtungen, die Ausführbarkeit der Zu- und Abfahrten und sonstiger Übergänge für Fußgänger und Radfahrer muss verkehrsplanerisch überprüft werden.

Fazit

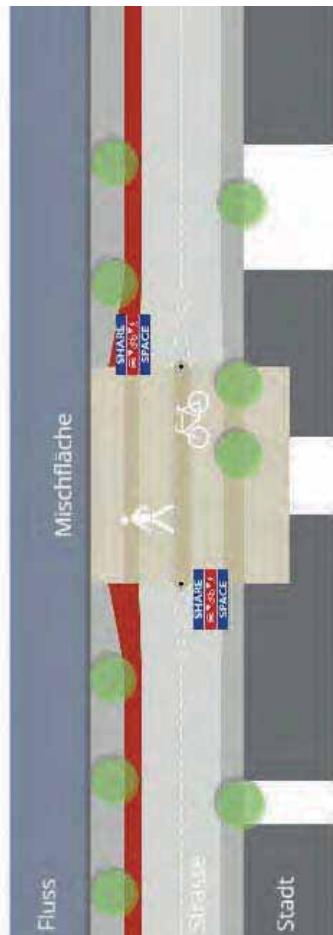
1. Eine Verkehrsberuhigung der B37 ist ein politisches Thema. Wenn sich die Stadtgesellschaft, Stadtpolitik und die Stadtverwaltung einig sind, dem querenden Fußgängervor allem im Bereich der Altstadt eine höhere Priorität zu geben und damit die Stadt mit dem Fluss wieder zu verbinden, kann man sich auf die Suche nach Begründungen und Ausnahmeregelungen begeben, die evtl. besonders gestaltete Fußgängerüberwege, Mischzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ermöglichen.
2. Eine Überarbeitung der B37 bezüglich Fahrbahnbreiten, Flächenaufteilung, Anbindungsnoten ist sinnvoll und kann die Situation für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessern. Diese Überarbeitung muss nicht in einem Schritt realisiert werden sondern kann Zug um Zug z.B. bei notwendigen Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

## 6. KONZEPTSTUDIE

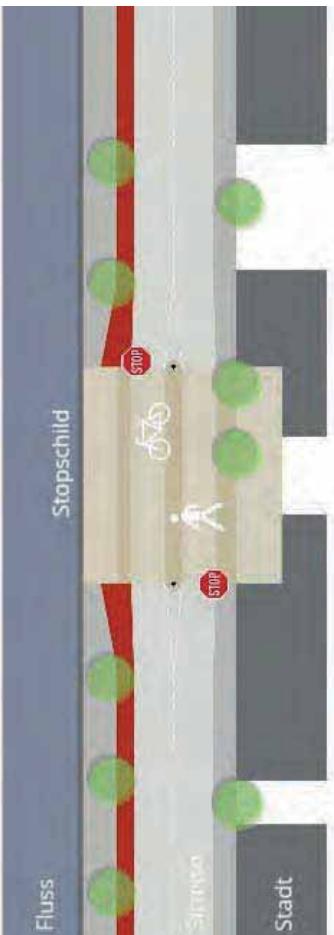
### f) Vorschläge zum Verkehrskonzept



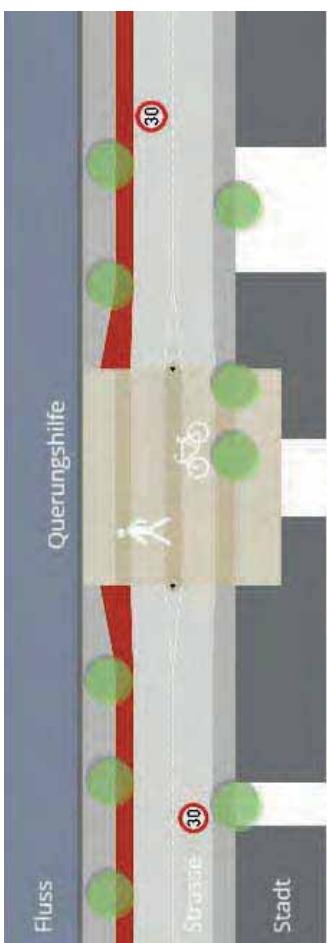
Fußgängerbereich



Mischfläche



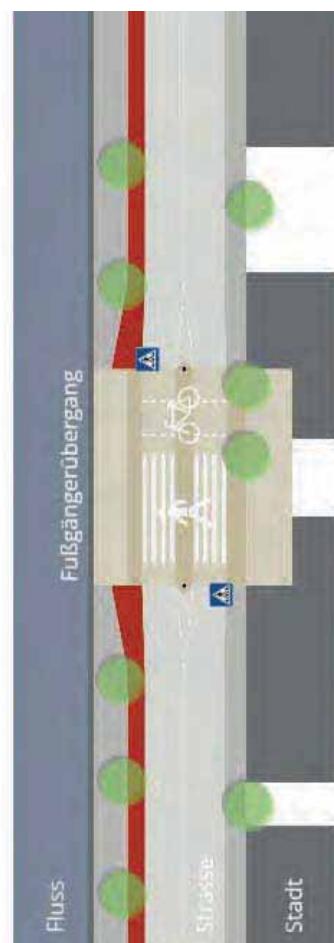
Stoppschild



Querungshilfe



Fußgängerampel



Fußgängenübergang

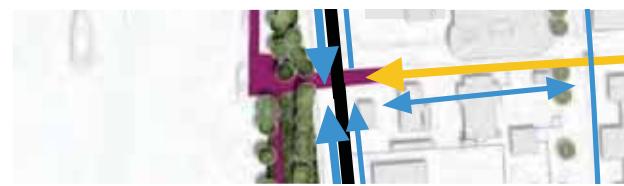
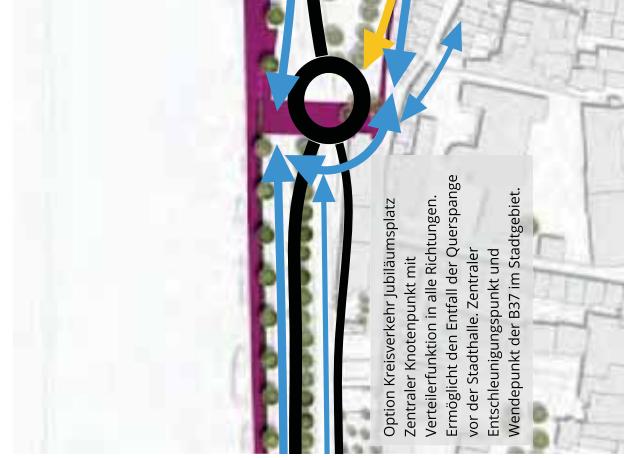
Abbildung 6.f.1 bis 6.f.14: Verkehrskonzepte

Fußgängerbereich

# 6. KONZEPTSTUDIE

## f) Vorschläge zum Verkehrskonzept

Abbildung 6.1.1 bis 6.1.4 : Verkehrskonzepte



1. KFZ-Verkehr B37
  - a. Bereich 1 Vangerowstraße bis Jubiläumsplatz (Bergheim)
    - i. Bestand

Dieser Bereich ist gekennzeichnet durch große Querschnittsbreiten, wenigen Kreuzungen und Querungen. Ausnahme: Der 4-streifige Abschnitt Vangerowstraße bis Schmalstelle unter der Ernst-Walz-Brücke. Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen aufgrund des Schnellstraßen ähnlichen Ausbaus eher oberhalb 50 km/h. Lange Strecken sind direkt an das Wasser gebaut mit einem breiten, auch vom Fahrradverkehr genutzten Gehweg auf der Uferseite. Bis auf den Bereich Vangerowstraße bis Ernst-Walz-Brücke ist die Kapazität ausreichend und ermöglicht einen flüssigen Verkehr auch zu den Hauptverkehrszeiten. Schwachpunkte sind im morgendlichen Berufsverkehr die Ampelanlagen an der Bergheimer Straße und im weiteren Verlauf in der Vangerowstraße sowie die Abbiegespur in Richtung Ernst-Walz-Brücke, Berliner Straße. Im abendlichen Berufsverkehr die Kreuzung am Jubiläumsplatz und die Ampelanlagen an der Stadtmauer.
  - ii. Ziel
2. Radverkehr Ost-West-Achse
  - a. Bereich 1 Vangerowstraße bis Jubiläumsplatz (Bergheim)
    - i. Bestand

Im Bereich Vangerowstraße existieren keine Radwege. Die Situation für Radfahrer ist sehr unbefriedigend. Im weiteren Verlauf der Straße Am Iqbalufer und Schurmannstraße wird der Radverkehr gemischt mit dem Fußgängerverkehr in beiden Richtungen auf dem nördlichen Gehweg geführt.
  - ii. Ziel

Bevorzugt wird die Führung der Radwege auf der Nordseite/Uferseite der B37 mit Radverkehr in beide Richtungen möglichst auf eigenem Radweg geeignet als Schnellverkehrsroute. Die Flächen hierfür werden vom Fußweg abgezogen (Dort wo ein zusätzlicher Weg am Wasser entsteht) und durch die Verringerung der Straßenbreite auf einheitliches, minimal notwendiges Maß gewonnen. Im Bereich der Vangerowstraße muss geprüft werden ob der Radverkehr auf dem Gehweg Platz findet oder ein Schutzstreifen auf der jeweils rechten Fahrbahn eingerichtet werden kann. Der Gehweg auf der Nordseite könnte evtl. über vorhandene Wege / Flächen auf den Privatgrundstücken geführt werden.

- b. Bereich 2 Jubiläumsplatz bis Karlstor (Altstadt)

i. Bestand

Im Bereich 2 existieren nur wenige kleine Abschnitte mit Radwegen. Der Radverkehr wird hauptsächlich auf dem Gehweg geführt, mal in eine Richtung, mal in beide Richtungen. Die Gehwege sind dabei deutlich zu schmal, so dass es ständig zu Konflikten mit Fußgängern kommt. Die unterschiedliche Richtungsführung und dazu noch zeitliche Einschränkungen führen zu einem nicht durchschaubaren System. Es gibt für Radfahrer keine eigenen Querungsmöglichkeiten. Der Radverkehr wird in Abschnitten auch durch die parallel verlaufenden Altstadt-Gassen geführt. Teilweise ist das sinnvoll, teilweise sind diese Wege aber aufgrund des Altstadt-Pflasters aber ungeignet.

- ii. Ziel

Möglichst durchgängige Führung des Radverkehrs auf eigenen Radwegen in geeigneten Breiten für den Rad-Schnellverkehr. Die Führung erfolgt hier jeweils Richtungsgebunden auf beiden Seiten der B37. Aufgrund der begrenzten Situation in der Altstadt ist die Führung der Radwege auf beiden Seiten der B37 nicht durchgängig möglich. Hier bietet sich die Führung durch parallel verlaufende Altstadt-Gassen an. Hierfür müsste eine geeignete, ebener Fahrstreifen hergestellt werden, in Absprache mit dem Denkmalschutz.

- c. Querungen/Abzweige/Abstellplätze

i. Querungen erfolgen vornehmlich an Ampeln und den unten aufgeführten Fußgängerüberwegen/Querungshilfen.

ii. An geeigneten Stellen entlang der Neckaruferpromenade werden Fahrradstellplätze in ausreichender Zahl angeordnet.

3. Fußgängerverkehr

- a. Ost-West-Achse



1. KFZ-Verkehr B37
  - a. Bereich 1 Vangerowstraße bis Jubiläumsplatz (Bergheim)
    - i. Bestand

Dieser Bereich ist gekennzeichnet von kleinen Querschnittsbreiten, Engstellen, vielen Querungen und Abbiegesituationen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen eher unter 50 km/h im Durchschnitt. Viele nicht koordinierte Ampeln in teilweise kurzen Abständen führen zu Block- und Staubildung. Dazu tragen auch Busse bei, die an Haltestellen halten oder ein- bzw abbiegen.
  - ii. Ziel
2. Radverkehr Ost-West-Achse
  - a. Bereich 1 Vangerowstraße bis Jubiläumsplatz (Bergheim)
    - i. Bestand

Versteigerung, Rhythmisierung, Verflüssigung des Verkehrs. Abschaffung sämtlicher Ampelanlagen. Einrichtung von deutlich sichtbaren und wahrnehmbaren Fußgängerübergängen und Abbiegesituationen in regelmäßigen Abständen. Ausbildung der Übergänge als deutlich sichtbarer Fußgängerübergang oder Querungshilfe mit wechselndem, andersfarbigem Fahrbahnbelaag. Wiederholung der Systematik auf der gesamten Strecke Bereich 2 an ca. 10 Querungsstellen.
  - ii. Ziel

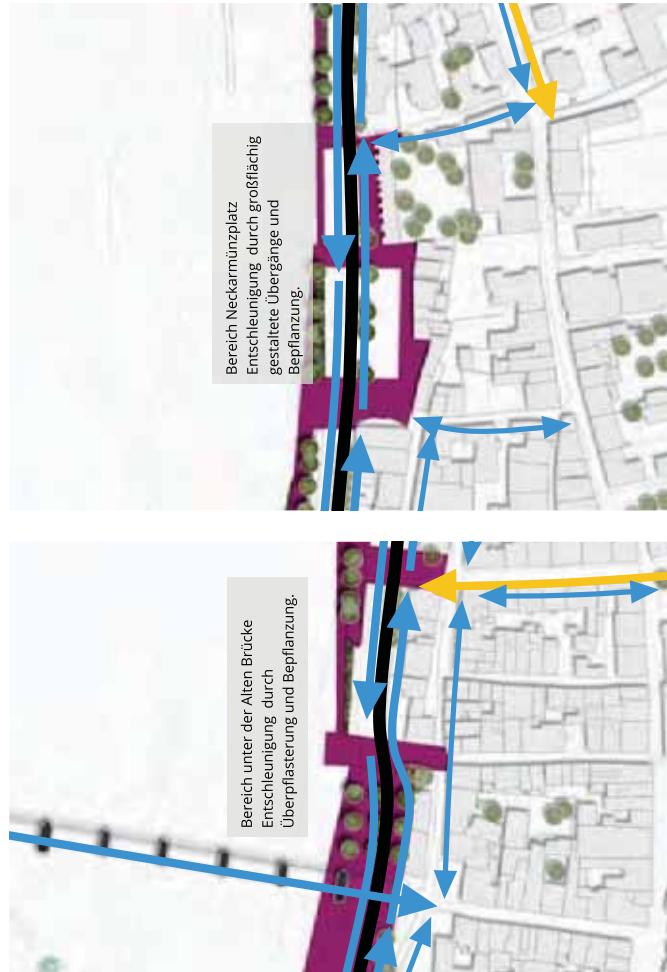
Angleichen der Fahrstreifenbreiten auf 3,50 m über die gesamte Strecke. Tempo 30 wäre wünschenswert aber nicht unbedingt notwendig. Die gefühlte richtige Geschwindigkeit sollte sich in Richtung 30 km/h bewegen.

iii.

# 6. KONZEPTSTUDIE

## f) Vorschläge zum Verkehrskonzept

Abbildung 6.f.1 bis 6.f.14 : Verkehrskonzepte



- i. Bestand  
Der Fußgängerverkehr beschränkt sich im Bestand auf die vorhandenen Gehwege entlang der B37. Nur im Bereich Stadthalle existiert über den Neckarläufer eine alternative Wegführung. Die Ausprägung der Gehwege ist sehr heterogen. Es existieren Gehwegbreiten von über 4 m bis unter 0,5 m. Die Gehwege werden in großen Teilen auch vom Radverkehr genutzt. Der bauliche Zustand der Gehwege ist eher schlecht, bezogen auf Befestigung (in der Regel Asphalt oder Beton), Markierung und Möblierung.
- ii. Ziel  
Der Fußgängerverkehr soll im gesamten Bereich über die geplante Neckaruferpromenade auf separatem Weg auf Wasserniveau geführt werden. Durch den Höhenversatz ergibt sich eine räumliche Trennung von der B37, die höhere Aufenthaltsqualität und einen besseren Schallschutz bietet. Zusätzlich ist auf einem in der Breite reduziertem Gehweg auf der Nordseite der B37 Fußgängerverkehr weiterhin möglich.
- b. Querungen B37
  - i. Im Abschnitt 1 mit Fußgängerampeln  
In diesem Bereich werden durchschnittlich höhere Geschwindigkeiten gefahren und der Querungsbedarf für Fußgänger ist recht gering so hoch.
  - ii. Im Abschnitt 2 mit Fußgängerüberwegen/Querungsschiffen  
In diesem Bereich liegen die Geschwindigkeiten des MIV eher niedriger, der Querungsbedarf von der Altstadt an den Fluss ist höher und wird durch die Promenade noch erhöht.
  - iii. 2 Unterführungen sind vorhanden und werden der Öffentlichkeit besser zugänglich gemacht. Bei der Rudergesellschaft kann ein öffentlicher Zugang von der Grünfläche / Spielplatz an der Fehrentzstraße hergestellt werden. Am Karlstor wird die vorhandene, öffentliche Unterführung gestalterisch und in der Zugänglichkeit aufgewertet.
  - iv. Neue Fußgängerbrücke über die B37 im Bereich Thermalbad.  
Diese Brücke bietet sich an, aufgrund des vorhandenen Höhenunterschiedes am Fußweg von der Ernst-Walz-Brücke über die vorhandene Fußwegbrücke am Thermalbad.
  - v. Überführung im Bereich der Ernst-Walz- und Theodor-Heuss-Brücke. Beide Brücken verknüpfen die Neckaruferpromenade mit dem nördlichen Ufer / Neuenheim und werden entsprechend mit Zugängen eingebunden.
  - c. Verbindungen mit Stadtteilen
    - i. Querungen werden an wichtigen Verbindungswegen in die Stadtteile angeordnet. Die Verbindung soll möglichst auf direktem Weg erfolgen.

4. ÖPNV
  - i. Busverbindungen, Bushaltestellen
  - ii. Neckarfähre Lieselotte
  - iii. Neue Fähre ans Nordufer/Neuenheim
  - iv. Wasser-Taxi

# 6. KONZEPTSTUDIE

## g) Untersuchung Naturschutz

Übersicht

Uferabschnitt Nr.	Bezeichnung	Erfasster Bereich	Beschaftenheit	Länge [m]	Ufer-Kategorie	Biototyp Neckar	Biototyp Ufer	Potential Flora / Fauna
1	Betriebsgelände Wieblinger Wehr (IUS-Abschnitt 1)	Betriebsgebäude auf rd. 30 m Länge, Ufer von Hauptstrom abgeschnitten	88	4, 5	12.42	60.10, 60.22, 41.10	✓	
	Betriebsgelände Wieblinger Wehr bis Wasserschutzpolizei (IUS-Abschnitt 2)	Beschattung durch Gebäude, Böschung anthropogen bepflanzt (Buche, Kiefer, Birke + weitere Arten)	485	5	12.41	45.30, 33.80, 60.22, 60.23, 41.20,	✓	
	Sportsteg	Wasserschutzpolizei bis Iqbalufer (IUS-Abschnitt 3)	Gehweg ragt über Ufermauer hinaus, diese aus Betonelementen	505	1	12.42	60.21	✗
2	Iqbalufer	Grünanlage Iqbalufer bis Sportbootanleger (IUS-Abschnitt 4)	baumbestanden, parkähnlich, Sitzmöbel an Böschungskante, vorgelagert ist Gänseinsel	380	5	12.41	60.21, 41.10, 33.71, 45.12, 45.30	✓
3	Marina	Sportbootanleger (IUS-Abschnitt 5)	Anlegesteg für Sportboote, Yachten, betoniert	176	1	12.42	60.21	✓
4	Neckarwalk	Sportbootanleger bis Uferbereich unterhalb Stadthalle HD (IUS-Abschnitt 6)	Verputzte Ufermauer, Vegetation nur an Wasserrinne	680	1	12.42	60.21	✓
5	Neckarlauer	Uferbereich unterhalb Stadthalle HD bis Abfahrt Schiffsanleger (IUS-Abschnitt 7)	Komplett gepflastert, Böschung zur Straße auf rd. 70 m unversiegelt	256	2, 5	12.42	60.21, 60.50, 45.30, 23.51	✓

Abbildung 6 g.1-2 : Tabelle vorhandener Biotope im Bereich des geplanten Neckaruferwegs

## 6. KONZEPTSTUDIE

### g) Untersuchung Naturschutz

Übersicht

Uferabschnitt Nr.	Bezeichnung	Erfasster Bereich	Beschaftenheit	Länge [m]	Ufer-Kategorie	Biototyp Neckar	Biototyp Ufer	Potential Flora / Fauna
7	Studentenbühne	Abfahrt Schiffsanleger bis Karl-Theodor-Brücke (Alte Brücke) (IUS-Abschnitt 8)	Durch Bäume auf Gehweg z.T. zusätzlich sehr beschattet	454	3	12.42	23.51, 60.21, 45.30,	✗
8	Altstadt Terrasse	Karl-Theodor-Brücke (Alte Brücke) (IUS-Abschnitt 9)	Pflasterung restauriert	80	2	12.42	23.51, 60.21	✗
9	Grüne Oase	Karl-Theodor-Brücke (Alte Brücke) bis Kastaniengruppe (IUS-Abschnitt 10)	Pflasterung (Lauffläche) komplett mit Grasnarbe überzogen, am Wasser Ruderalvegetation	73	3	12.42	60.22, 33.71, 35.63, 60.21, 23.51	✓
		Kastaniengruppe (IUS-Abschnitt 11)	Zur Straße mit Efeu durchwachsene Ligusterhecke	69	3	12.42	45.20, 60.23, 23.51	✓
10	Empfang mit Schlossblick	Kastaniengruppe bis Betriebsgelände Schleuse Karlstor (IUS-Abschnitt 12)	Pflasterung (Lauffläche) komplett mit Grasnarbe überzogen, am Wasser Schwarzerle, <i>Salix spec.</i> + Ruderalvegetation	97	3	12.42	60.22, 33.71, 35.63, 60.21, 42.40	✓
		Betriebsgelände Schleuse Karlstor (IUS-Abschnitt 13)	Lauffläche Beton, Mauern aus Stein, Fugen ohne Risse	328	1	12.51	23.51, VI.4, 60.21	✗
<b>Σ:</b>							<b>3.671</b>	

Abbildung 6.g.1-2 : Tabelle vorhandener Biotope im Bereich des geplanten Neckaruferwegs

# 6. KONZEPTSTUDIE

## g) Untersuchung Naturschutz

### Bewertung der einzelnen Uferabschnitte

Der untersuchte Bereich des Neckarufers weist insgesamt nur ein sehr geringes ökologisches Potential auf

Ausnahme:  
Uferabschnitte „Betriebsgelände Wieblinger Wehr“ und Uferabschnitt „Grünanlage Iqbalufer“, hier:

Nach Kriterien des § 30 BNatSchG / § 33 NatSchG  
geschützte Biotope

Weitere geschützte Biotope im Bereich östlich der Karl-Theodor-Brücke, diese jedoch mit sehr geringer Flächengröße

(Potentielle) Ökologische Funktionen des untersuchten Bereiches des Neckarufers:

- Jagdgebiet, Leitstruktur, Fortpflanzungs- und Ruhestätte Fledermäuse
- Fortpflanzungs- und Ruhestätte freibrütende Vogelarten
- Ruhestätte Wasservögel

### Sensible Bereiche

Geschützte Biotope nach amtlicher Kartierung der LUBW:

Feldgehölze – Iqbalanlage (3 Teiflächen, 0,21 ha)  
(vgl. Abbildung 1)

Weitere nach Kriterien des § 30 BNatSchG und § 33 NatSchG  
geschützte Biotope:

- Feldgehölz in der Grünanlage am Iqbalufer (vgl. Abbildung 1)
- Feldgehölz auf Betriebsgelände Wieblinger Wehr  
(vgl. Abbildung 2)
- Weidengebüsch östlich Karl-Theodor-Brücke  
(Alte Brücke) (vgl. Abbildung 3)

### Besonders sensible Bereiche / Hinweise zur Vermeidung und Minimierung

Der untersuchte Bereich des Neckarufers weist insgesamt nur ein sehr geringes ökologisches Potential auf. Eine Ausnahme, insbesondere aufgrund der Ufergehölze bilden hier der Uferabschnitt 1 „Betriebsgelände Wieblinger Wehr“ und 2. der Uferabschnitt 4 „Grünanlage Iqbalufer“, der einen besonders sensiblen Bereich darstellt. Wertgebend sind in diesem Abschnitt insbesondere die Gehölzstrukturen, die als Brüiplatz für verschiedene Vogelarten (Freibüter, Höhlenbüter) und als Leitstruktur für Fledermäuse dienen können. Gleichzeitig schafft der vergleichsweise dichte Gehölzaum einen Puffer zur B 37 und mindert dadurch die Störungen insbesondere durch Lichtimmissionen des Verkehrs und der Beleuchtung. Teile der Gehölzbestände sind nach § 30 BNatSchG bzw. § 33 NatSchG besonders geschützt.

Darüber hinaus sind mehrere Einzelbäume, wie z.B. ein alter Birnbaum (*Pyrus spec.*) (vgl. Abbildung 13 in Kapitel 3.4) sowie eine Papierreihe (*Populus spec.*), als Brut- bzw. Höhlenbäume geeignet.



Abbildung 41: Besonders sensible Bereiche am Iqbalufer

Abbildung 6.g.3-4 : Sensible Bereiche

Im Zuge der Detailplanung wird empfohlen großflächige Eingriffe in diese Gehölzbestände zu vermeiden und die Planung an die räumliche Situation anzupassen. Ein Vorschlag zur Gestaltung im Bereich des Iqbalufers zeigt die folgende Abbildung. Die intensivierenden Nutzungen konzentrieren sich langfristig dabei auf die Bereiche in Verlängerung des Fußgängerüberweges an der Schumannstraße. Zur Beruhigung der Uferbereiche werden die vorhandenen Ufergehölze ergänzt und damit eine Vergrößerung des Gehölzbestandes erreicht.



Abbildung 42: Besonders sensible Bereiche am Iqbalufer

Die sonstigen Uferabschnitte bieten keine bzw. nur geringe Habitatstrukturen und stellen aus naturschutzfachlicher und artenschutzrechtlicher Sicht keine besonders sensiblen Bereiche dar.

# 6. KONZEPTSTUDIE

## g) Untersuchung Naturschutz

### Anhang: Potentialanalyse

<b>Inhalt</b>	
1 Anlass und Aufgabenstellung .....	1
1.1 Anlass.....	1
1.2 Aufgabenstellung .....	1
2 Bestandsermittlung .....	1
2.1 Abfrage vorhandener Daten/Befragung lokaler Gebietskennner .....	2
2.2 Örtliche Erhebungen zur Uferstruktur.....	2
2.3 Kategorien der Uferbeschaffenheit .....	3
2.4 Uferschnitte im betrachteten Bereich und deren Habitatpotential .....	3
3 Detaillierte Beschreibung der einzelnen Uferschnitte .....	6
3.1 Uferschnitt 1, Betriebsgelände Wieblinger Wehr .....	6
3.2 Uferschnitt 2, Betriebsgelände Wieblinger Wehr bis Wasserschutzpolizei .....	9
3.3 Uferschnitt 3, Wasserschutzpolizei bis Grünanlage Iqbalufer.....	12
3.4 Uferschnitt 4, Grünanlage Iqbalufer bis Sportbootanleger .....	14
3.5 Uferschnitt 5, Sportbootanleger .....	18
3.6 Uferschnitt 6, Sportbootanleger bis Treppenabgang Stadthalle Heidelberg .....	21
3.7 Uferschnitt 7, Treppenabgang Stadthalle Heidelberg bis Abfahrt Schiffsanleger .....	23
3.8 Uferschnitt 8, Abfahrt Schiffsanleger bis Karl-Theodor-Brücke (Alte Brücke).....	26
3.9 Uferschnitt 9, Karl-Theodor-Brücke (Alte Brücke) .....	29
3.10 Uferschnitt 10, Karl-Theodor-Brücke (Alte Brücke) bis Kastaniengruppe .....	31
3.11 Uferschnitt 11, Kastaniengruppe .....	34
3.12 Uferschnitt 12, Kastaniengruppe bis Betriebsgelände der Schleuse Karlstor .....	37
3.13 Uferschnitt 13, Betriebsgelände Schleuse Karlstor .....	40
4 Besonders sensible Bereiche/Hinweise zur Vermeidung und Minimierung .....	42
5 Weiterführende Erfassungen... .....	44

<b>Tabellen</b>	
Tabelle 1: Abfrage vorhandener Daten .....	2
Tabelle 2: Kategorien der Uferbeschaffenheit .....	3
Uferschnitte zwischen Wieblinger Wehr und Wehrsteg-Karlstor (von West nach Ost). ✓ = Potential vorhanden .....	4

<b>Abbildungen</b>	
Abbildung 1: Betrachterter Uferschnitt zwischen dem Wehrsteg-Karlstor im Osten und dem Wieblinger Wehr im Westen; Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg.....	1
Abbildung 2: Uferschnitt 1 (innerhalb roter Linien); Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg.....	6
Abbildung 3: Teilaricht Uferschnitt 1, Blickrichtung SO .....	8
Abbildung 4: östlicher Teil von Uferschnitt 1, Blickrichtung SO .....	8
Abbildung 5: Uferschnitt 2 (innerhalb roter Linien); Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg.....	9
Abbildung 6: Hecke an Uferschnitt 2, Blickrichtung NO .....	10
Abbildung 7: Hecke an Uferschnitt 2, Höhe Hotel, Blickrichtung NO .....	11
Abbildung 8: Uferschnitt 3 (innerhalb roter Linien); Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg.....	12
Abbildung 9: sichtbare Ufermauer an Uferschnitt 3, Blickrichtung NO .....	13
Abbildung 10: Uferschnitt 4 (innerhalb roter Linien); Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg.....	14
Abbildung 11: Uferböschung an Uferschnitt 4, Blickrichtung NO .....	16
Abbildung 12: weiteres Feldgehöft an Uferschnitt 4, Blickrichtung N .....	16
Abbildung 13: Birnbaum an Uferschnitt 4, Blickrichtung N .....	17
Abbildung 14: Uferschnitt 5 (innerhalb roter Linien), Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg.....	18
Abbildung 15: Schwimmende Stege im Bereich des Uferschnitts 5, Blickrichtung N .....	19
Abbildung 16: Lager- und Außenflächenräume an Uferschnitt 5 .....	20
Abbildung 17: Lachmowen und Teichrale an Uferschnitt 5 .....	20
Abbildung 18: Uferschnitt 6 (innerhalb roter Linien); Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg .....	21
Abbildung 19: Ufersteig entlang der verputzten Ufermauer an Uferschnitt 6, Blickrichtung O .....	22
Abbildung 20: Uferschnitt 7 (innerhalb roter Linien); Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg .....	23
Abbildung 21: Ufermauer am Uferschnitt 7, Blickrichtung W .....	24
Abbildung 22: Ufersstrukturen an Uferschnitt 7, Blickrichtung O .....	25
Abbildung 23: Teichrale ( <i>Gallinula chloropus</i> ) an Uferschnitt 7 .....	25
Abbildung 24: Uferschnitt 8 (innerhalb roter Linien); Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg .....	26
Abbildung 25: Uferbefestigung an Uferschnitt 8, Blickrichtung O .....	27
Abbildung 26: Mauerpfeffer ( <i>Sedum spec.</i> ) auf Moos wachsend, Uferschnitt 8 .....	28
Abbildung 27: Uferschnitt 9 (innerhalb roter Linien); Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg .....	29
Abbildung 28: Uferschnitt 9, Blickrichtung O .....	30
Abbildung 29: Uferschnitt 10 (innerhalb roter Linien); Kartengrundlage: Luftbild der Stadt Heidelberg .....	31
Abbildung 30: verblühte Ruderalevegetation an Uferschnitt 10, Blickrichtung W .....	32
Abbildung 31: Fliegenvegetation an Uferschnitt 10 (große Pflanze: Gewöhnliches Tüpfelkraut) .....	33

Abbildung 6.g.5 : Inhaltsverzeichnis

## 6. KONZEPTSTUDIE

### h) Hochwasser

||||||| Synergie - Möglicher Hochwasserschutz



HQ 10

Der Normalpegel des Neckars liegt bei ca. 2,00m. Bei Hochwasserschutzmaßnahmen bis zu einem Pegelstand von ca. 4,80m wäre der Neckar am Südufer in den vergangenen Jahren (1971 bis heute) an lediglich 11 von 72 gemessenen Höchstspiegelständen über die Ufer getreten.

Bereits bei einer Hochwasserschutzmaßnahme bis 3,25m (1,25m über Normalpegel) könnte eine Vielzahl an Übertretungen verhindert werden.

(Quelle: Höchstpegelsstände von 1971 bis heute, Stadt Heidelberg)

## 6. KONZEPTSTUDIE

h) Hochwasser



Abbildung 6.h.1 : Übersichtsplan Hochwasser HQ 10

## **6. KONZEPTSTUDIE**

### **h) Hochwasser**

||||| Synergie - Möglicher Hochwasserschutz



HQ 50

## 6. KONZEPTSTUDIE

h) Hochwasser



Abbildung 6.h.2 : Übersichtsplan Hochwasser HQ 50

## **6. KONZEPTSTUDIE**

### **h) Hochwasser**

||||| Synergie - Möglicher Hochwasserschutz



HQ 100

## 6. KONZEPTSTUDIE

### h) Hochwasser



Abbildung 6.h.3 : Übersichtsplan Hochwasser HQ 100

## **6. KONZEPTSTUDIE**

### **h) Hochwasser**

||||| Synergie - Möglicher Hochwasserschutz



HQ Extrem

## 6. KONZEPTSTUDIE

h) Hochwasser

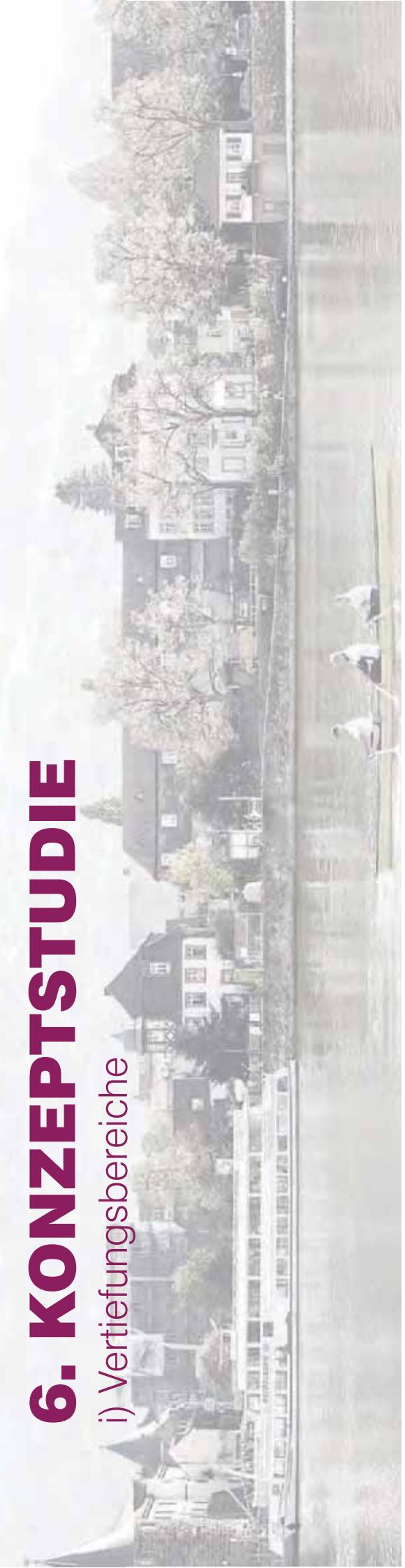


Abbildung 6.h.4 : Übersichtsplan Hochwasser HQ Extrem



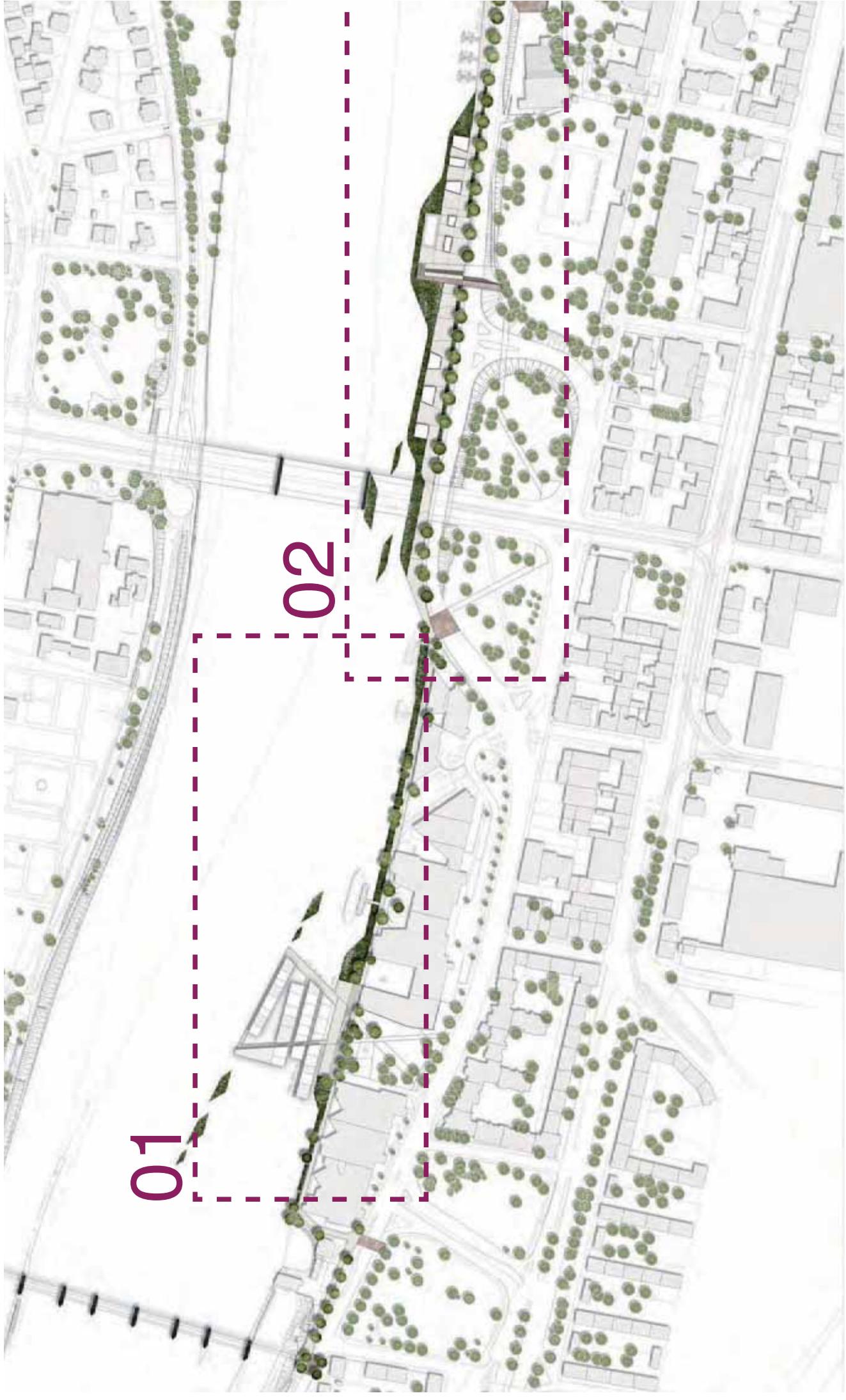
## 6. KONZEPTE

### i) Vertiefungsbereiche



## **6. KONZEPTSTUDIE**

### i) Vertiefungsbereiche



## 6. KONZEPTSTUDIE

### i) Vertiefungsbereiche

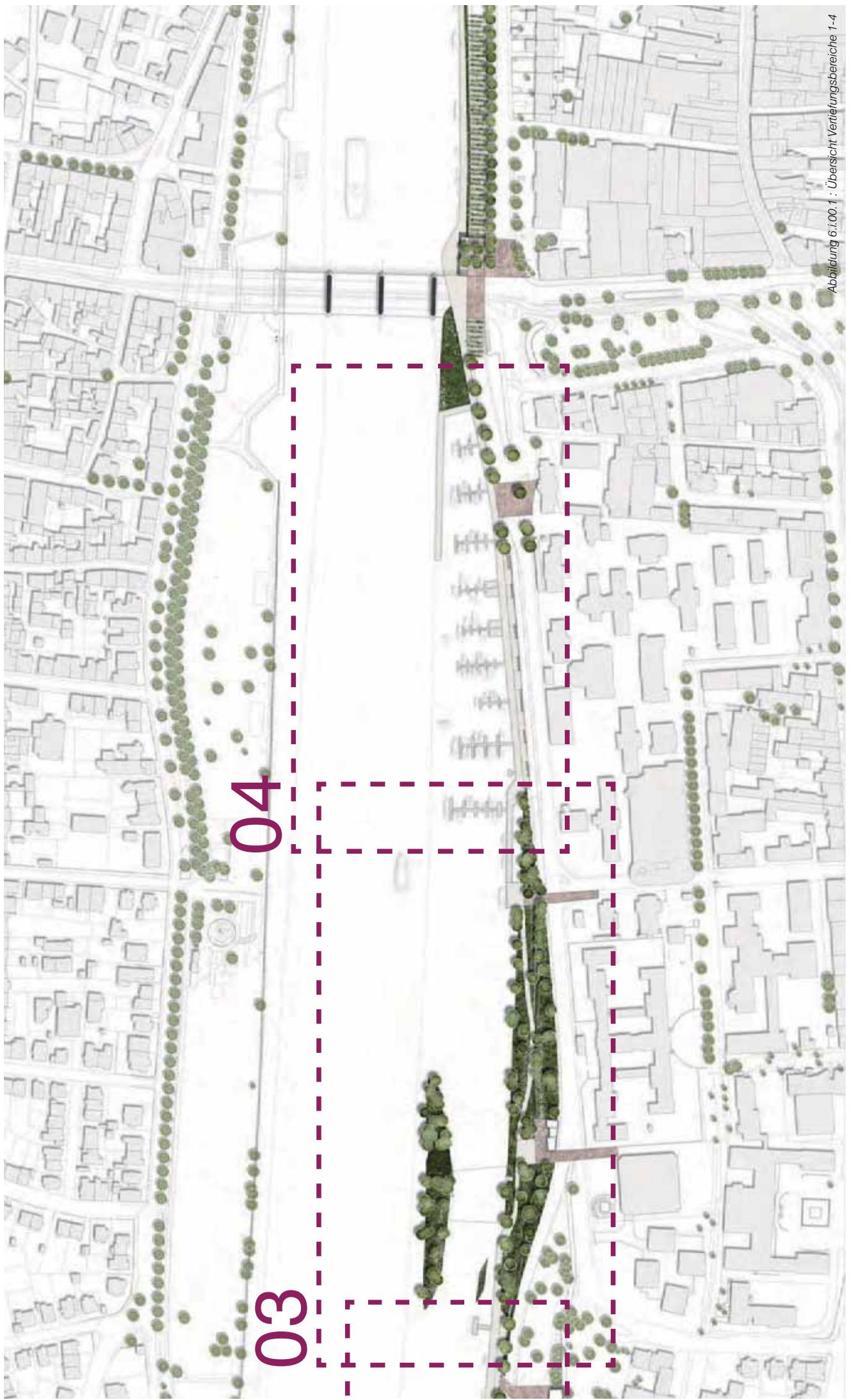
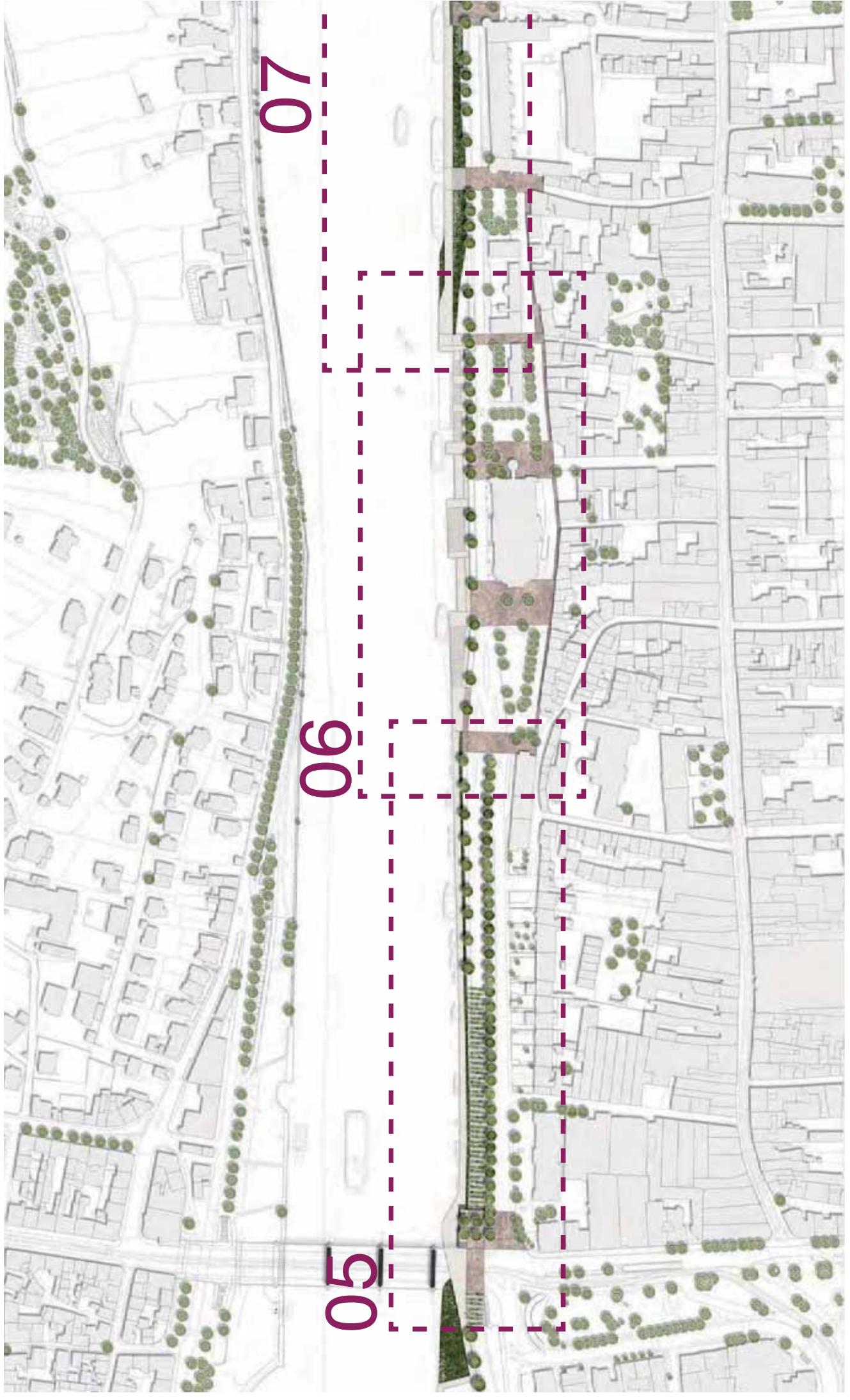


Abbildung 6.i.00.1 : Übersicht Vertiefungsbereiche 1-4

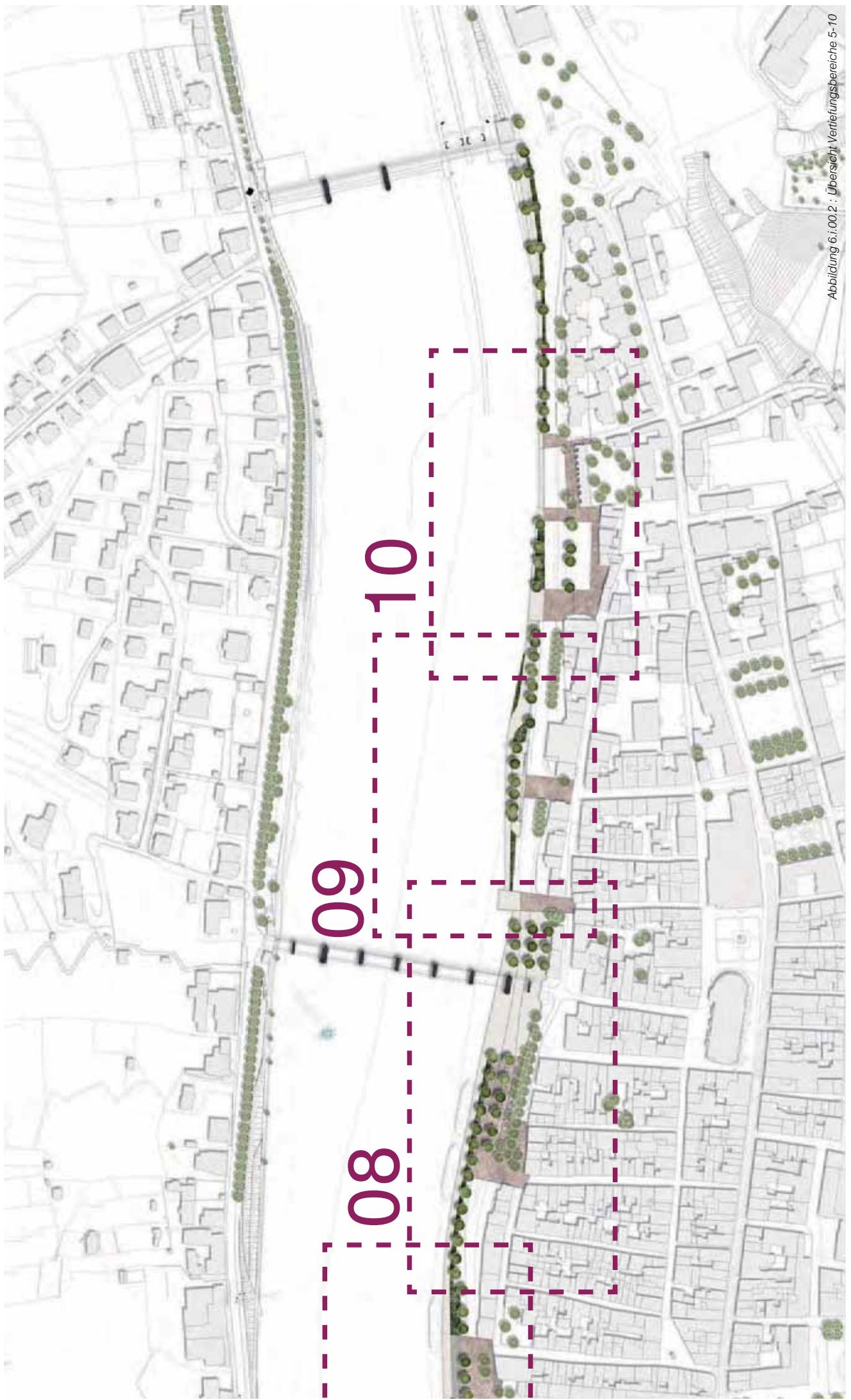
## **6. KONZEPTSTUDIE**

### i) Vertiefungsbereiche



## 6. KONZEPTSTUDIE

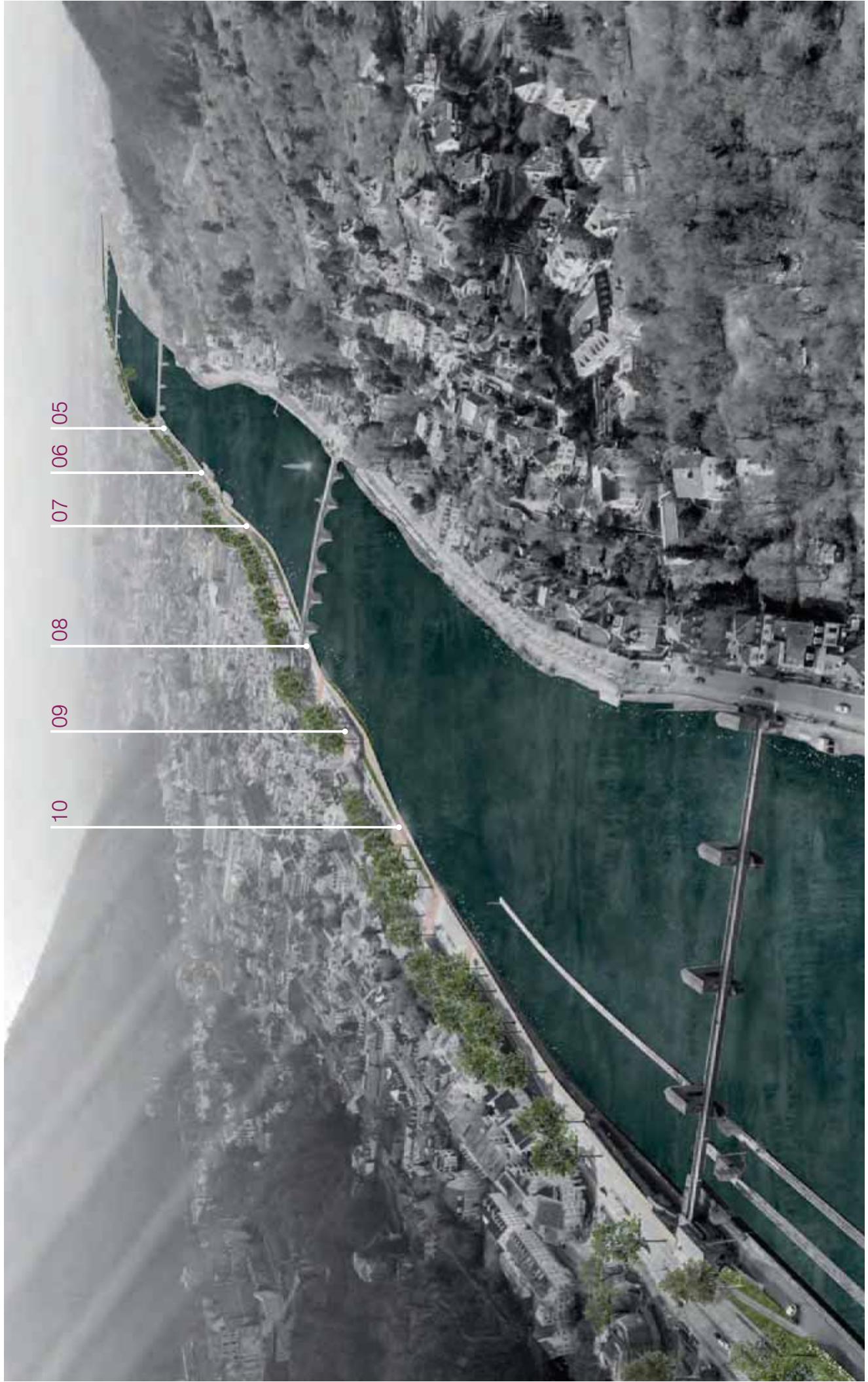
### i) Vertiefungsbereiche



## 6. KONZEPTSTUDIE

### i) Vertiefungsbereiche

Abbildung 6.1.00.3: Vertiefungsbereiche



## 6. KONZEPTSTUDIE

### i) Vertiefungsbereiche

Abbildung 6.i.00.4: Vertiefungsbereiche





## 01 STADT IM FLUSS

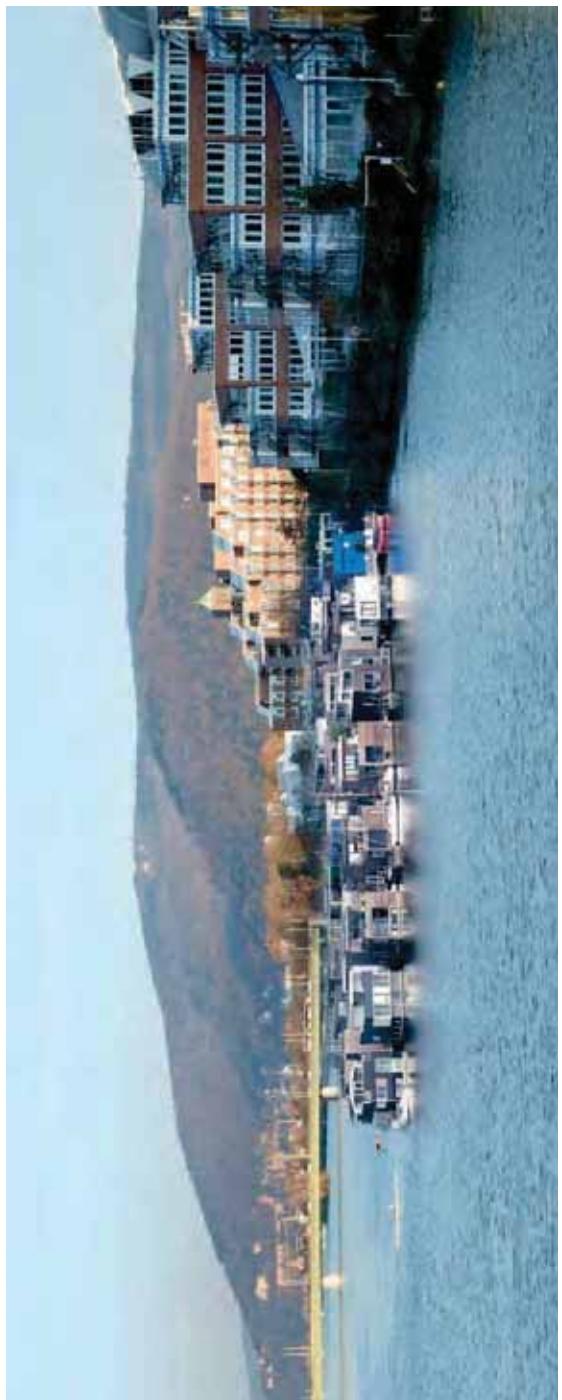


Abbildung 6.i.01.1 : Hausbootsiedlung am Neckar



Abbildung 6.i.01.2 : Hausbootsiedlung Beispiel, Jiburg, Holland



## NUTZUNGSVORSCHLAG:





Abbildung 6.i.01.3 : Perspektive Stadt im Fluss



Abbildung 6.i.01.4 : Luftaufnahme Heidelberg Neckar am Grünfläche Penta Park | Grüntäfelche Marriott

Der Uferbereich am Pentapark ist innerhalb des Untersuchungsgebiet der einzige Abschnitt, an dem sich bereits ein großer Grünpuffer zur B37 befindet. Die Zugänglichkeit zu diesem Bereich wird momentan jedoch durch die Barrierewirkung der Bundesstraße erschwert.

Der bestehende Uferweg oberhalb der Wasserkante soll auf Grund seines hohen Potentials aufgewertet und gestaltet werden. Durch neue öffentliche und private Nutzungen wird der Bereich zusätzlich belebt. Das bereits vorhandene Entwurfskonzept zum Pentapark, der sich im Hintergrund an den Uferweg anlagent, soll aktuell umgesetzt werden.

Durch Zäune und Bepflanzung gibt es momentan keinen direkten Zugang zum Wasser und nur wenige Sichtbeziehungen zum Neckar und gegenüberliegenden Ufer. Aus diesem Grund soll die bestehende Böschungsfront saniert werden. Daran angrenzend soll auf dem Wasser angelegerte Grünflächen mit Bepflanzung in Form von schwimmenden Pontonkonstruktionen installiert werden („floating green“). Diese dienen nicht nur als Lebensraum und Nahrung über und unter Wasser (bspw. für Amphibien/Fische/Insekten/Vögel) und verbessern die Wasserqualität, sondern werten den Bereich durch Ihre Begrünung auch optisch auf.

Darüberhinaus ist in Verlängerung des Pentaparks eine breite Treppenanlage parallel zur Uferböschung geplant, die zu einer großzügigen Terrasse auf Wasserebene führt. An einem anschließenden Steg wird mit der Hausbootssiedlung - „Stadt im Fluss“ - eine neue Form des Wohnens für Heidelberg etabliert. Das Leben auf dem Wasser orientiert sich an funktionierenden Konzepten wie beispielsweise in den Benelux-Ländern, wo es bereits gesellschaftlich anerkannt und angesehen ist.

Durch diese Eingriffe ergeben sich neue Nutzungsmöglichkeiten in und am Neckar. Es entstehen vielfältige und attraktive Aufenthaltsorte mit Bezug zum Neckar und den Stadtteil Bergheim entscheidend aufwerten.

# 01 STADT IM FLUSS



- Alternatives Wohnen auf dem Wasser
- Modularare Bauweisen
- Erweiterbar
- Großzügige Gemeinschaftsflächen
- Treffpunkt
- Uferbühne + Bürgerbad

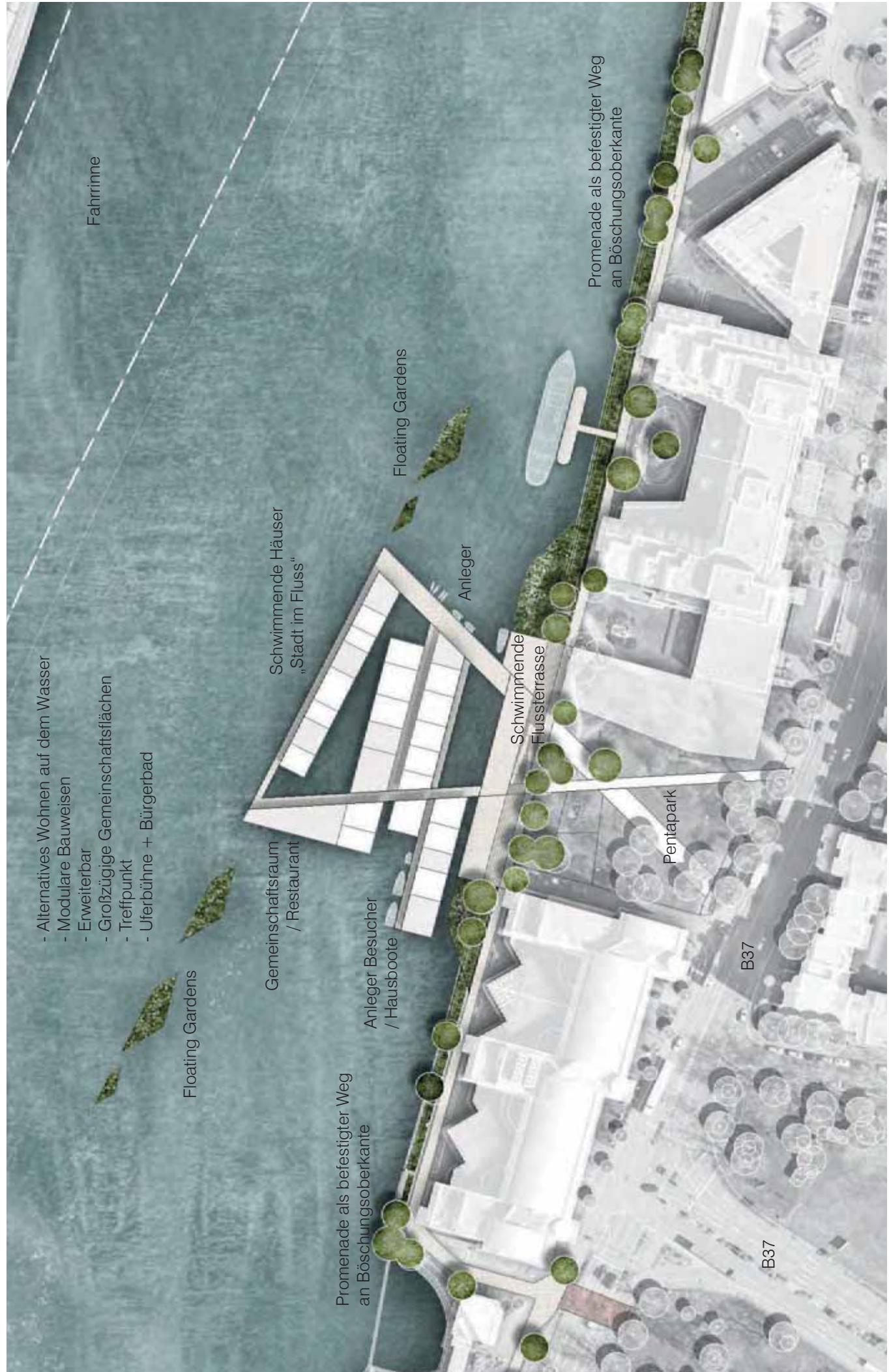




Abbildung 6.i.01.5 bis 6.i.01.7: Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 1



## 02 SPORTSTEG



Abbildung 6.i.02.1: schwimmendes Grün Waterfront Bristol



Abbildung 6.i.02.2 : Holzsteg

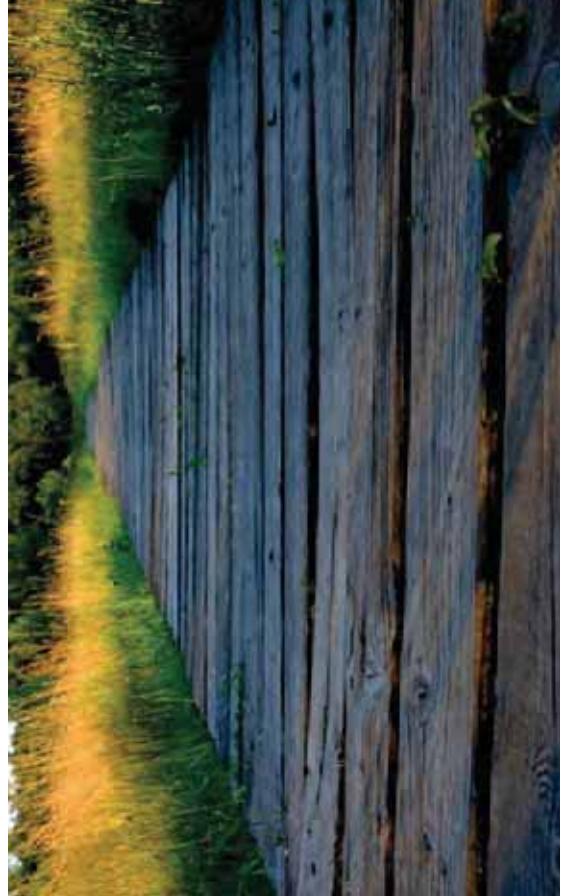


Abbildung 6.i.02.3 : Steg mit angelegtem Grün



## NUTZUNGSVORSCHLAG:

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
-

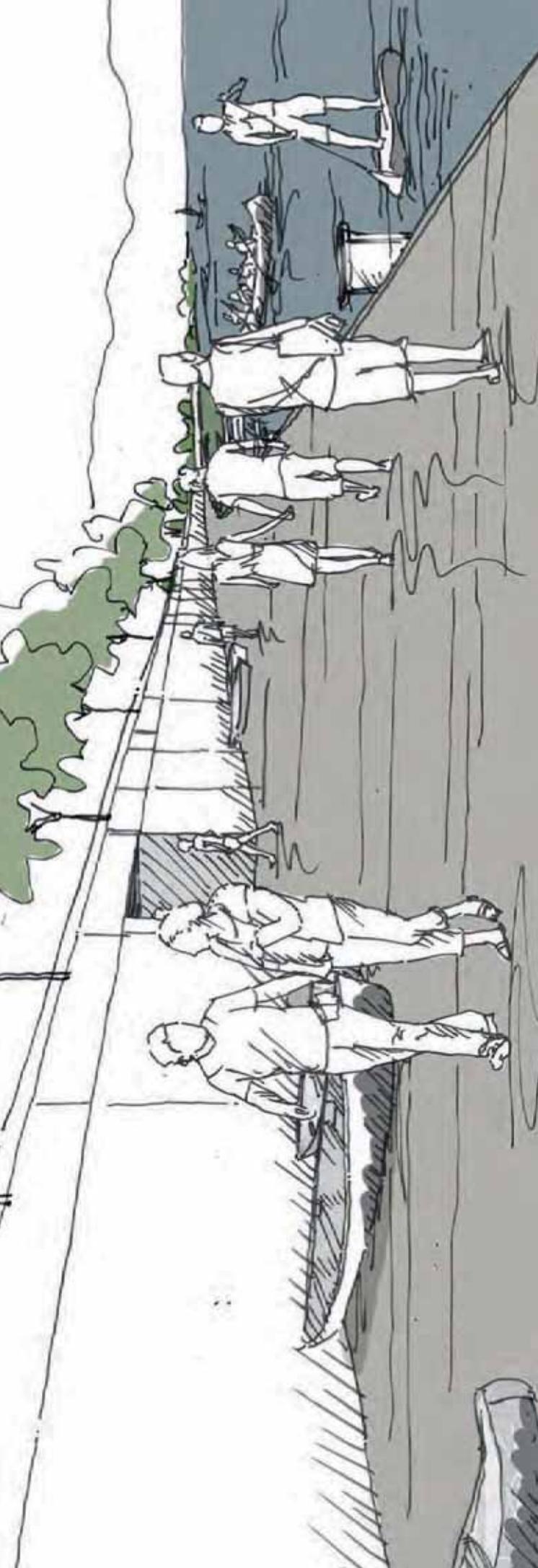


Abbildung 6.i.02.4 : Perspektive Sportsteg

Im Bestand ist das Ufer im Bereich des Bootshauses nicht öffentlich zugänglich. Der Ruderclub und das Bootshaus sind durch die B37 räumlich vom Neckar getrennt. Lediglich eine Querung unterhalb der Bundesstraße ermöglicht die Zugänglichkeit zum Wasser.

Die in diesem Bereich bestehende Nutzung des Neckars für Wassersport soll gestärkt und erweitert werden. Ergänzend zum bestehenden Anlegesteg ist geplant, schwimmende Aufenthaltsbereiche und Wegeverbindungen in Form von Pontons, zu installieren, die den Veränderungen des Wasserspiegels folgen. Dadurch wird die Dynamik des Wassers für den Besucher sichtbar und erlebbar. Befestigt wird der Ponton an massiven Stahlträgern, die wiederum in der Mauer verankert sind.

Zu erreichen ist der neue Weg über eine Rampe an der Ernst-Walz-Brücke. Auch hier wird schwimmendes Grün in Form von „floating gardens“ ergänzt: neue Grünflächen schmiegen sich neben dem Steg an die bestehende Mauer an und werten das bestehende Erscheinungsbild auf. Vor den schwimmenden Aufenthaltsbereichen mit Pool und Sauna befinden sich weitere schwimmende Grünflächen. Eine filigran gestaltete Fußgängerbrücke von der gegenüberliegenden Straßenseite auf Höhe des Thermalbads, erweitert die Zugänglichkeit zu den neuen Freiflächen.

Der ehemals nur privat und von Vereinssseite genutzte Anleger im Bereich des Sportstegs soll der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Hier soll weiterhin eine Sporthaltung (Wassersport) erfolgen aber auch eine attraktivere Wegeverbindung in Richtung Innenstadt geschaffen werden. Die bestehende, feste Plattform aus Beton wird durch Dächer erweitert und ein Übergang zur Grünfläche des Iqbal-Ufers entsteht. Über die Unterführung vom Bootshaus/ der Rudergesellschaft aus ist ebenfalls ein Zugang möglich. Ein Wissenspfad zu Ökologie, Wasserkreislauf und Energiegewinnung informiert den Besucher über wasserbezogene Themen. Durch die Verbreiterung des Weges an der Uferkante kann der bestehende Gehweg durch Radfahrer konfliktfreier als bisher genutzt werden und außerdem teilweise durch Baumpflanzungen ergänzt werden, um eine noch stärkere Durchgrünung zu erreichen.



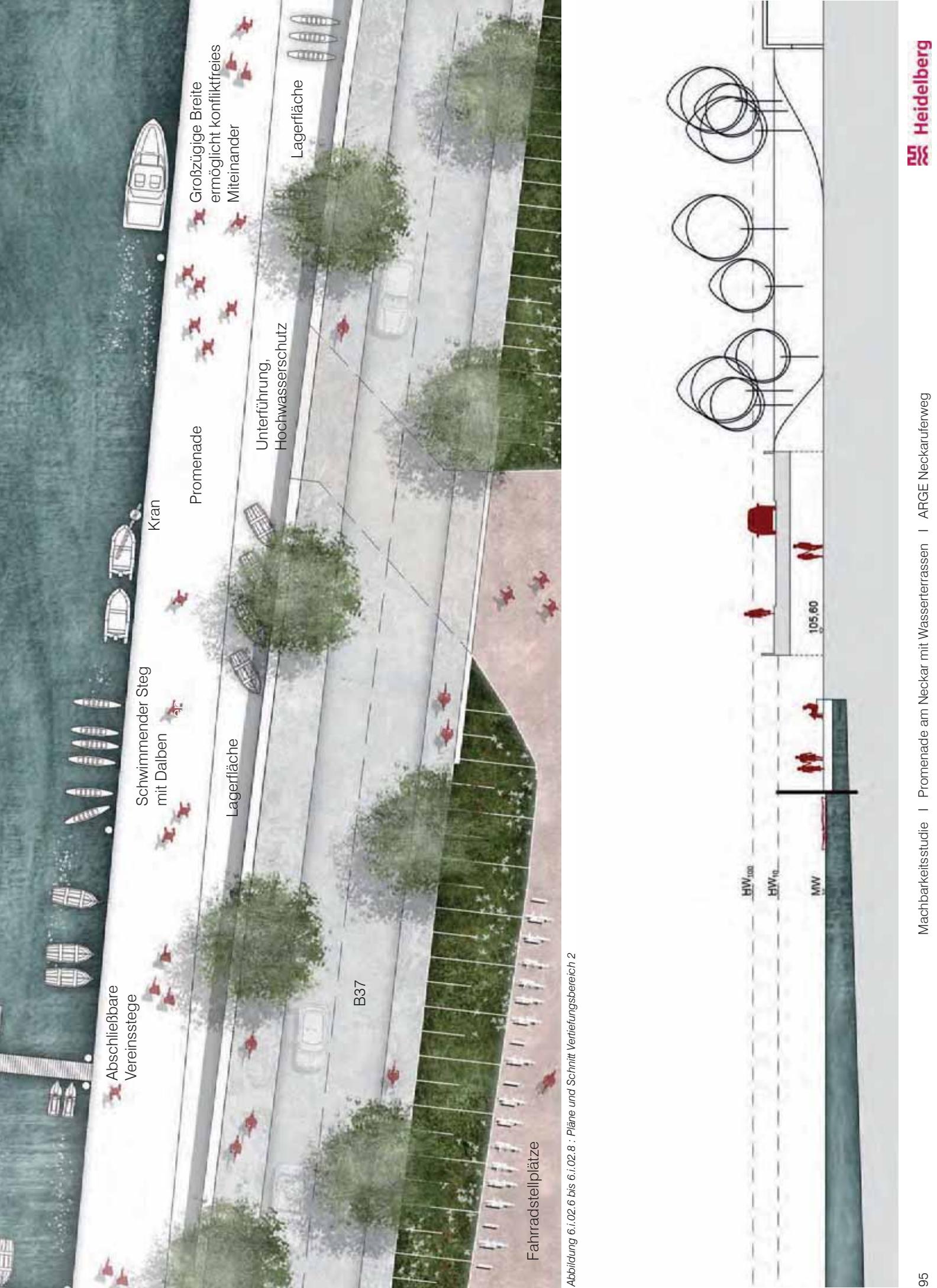
Abbildung 6.i.02.5 : Luftaufnahme Neckarterrassen | ARGE Neckarufer Sportnutzung Vereine

## 02 SPORTSTEG



- Sport- und Naturnutzungen
- Lebensraum für Fauna + Flora kreieren
- . Lebhafte Nutzungen
- Kaschierung „Beton-Landschaft“







## 03 IQBAL UFER

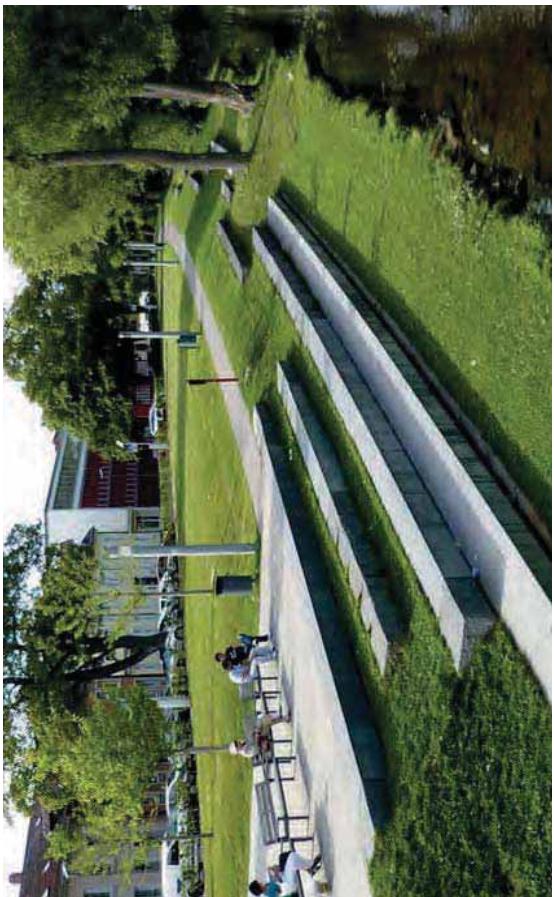


Abbildung 6.i.03.1: Sitzstufen, Villingen Brigachufer



Abbildung 6.i.03.2:  
Holzdeck am Wasser, LGS Greifenhain 2014



Abbildung 6.i.03.3 : Container mit Fahrradverleih, Halifax



## NUTZUNGSVORSCHLAG:





Abbildung 6.i.03.5 : Perspektive Iqbal Ufer



Abbildung 6.i.03.6 : Luftaufnahme Neckarterrassen | qbalauer

Das Iqbal-Ufer weitet sich zwischen B37 und Uferböschung zu einer Grünfläche, die derzeit der naturnächste Abschnitt des südlichen Neckarufers ist. Der größte Teil des Geländes befindet sich auf Höhe der Straße. Über eine Treppenanlage und einer Rampe auf der gegenüberliegenden Seite des Geländes ist das geböschte Ufer bis zur Wasserkante zugänglich.

Die bestehende Grünfläche am Iqbal-Ufer wurde bereits im Rahmen der NECKARORTE-Veranstaltungen bespielt und möbliert. In Folge dieser Wieder-Entdeckung wird das Iqbal-Ufer bereits als Erholungsort am Neckar wahrgenommen und genutzt.

Die Gestaltungsideen aus den Bürger-Workshops mit Wünschen und Anregungen für diesen Ort sind in die Planungen der Promenade am Neckar eingeflossen. Am Iqbal-Ufer-Park an der Neckarinseel sollen in Ufernähe nur wenige, sehr behutsame Eingriffe stattfinden um eine möglichst naturnahe Gestaltung mit Rücksicht auf die wertvolle Flora und Fauna in diesem Gebiet zu erreichen. Dazu werden Sitzstufen in die Böschung integriert, die als Aufenthaltsort mit ansprechendem Ausblick dienen. Lediglich im zentralen Bereich wird eine intensive Nutzung angestrebt: Hier soll ein Infozentrum mit Café und einer kleinen Terrasse entstehen, die als Plattform für Kultur genutzt werden kann. Stufen führen von dort aus auf die untere Ebene, auf der ein zentraler Weg durch das Gelände führt. Am östlichen Ende des Iqbal-Ufers wird der Uferweg als schwimmender Steg mit Dalbenkonstruktion Richtung Marina fortgeführt, an dem eine Pendelfähre nach Neuenheim anlegen kann. Der bisher gemeinsam genutzte Rad- und Fußgängerweg wird abschnittsweise um zwei weitere parallel führende Wege ergänzt, um die verkehrliche Situation konfliktfrei zu gestalten. Infostehlen und ein Leitsystem führen von Bergheim aus zum Uferweg und vernetzen den Stadtteil mit dem Ufer, das attraktive Möglichkeiten zur Erholung am Wasser bietet.

## 03 IQBAL UFER



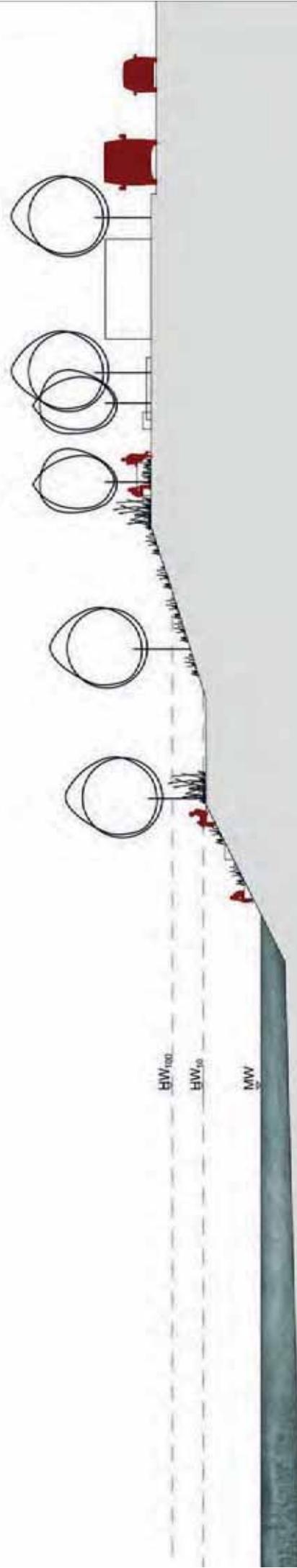
Fahrinne

- Punktuelle Nutzung am Ufer ermöglichen
- Weitere Uferbereiche schützen / Naturraum stärken





Abbildung 6.i.03.7 bis 6.i.03.9 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 3





## 04 MARINA

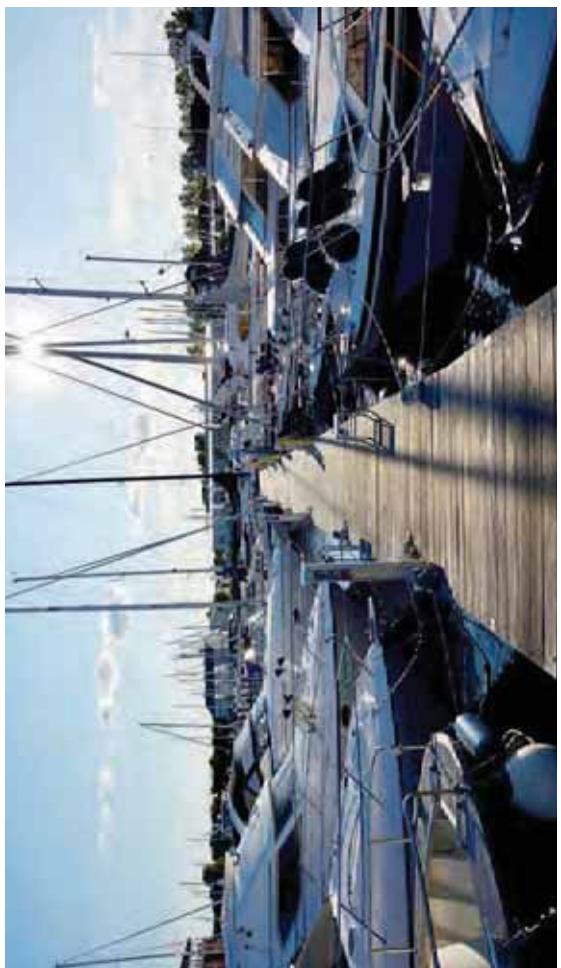


Abbildung 6.i.04.1 - Marina

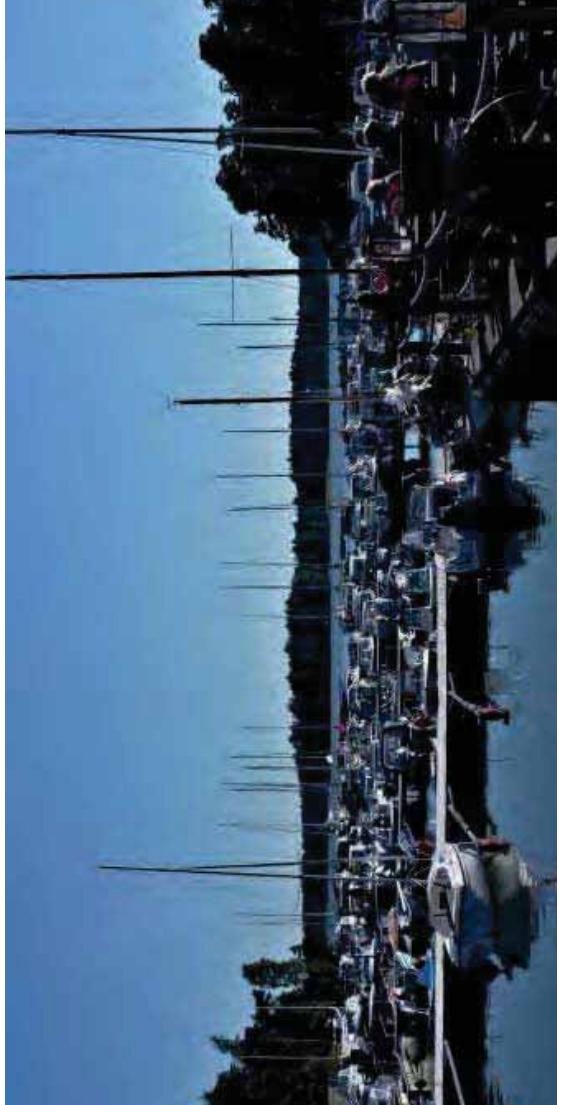


Abbildung 6.i.04.2 - Bootsanleger



## NUTZUNGSVORSCHLAG:



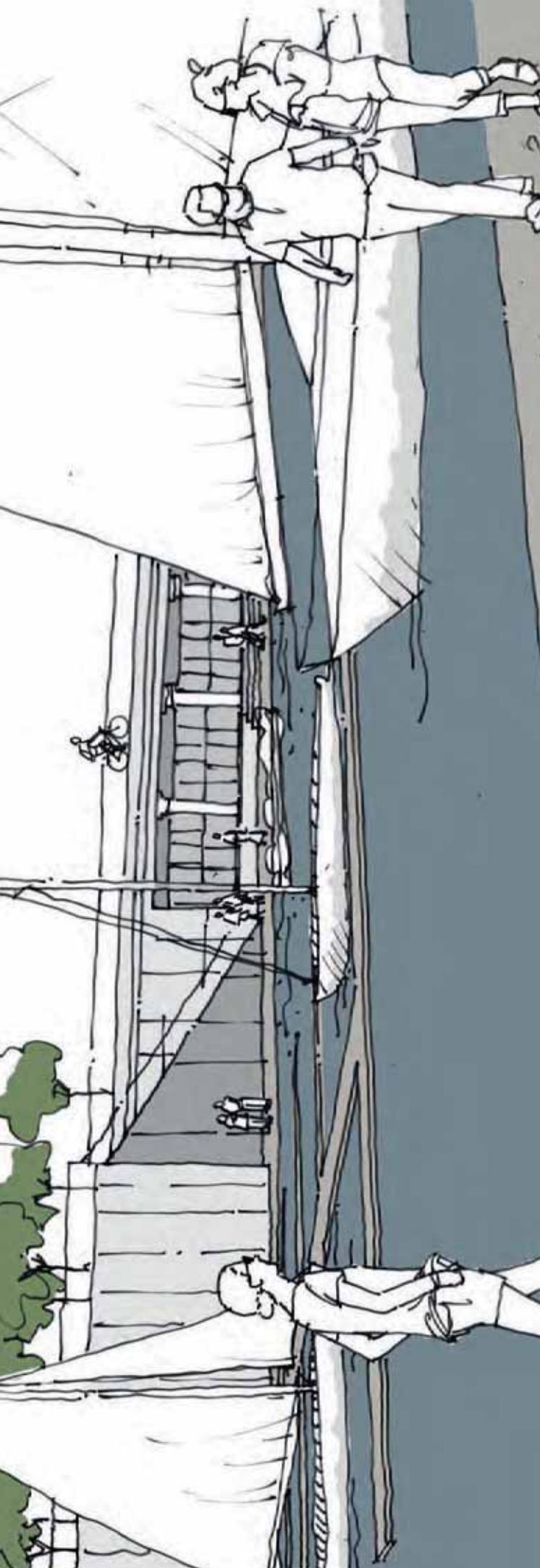


Abbildung 6.i.04.3 : Perspektive Marina

Die maritime Seite Heidelberg ist am stärksten in der Marina erlebbar, die jedoch nur von Vereinsmitgliedern betreten werden darf. In Zukunft soll der Durchgangsbereich vor dem unterirdischen Vereins- und Bootshaus des Motor-Yacht-Clubs Heidelberg e.V., dem ehemaligen Badekabinenhaus des „Blunschen Freibads“ von 1896, für die Allgemeinheit geöffnet werden. So kann ein Erhalt und die Stärkung des maritimen Charakters erreicht werden.

Der Zugang erfolgt über die zwei bereits bestehenden Treppen und über die neue Uferpromenade. Dazu muss der Steg auf Wasserniveau durch eine Dallbenkonstruktion mit einem schwimmenden Steg verbreitert werden, um ein störungsfreies Nebeneinander der vorhanden en und der neuen Nutzung zu ermöglichen. Die bestehenden Bootsanleger werden versetzt und an den schwimmenden Steg angelagert. Von diesem Steg aus bildet sich östlich ein L aus, das um die Marina herumläuft, sie vor Treibgut schützen kann und eine tolle Aufenthaltsqualität bietet. Die bereits von den Vereinsmitgliedern genutzte Gastronomie kann ein Treffpunkt von Marinanutzern und Besuchern werden.

Durch die Verbesserung des Fußgängerübergangs über die B37 wird die Erreichbarkeit vom Bismarckplatz und dem Campus Bergheim aus erhöht. Die stillgelegte Pendelfähre, die vom Bergheimer Ufer auf Höhe der Thibautstraße ans Neuenheimer Ufer und die Neckarwiese führte, wird reaktiviert.



Abbildung 6.i.04.4 : Luftaufnahme Neckarterrassen 2

## 04 MARINA



- Maritimes Heidelberg für alle erlebbar machen
- Konfliktfreies Miteinander durch großzügige Breiten
- öffentliche Promenade



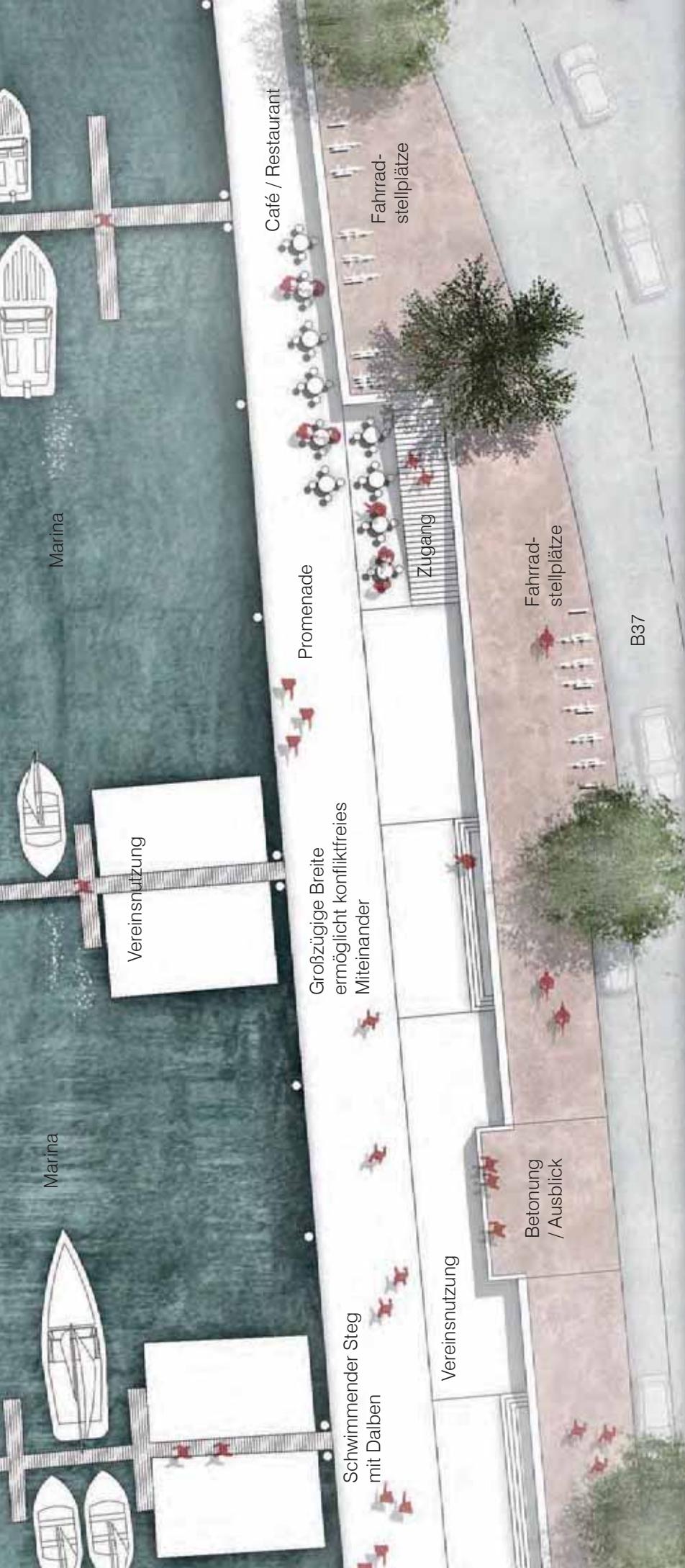
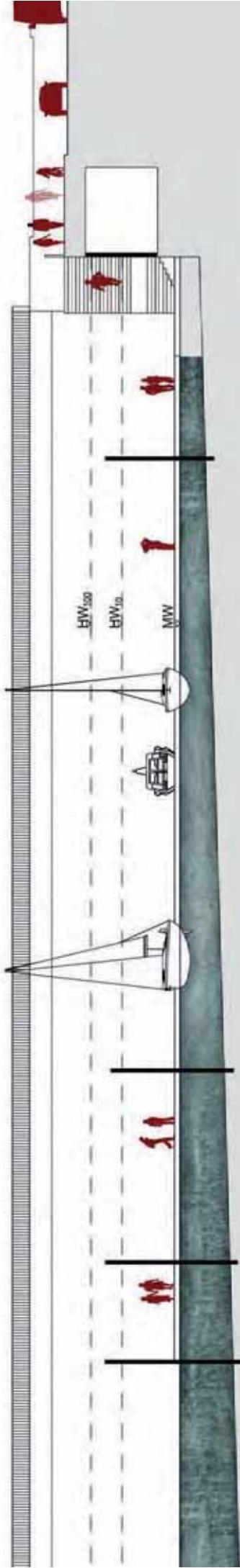


Abbildung 6.i.04.5 – 6.i.04.7 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 4





## 05 NECKARWALK

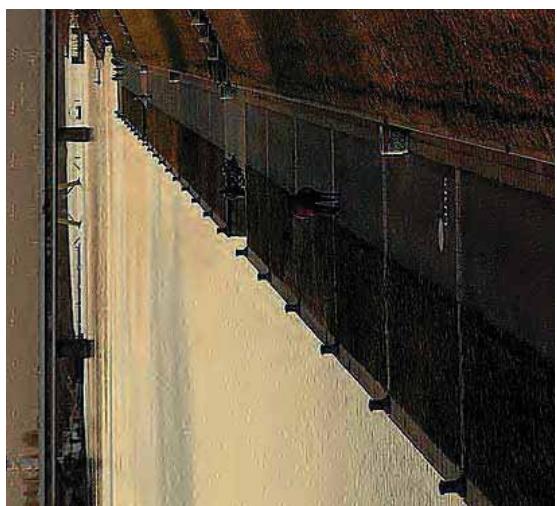


Abbildung 6.i.05.1 Uferpromenade an der Donau, Wien



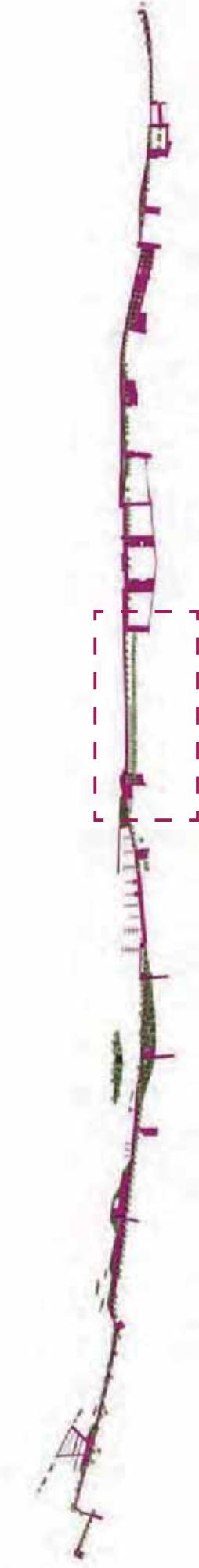
Abbildung 6.i.05.2 : MFO-Park, Zürich



Abbildung 6.i.05.3 : Flussufer, Seoul



Abbildung 6.i.05.4:  
fester Weg, Josefsbachpromenade,  
LGS Schwäbisch Gmünd 2014



## NUTZUNGSVORSCHLAG:





Abbildung 6.i.05.5 : Perspektive Neckarwalk

Die momentane Atmosphäre in diesem Bereich ist stark durch den KFZ-Verkehr der B37 sowie auf der oberen Ebene durch den Kreuzungspunkt mit der B3 geprägt. Gleichzeitig ist diese Stelle auch eine wichtige Schnittstelle für ÖPNV und Fußgänger. Die räumliche Nähe zum Wasser ist vor allem im Bereich der Brücke vorhanden, kann aber aktuell kaum wahrgenommen werden. Die bestehende Wegeverbindung entlang der B37 birgt Konfliktpotenzial für den dort gleichzeitig stattfindenden Rad- und Fußgängerverkehr.

Hier soll in Zukunft ein befestigter Steg als Flaniermeile auf Wassерhöhe von der Marina durchgängig bis zum Neckarläufer führen. Der Fußgängerbürgang am Brückenkopf der Theodor-Heuss-Brücke wird durch eine Platzweiterführung, die die B37 überspannt, großzügiger. Von diesem Platzraum aus kann der Neckarwalk auf direktem Weg durch eine Treppenanlage oder einen Aufzug erreicht werden und der Spaziergang am Neckar direkt vom Bismarckplatz aus beginnen. Die triste Bestandsmauer entlang des Neckarwalks wird durch eine vertikale Begrünung optisch aufgewertet, die sich dann zu einer grün berankten Pergola über die B37 weiterentwickelt.

Die Wasserzugänge im Bereich der Notthaltestellen werden eröffnet und neue öffentliche Anleger für SUP/Kajaks, "Schiffswanderer" und Privatboote direkt am Neckarwalk angeboten. Der Hochwasserschutz wird mit baulichen Maßnahmen kombiniert: so wird die Bestandsmauer die den Gehweg vom künftigen Neckarwalk trennt, erhöht, was gleichzeitig den Verkehrs lärm der B 37 abschirmt.



Abbildung 6.i.05.6 : Luftaufnahme Neckarufertreppenzugänge

## 05 NECKARWALK



Anleger für Paddler / SUP ...

Anleger für Gastschiffe

NeckarWalk  
als fester Steg

Grünstreifen

Promenade

Pergola / Galerie  
über B37

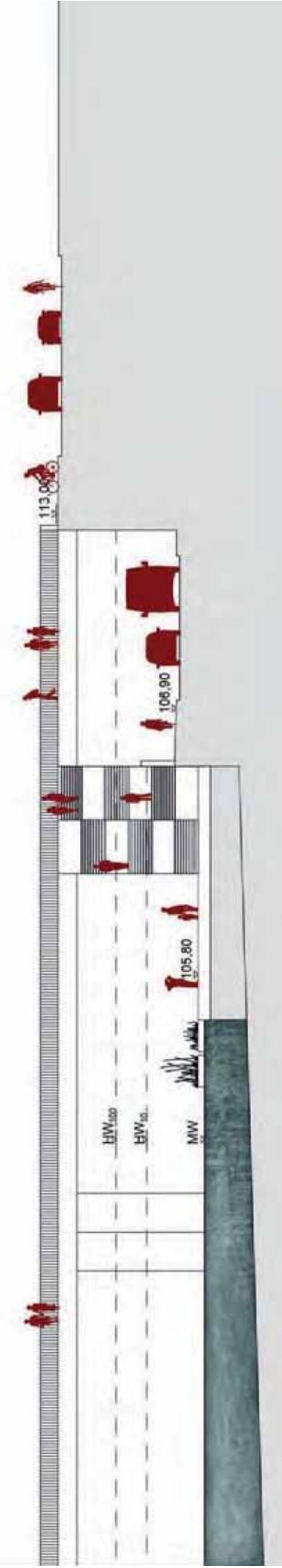
Radweg

Fußgänger-  
übergang

Grünstreifen

Radweg

Abbildung 6.i.05.7 bis 6.i.05.9 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 5





## 06 NECKARLAUER



Abbildung 6.i.06.1 : Neckarbeach, Neckarlaue e.V.

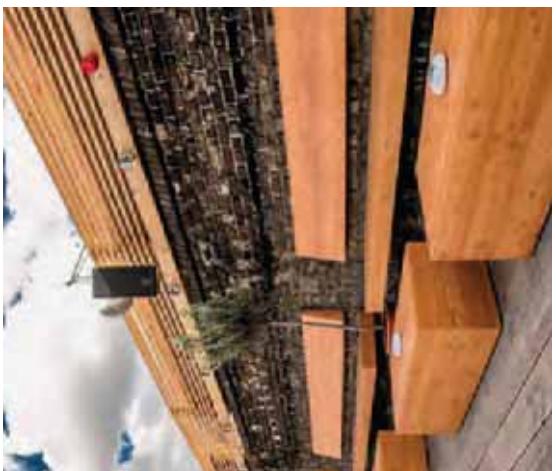


Abbildung 6.i.06.2 :  
Sitzgelegenheit an historischer Mauer, Escobar Berlin

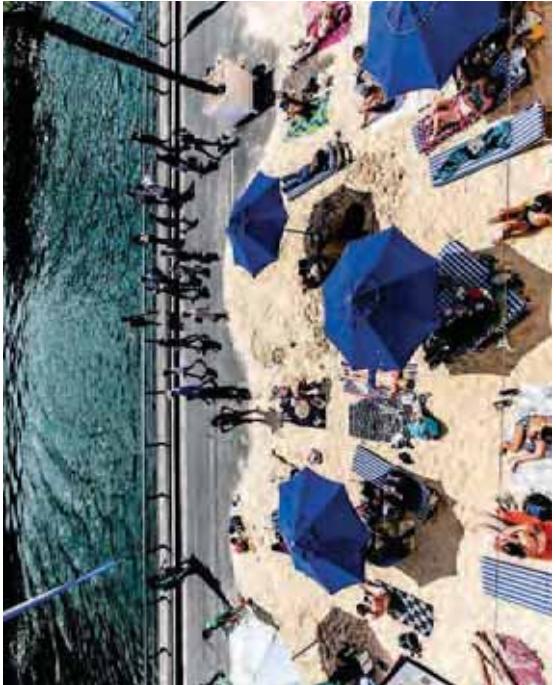


Abbildung 6.i.06.3 : Seineufer Paris



## NUTZUNGSVORSCHLAG:



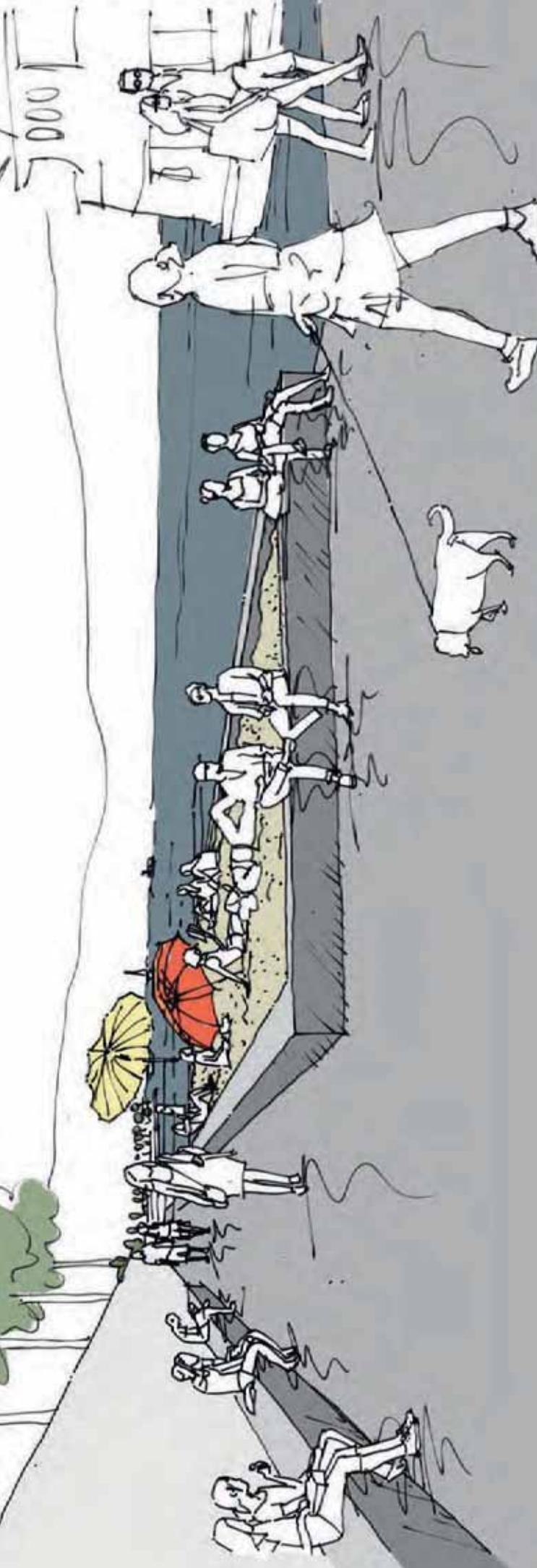


Abbildung 6.i.06.4 : Perspektive Neckarlauer

Der seit jeher stark frequentierte Bereich des Neckarlauers mit Bootsanlegen kann zum nutzbaren Übergangsraum mit gesteigerter Aufenthaltsqualität umgestaltet werden. So ergibt sich, auch von der gegenüberliegenden Seite aus, ein ansprechendes, freundliches Bild.

Damit der Neckarlauer auch für mobilitätseingeschränkte Personen erreichbar ist, wird das historische, unebene Kopfsteinpflaster in Teilen durch gesägte Sandsteinplatten ersetzt. Konkret werden so die Treppenzugänge und Anleger betont, wie auch die östliche Rampe. Ein taktiler Leitstreifen verläuft längs über die gesamte Breite und erschafft einen optischen Kontrast zwischen alt und neu.

Zwei stabil verankerte Rahmenkonstruktionen, die den zum „Beach“ benötigten Sand einfassen, formen in Verbindung mit Holzdecks und Liegestühlen einen Heidelberger Stadtstrand zur Naherholung. Ein Food Truck/ Getränkewagen kann dank eines neuen Stellplatzes mit Strom- und Wasserschluss Besucher mit Erfrischungen versorgen.

In Zukunft sollen hochwertige Sitzstufen aus rotem Sandstein eine neue Sitzgelegenheit bieten. Diese fügen sich als tribünenartige Struktur harmonisch in den Bestand ein und können als Zuschauerraum für Veranstaltungen dienen, die auf temporären, schwimmenden Bühnen stattfinden. Die genaue Positionierung ist so gewählt, dass der Blick ungehindert auf die gegenüberliegende Uferseite Richtung Philosophenweg und Sonnenuntergang geht.

Die stabile Natursteinkonstruktion hält bei Hochwassereignissen auch angeschwemmtes Treibgut stand. Einbauleuchten in den Sitzblöcken sorgen für eine Ausleuchtung. Auch weiteres Mobiliar muss entweder mobil sein, um bei Hochwasser in Sicherheit gebracht werden zu können, oder fest verankert werden, um temporäre Überflutung überstehen zu können. So wird etwa eine neue Abfalleinhausung im östlichen Bereich in die Böschung integriert. Im alten Fährhaus könnte ein Kiosk untergebracht werden.



Abbildung 6.i.06.5 : Luftaufnahme Neckarterrassen unterhalb Stadthalle

## 06 NECKARLAUER

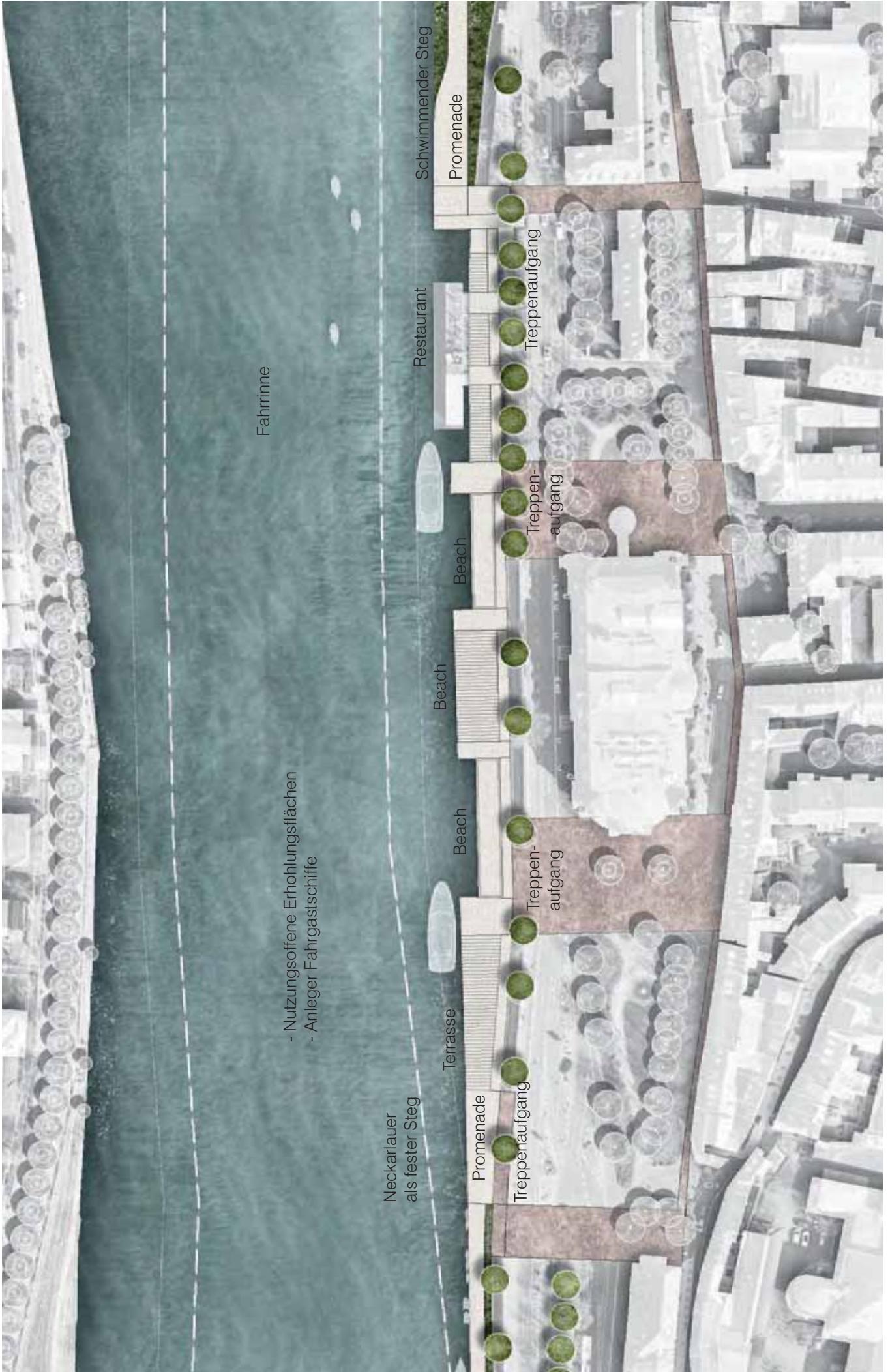
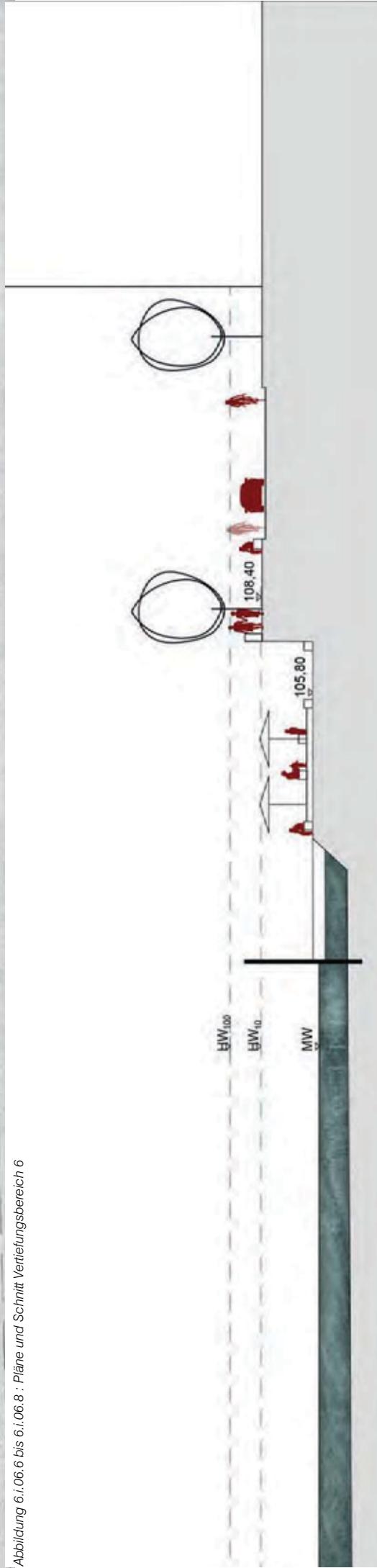




Abbildung 6.i.06.6 bis 6.i.06.8 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 6





## 07 STUDENTENBÜHNE



Abbildung 6.i.07.1 : Sitzstufen Beton, Siegen



Abbildung 6.i.07.2 : Holzdecke, Prowell Offenbach



Abbildung 6.i.07.3 : Holzsteg



## NUTZUNGSVORSCHLAG:

- 
- 
- 
- 
-

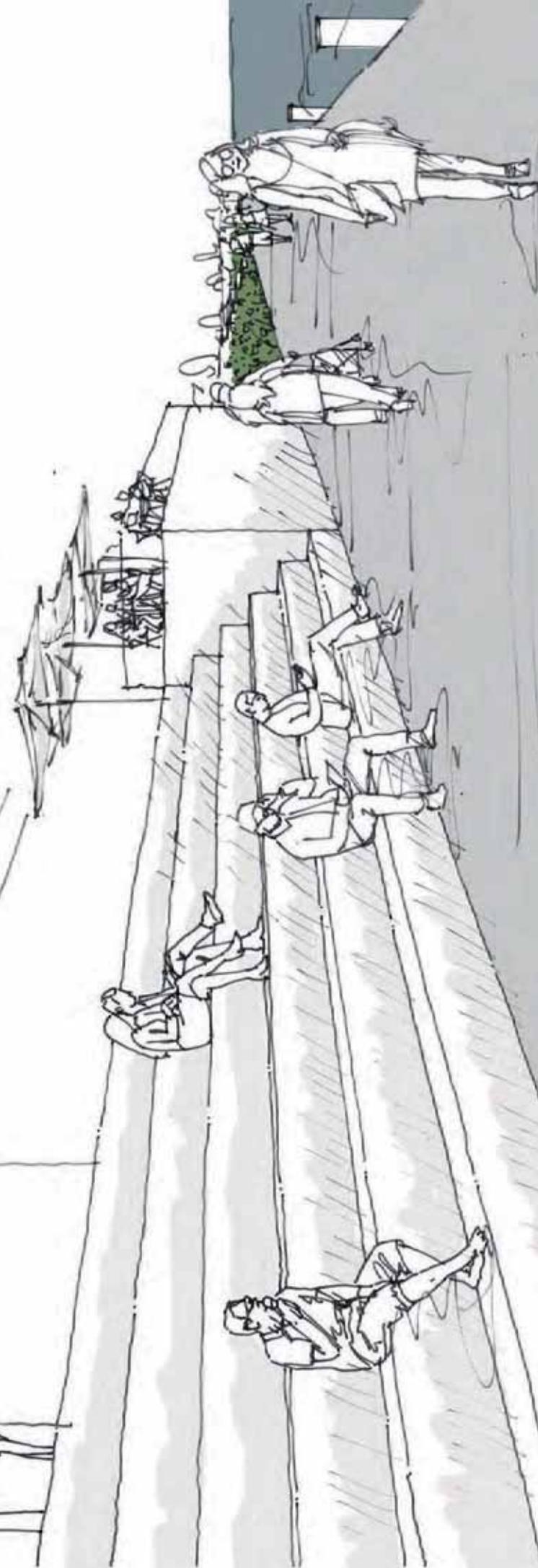


Abbildung 6.i.07.4 : Perspektive Neckarläufer

Der Bereich östlich des Marstalls ist stark studentisch geprägt, aufgrund der Nähe zur Marstall-Mensa und den Hörsälen in der alten Heuscheuer. Zudem legen hier oft Kabinenschiffe mit Tagestouristen an. Der wasserseitige Gehweg neben der Straße weist eine nur geringe Wegbreite auf und kombiniert die Nutzung durch Fußgänger teilweise mit Radfahrern. Außerdem ist er starkem Verkehrslärm der B 37 ausgesetzt.

Zukünftig führt, beginnend am östlichen Ende des Neckarläufer ein schwimmender, an Dalben befestigter Steg unterhalb der alten Kaimauer am Marstall vorbei bis kurz vor die Alte Brücke. Floating green breitet sich zwischen der historischen Mauer mit dem historischen Geländer und dem neuen Steg aus und sorgt für eine Begrünung des Bereichs. Am neuen Steg gibt es Schiffsanleger für Flusskreuzfahrten oder Sonderfahrten.

Die Fläche auf der Straßenebene wird als Auskragung über den schwimmenden Weg erweitert. Vor einem Café auf Höhe des Marstalls werden Sitzstufen angelegt, die vom Gehwegniveau auf Höhe des Steges führen. Der neu entstehende, uferseitige Platz wird durch einen gestalteten Fußgängerüberweg über die B37 hinweg angebunden an den Platz vor der Heuscheuer. Ein weiterer Überweg entsteht westlich am Krahnenplatz.

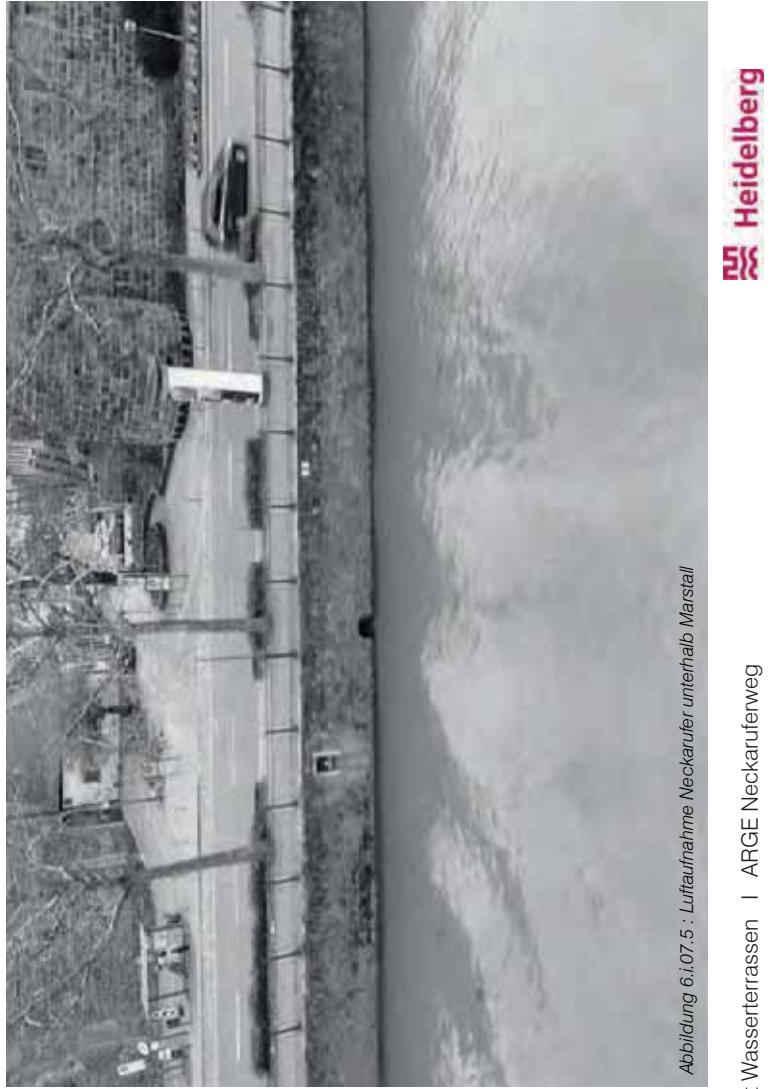


Abbildung 6.i.07.5 : Luftaufnahme Neckaräufer unterhalb Marstall

## 07 STUDENTENBÜHNE

- Promenade als Zugang für Fahrgastschiffe
- Entlastung Gehwege, Nadelöhr' B37
- Aufenthaltsbereiche / Ausblick / Ankunft



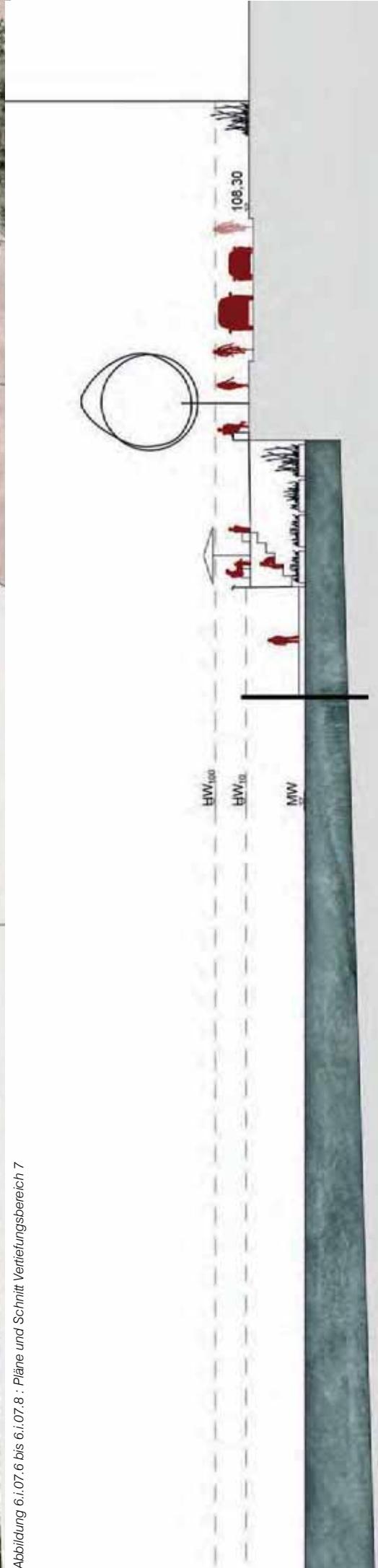
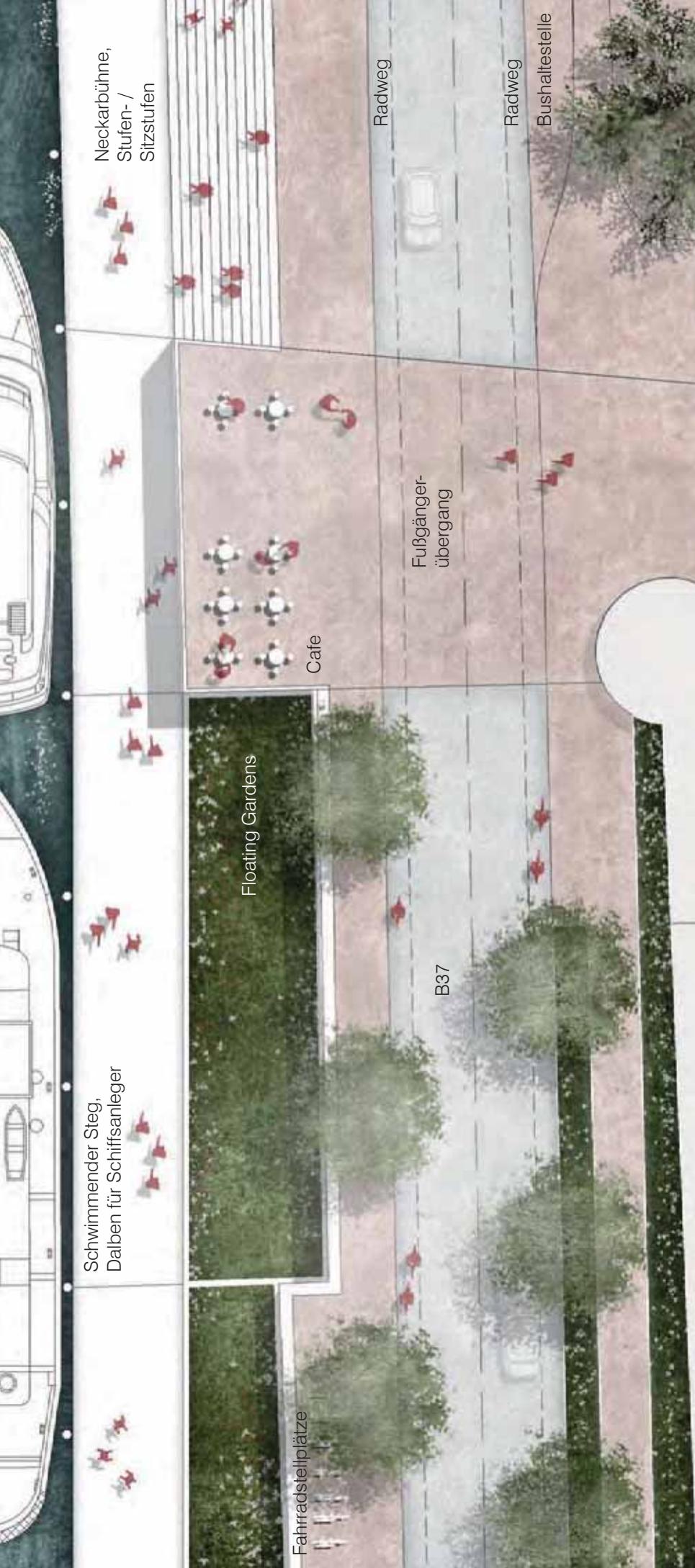


Abbildung 6.i.07.6 bis 6.i.07.8 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 7



## 08 ALTSTADT TERRASSE

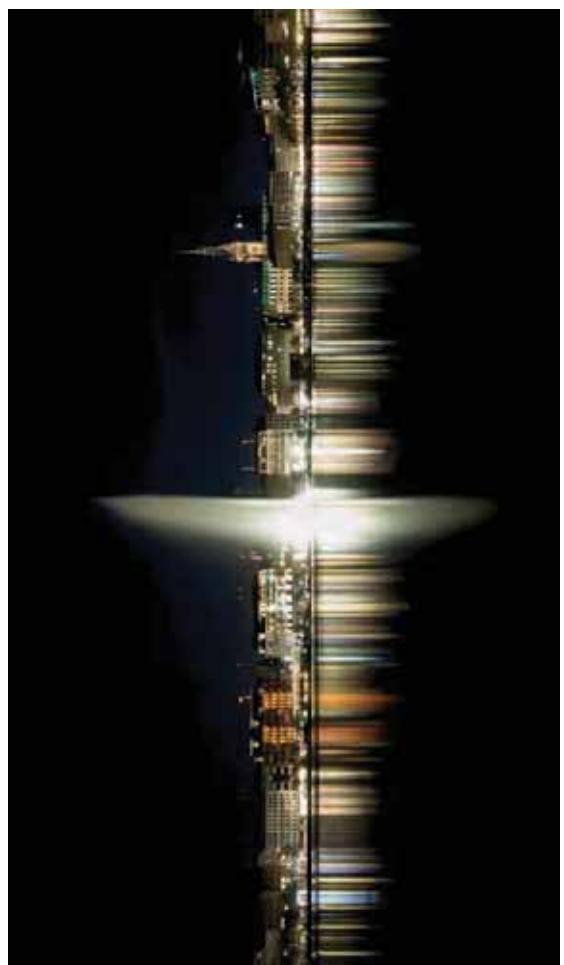


Abbildung 6.i.08.1 - Fontäne, Binnenalster Hamburg



Abbildung 6.i.08.2 : Außenbestuhlung Gastronomie, Hamburg Hafen City



## NUTZUNGSVORSCHLAG:





Abbildung 6.i.08.3 : Perspektive Altstadtterrasse



Abbildung 6.i.08.4 : Luftaufnahme Neckar mit Wasserrassen | ARGE Neckarufer Alte Brücke

Von der Altstadt Terrasse aus lässt sich der Ausblick auf die gegenüberliegende Uferseite mit dem Heiligenberg und dem Philosophenweg genießen. Dennoch wird das Plateau unterhalb der Alten Brücke momentan kaum genutzt. Hier soll hauptsächlich eine Nutzungsänderung oder Wiederbelebung stattfinden. Temporäre Möblierung, die bei Hochwassereignissen eingesetzt werden kann wird ergänzt durch einen Stellplatz für Foodtrucks um Essen und Getränke bereitzustellen. Die Abgrenzung zur Straße bildet ein Sitzelement mit hoher Rückenlehne, das den Verkehrsräum abschirmt und gleichzeitig als Hochwasserschutz fungiert.

Indem ein einheitlicher Bodenbelag (bspw. Pflasterung) über die Straße und die Fahrspuren gezogen wird, kann eine durchgängige Platzsituation bis zu der Stützmauer am Brückentor erreicht werden. Die bauliche Erhöhung und der Parkstreifen südlich der B37 entfällt. Die so großzügig gewordene Fläche kann vielfältig genutzt werden: Verkaufsstände, Flohmärkte oder Altstadtfeste könnten diesen Bereich nutzen. Er ist auch weiterhin als Parkfläche nutzbar, für Fahrräder und Motorräder und in eingeschränkter Form für PKW.

Der schwimmende Steg mit Anlegern und angegliedertem floating green dockt aus Richtung Westen von der Studentenbühne kommend, direkt an die terrasse an. Nach der Altstadtterrasse wird der schwimmende Weg ohne Däben in Richtung Bastion weitergeführt.  
Ein neuer, zusätzlicher Zugang führt über eine Treppe von der Brückenebene aus zum neuen Freiraum.

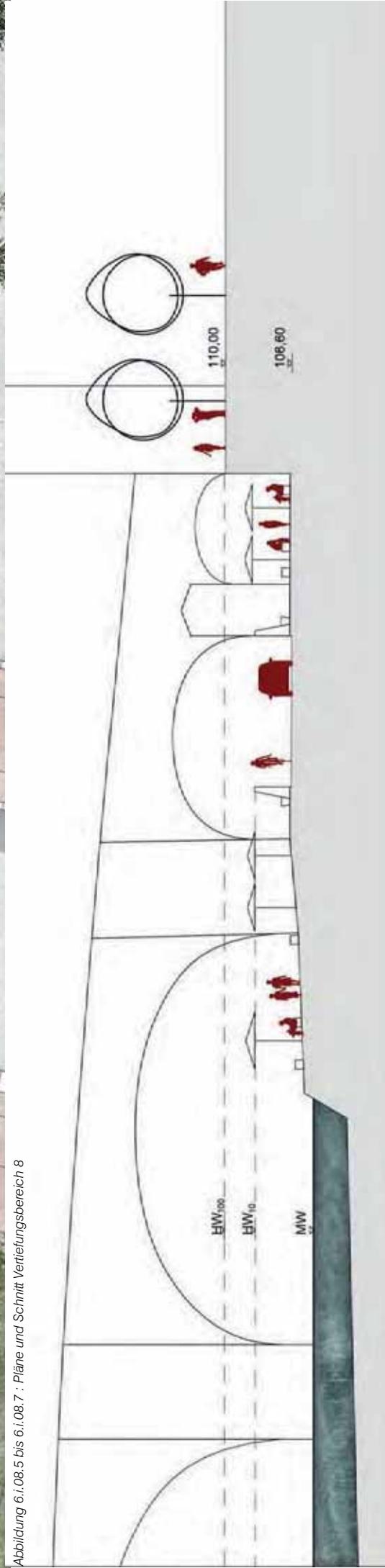
Auf der anderen Seite des Neckars, im Bereich der Sitzstufen, kann eine Fontaine im Fluss ein weiteren Akzent setzen, beide Seiten sinnbildlich miteinander verbinden und als Identifikations- und Orientierungspunkt dienen.

## 08 ALTSTADT TERRASSE





Abbildung 6.i.08.5 bis 6.i.08.7 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 8





## 09 GRÜNE OASE

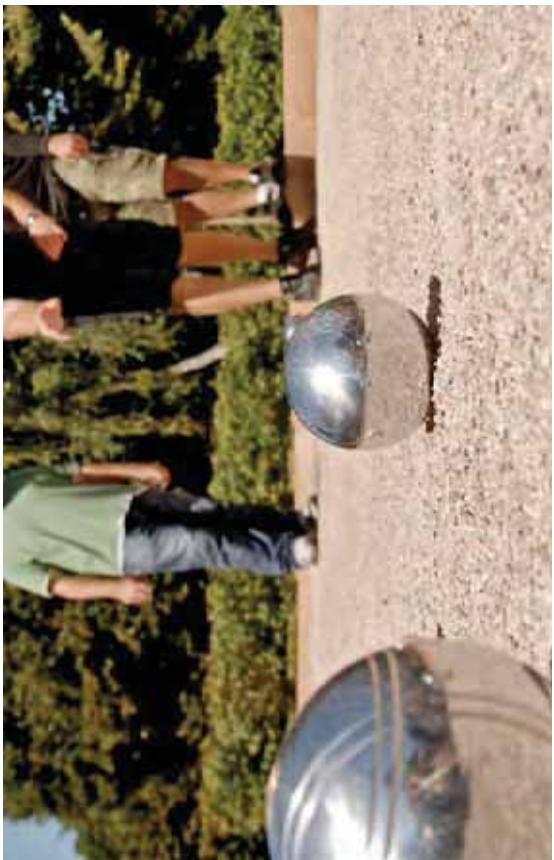


Abbildung 6.i.09.1 : Boule-Spiel



Abbildung 6.i.09.2 : Baumdach

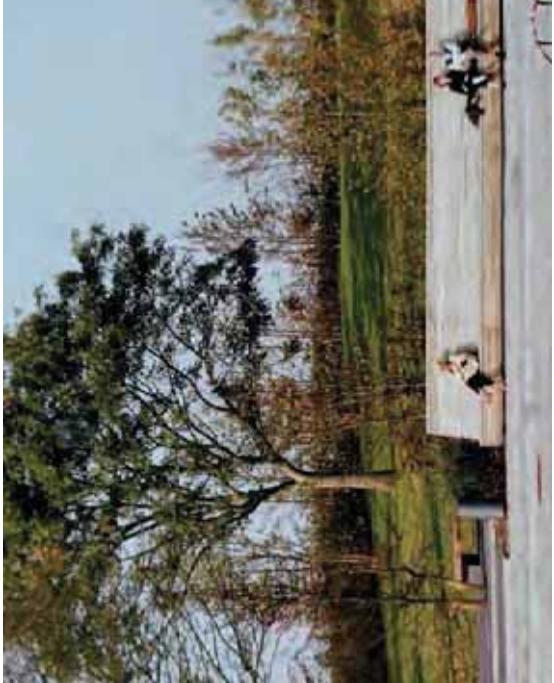


Abbildung 6.i.09.3 : lange Holzbank



## NUTZUNGSVORSCHLAG:



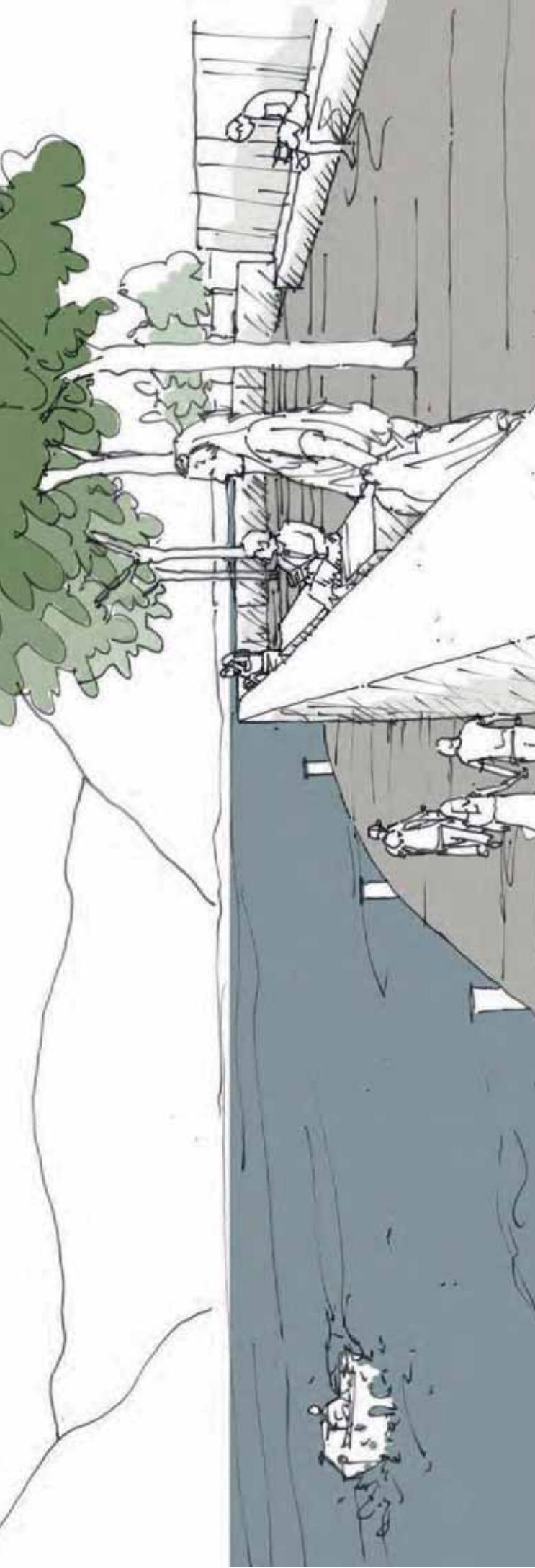


Abbildung 6.i.09.4 : Perspektive Grüne Oase

Die Bastion bleibt in ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild erhalten. Sie wird lediglich durch eine barrierefreie Erschließung ergänzt und erhält eine neue Möblierung: Zur B37 hin erhält sie Sitzelemente mit hoher Rückenlehne, die den Verkehrsärm abschirmen. Die Bestandsmauer Richtung Neckar wird mit Stühlen in Bauhöhe ausgestattet und wird so zur Lesetheke mit Aussicht. Auf der wasserengebundenen Wegdecke kann Boule gespielt werden und die alten Kastanienbäume spenden Schatten.

Die Promenade am Neckar wird als schwimmender Steg ohne Dalben unterhalb der historischen Mauer um die Bastion herum geführt. Daran angelegt sind großzügige schwimmende Grünflächen. Im Osten schließt der schwimmende Weg an die feste Rampe in Richtung Neckarmünzplatz an, im Westen an die gepflasterte Lauerfläche unter der Alten Brücke.

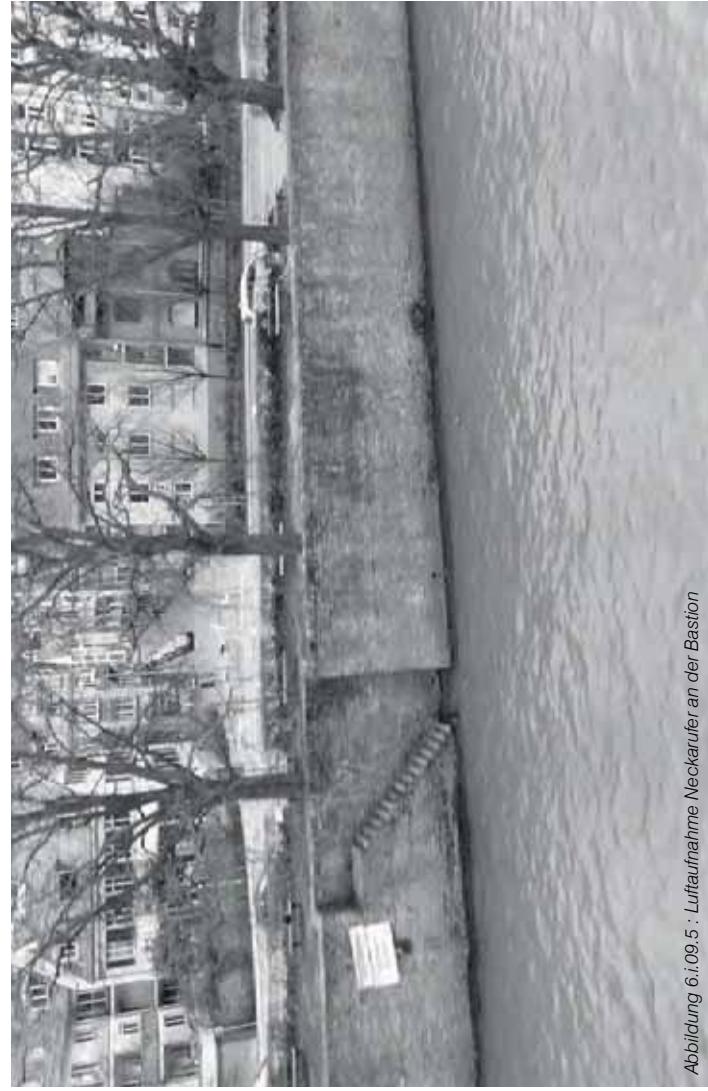


Abbildung 6.i.09.5 : Luftaufnahme Neckaraufer an der Bastion

## 09 GRÜNE OASE



Schwimmender Steg  
als direkte, barrierefreie Verbindung  
zwischen Neckarmünzplatz und  
Altstadt-Terrasse

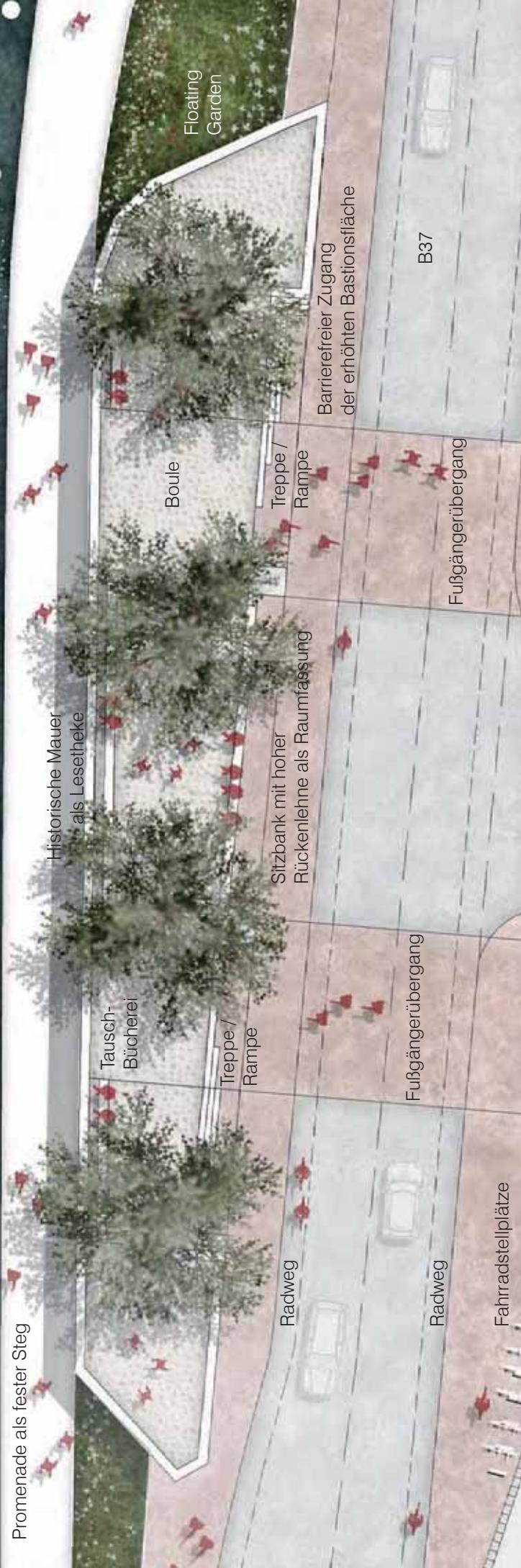
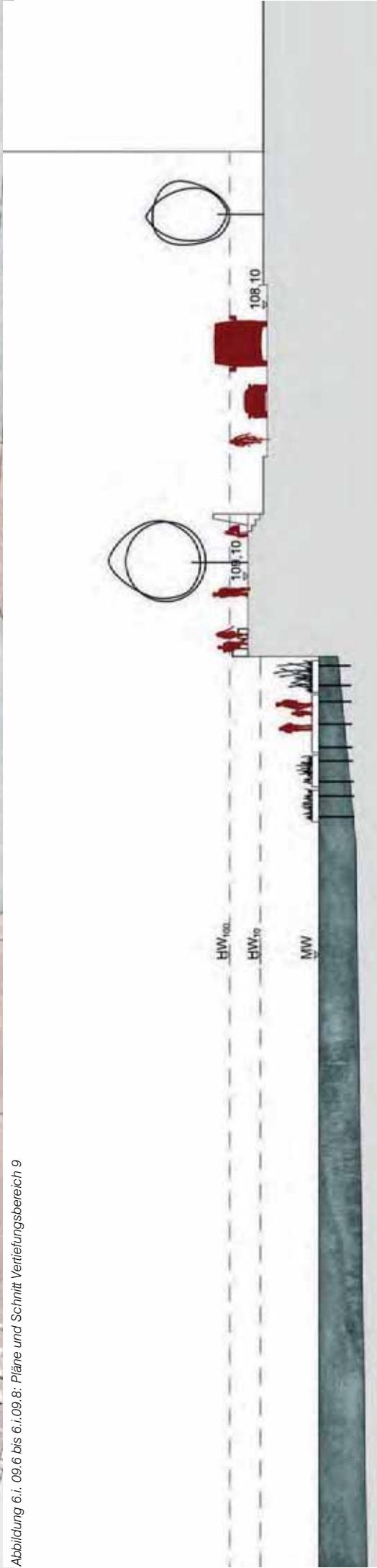


Abbildung 6.i. 09.6 bis 6.i.09.8: Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 9





## 10 EMPFANG MIT SCHLOSSBLICK

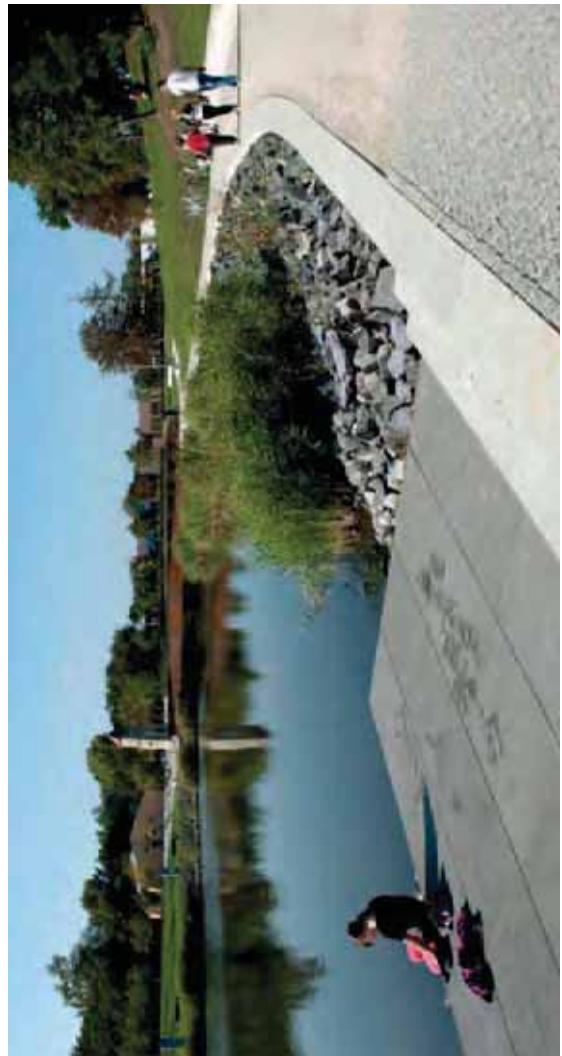


Abbildung 6.i.10.1 : Uferweg, Stuttgart

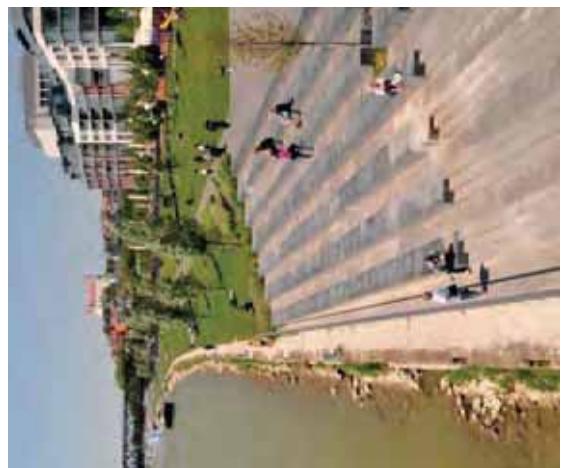


Abbildung 6.i.10.2 : Sitzstufen am Ufer, Bratislava



Abbildung 6.i.10.3 : Sitzstufen Flusspark, Lünen



## NUTZUNGSVORSCHLAG:





Abbildung 6.i.10.4 : Perspektive Empfang mit Schlossblick

Am Neckarmünzplatz, dem traditionell wichtigsten Ankunftsplatz für Tagestouristen, ist aktuell kein Zugang zum Neckar von der Stadtseite aus über die B 37 vorhanden. Hier sollen mehrere (Fußgänger-)Übergänge zum Wasser geschaffen und Aufenthaltsräume an der Böschung zum Neckar gestaltet werden. Es entsteht ein zusätzlicher Fußweg am Wasser und die bereits bestehende Abtreppung des Uferbereichs wird aufgegriffen und zu größeren befestigten Terrassen und Treppen weiterentwickelt. Von dort aus kann der Blick auf den Neckar, aber auch zurück in Richtung Schloss gerichtet werden. So ergeben sich neue Rundwege und Wegeverbindungen für Touristen.

Die grüne Böschung wird durch Baumpflanzungen ergänzt. Der Bereich wird mit einer Rampe ausgestattet. Ein schwimmender Steg lagert sich vor der Bestandsböschung an. Die Flächen des Völkerkundemuseums mit einem Park auf der Ebene +1 und einer kleinen Platzfläche auf Straßenniveau und verglasten Arkaden sollten gestalterisch an den Neckarmünzplatz angeschlossen werden, ebenso die östlich verlaufende Jakobsgasse. Der Park könnte eventuell öffentlich zugänglich gemacht werden.

Der KFZ-Verkehr auf der B37 wird durch die Übergänge und Baumpflanzungen entschleunigt, gleichzeitig wird das Abbiegen aus Richtung Osten kommand verhindert. Am Platz vor dem Völkerkundemuseum entstehen zwei neue Halteplätze für Touristenbusse.

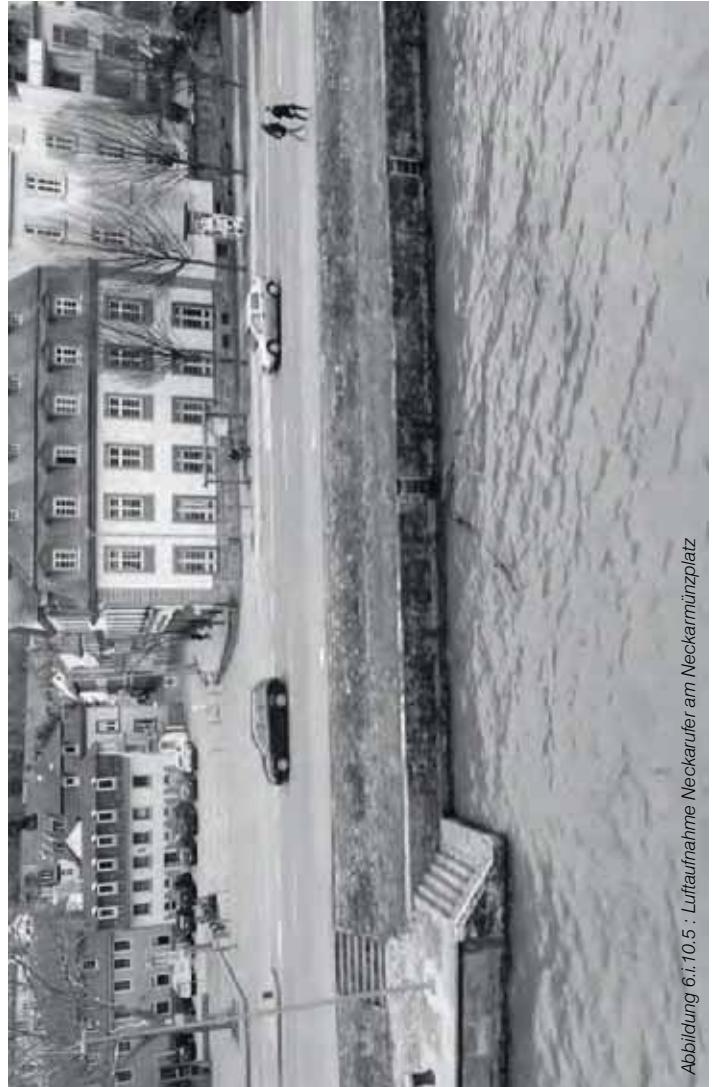


Abbildung 6.i.10.5 : Luftaufnahme Neckarufer am Neckarmünzplatz

## 10 EMPFANG MIT SCHLOSSBLICK

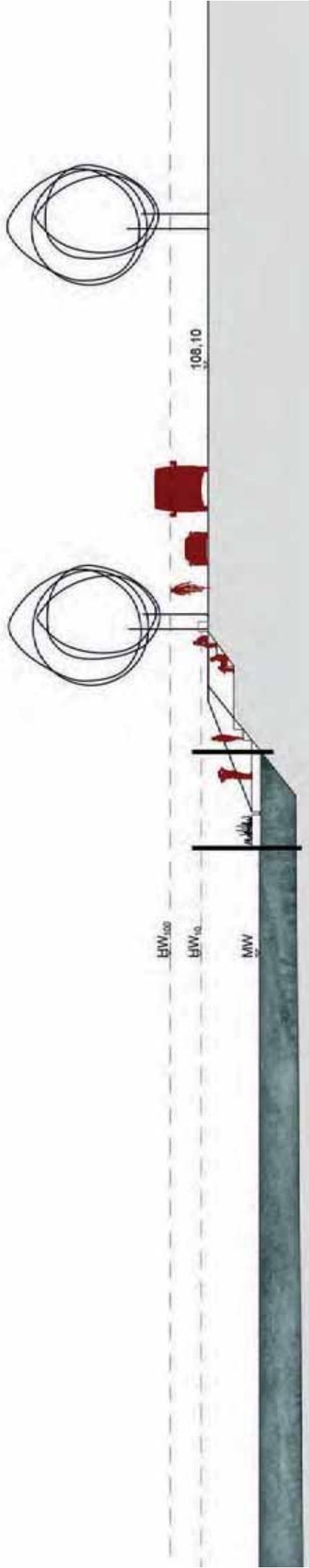


- Großzügiger Empfang der Besucher
- Direkte Wegeverbindung zur Alten Brücke
- Schlossblick
- Orientierung / Ankunft

Schwimmender Steg  
als direkte, barrierefreie Verbindung  
zwischen Neckarmünzplatz und  
Altstadt-Terrasse



Abbildung 6.i.10.6 bis 6.i.10.8 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 10



## **6. KONZEPTSTUDIE**

### i) Vertiefungsbereiche | Beispielhafte Visualisierung

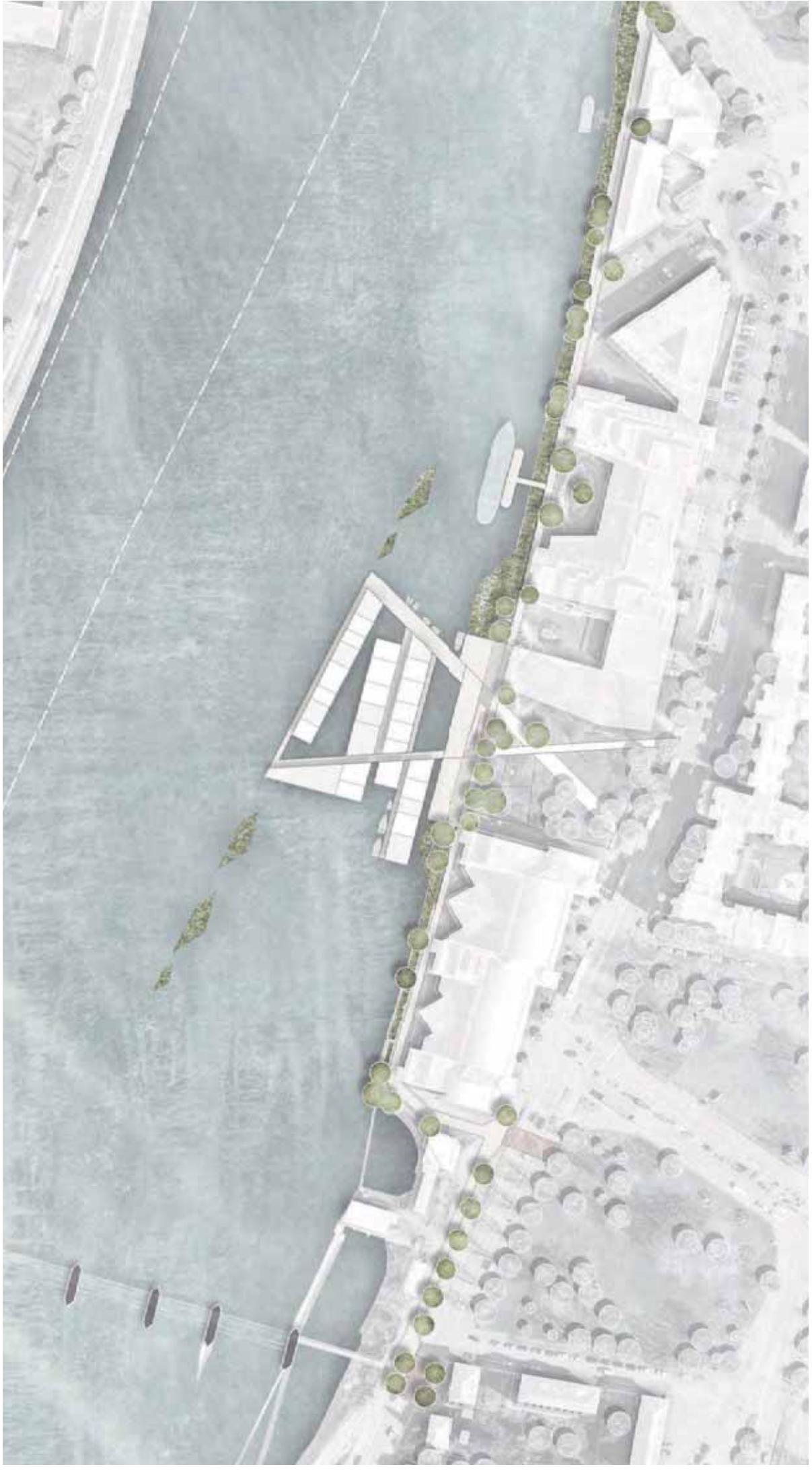


Abbildung 6.i.1 : Übersicht Visualisierung 1

## 6. KONZEPTSTUDIE

i) Vertiebungsbereiche | Beispielhafte Visualisierung



Abbildung 6.i.2: Visualisierung 1

## **6. KONZEPTSTUDIE**

### i) Vertiefungsbereiche | Beispielhafte Visualisierung



Abbildung 6.i.3 : Übersicht Visualisierung 2

## 6. KONZEPTSTUDIE

i) Vertiebungsbereiche | Beispielhafte Visualisierung



Abbildung 6.i.4 : Visualisierung 2

Machbarkeitsstudie | Promenade am Neckar mit Wasserterrassen | ARGE Neckaruferweg

## **6. KONZEPTSTUDIE**

### i) Vertiefungsbereiche | Beispielhafte Visualisierung



Abbildung 6.i.5 : Übersicht Visualisierung 3

## 6. KONZEPTSTUDIE

i) Vertiebungsbereiche | Beispielhafte Visualisierung



Abbildung 6.i.6 : Visualisierung 3

## „EMPFANG MIT SCHLOSSBLICK“



## **6. KONZEPTE**

- j) Wahrnehmung / Identifikation
- k) Machbarkeit / Akzeptanz

# 6. KONZEPTSTUDIE

## j) Wahrnehmung / Identifikation

Im Bestand ist das südliche Neckarufer im Untersuchungsgebiet zwischen der Schleuse am Karlstor und dem Wehrsteg Wiebelingen nur eingeschränkt erlebbar.

Der uferbegleitende Weg ist uneinheitlich gestaltet und weist große qualitative Unterschiede auf. Die teilweise sehr schmalen Wege (weniger als 2 Meter breit) mit Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer bergen ein hohes Konfliktpotential.

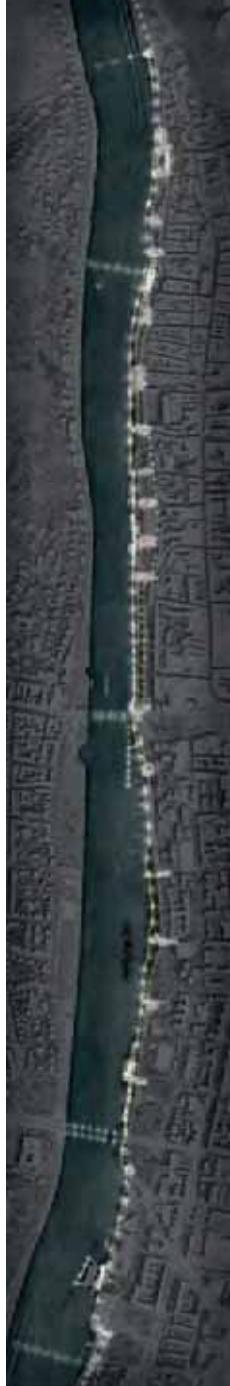


Abbildung 6.j.1 : Nachtbild



Abbildung 6.j.2 : Nachtbild

Mit der einheitlichen Betrachtung der Promenade besteht die Chance, ein durchgängiges Gestaltkonzept zu realisieren. Auf dieser Grundlage werden in den Vertiefungsbereiche Aufenthaltsorte entsprechend ihrer jeweiligen Charakteristik aufgewertet und ergänzt.

### Leitsystem

Entlang der Promenade soll wegbegleitend ein effektives Leitsystem installiert werden. In Anlehnung an bestehende Wegennetz können Informationsstellen und Wegweiser erstellt werden. Die Verbindungswege aus dem angrenzenden Kernstadträumen sollen in das geplante Leitsystem integriert werden.

### Materialien / Beleuchtung

Ein stimmiges Materialkonzept bei der Gestaltung der Promenade soll die Verknüpfung von Stadt und Fluss erlebbar machen. Angestrebt ist eine wiedererkennbare durchgängige Gestaltung des Weges, die gleichzeitig die Belange der Innenstadtgestaltung und des Denkmalschutzes und der Barrierefreiheit berücksichtigt.

An den Übergängen der B37 können besondere Highlights entstehen, zum Einen, um Aufmerksamkeit bei sämtlichen Verkehrsteilnehmern zu kreieren, zum Anderen um Leit- und Orientierungspunkte in der Heidelberger Stadtlandschaft zu schaffen.

In den Abendstunden können solarbetriebene Leuchten weiterhin den Weg ausleuchten.

Im Umkehrschluss kann eine Identifikation mit der neuen Promenade erfolgen.

## 6. KONZEPTSTUDIE

### k) Machbarkeit / Akzeptanz



Abbildung 6.k.1 : Luftaufnahme Neckarufer unterhalb Stadthalle



Abbildung 6.k.2 : Luftaufnahme Neckarufer Alte Brücke



Abbildung 6.k.3 : Stadthalle mit Bootshaus (vor 1913)



Abbildung 6.k.4 : Bootsverleih an der alten Brücke um 1900

## Denkmalschutz

Offensichtlich existieren in Heidelberg, speziell im Bereich der Altstadt, einige sensible Bereiche im Bezug auf den Denkmalschutz. Von Bastionen, über Bodenbeläge, bis hin zu Gebäudeensemble befinden sich viele Zeitleugen im Verlauf der Promenade. Ein wichtiger Zusammenhang, den es zu erfassen gilt, ist die Tatsache, dass sich das Gesicht des Neckarufers über die Jahre immer wieder verändert hat. Der Status quo stellt hierbei lediglich eine Momentaufnahme dar.

Das Ziel ist, jeweils möglichst rücksichtsvoll mit dem bestand umzugehen. Respektvoller Abstand wird gehalten. Ein wichtiger Konzeptsatz ist, nicht das ‚alte‘ zu immittieren, sondern auf zeitgemäße Art und Weise ein harmonisches Miteinander zu erschaffen.

Weiterhin besteht die Möglichkeit entlang der Promenade nicht nur ein Leitsystem, sondern auch ein Informationssystem zu etablieren.

Ein 3.700m langes Freiluftmuseum an bester Lage.

## **6. KONZEPTSTUDIE**

### **k) Machbarkeit / Akzeptanz**



Abbildung 6.k.5 bis 6.k.10 : Lagepläne und Schnitte

# 6. KONZEPTSTUDIE

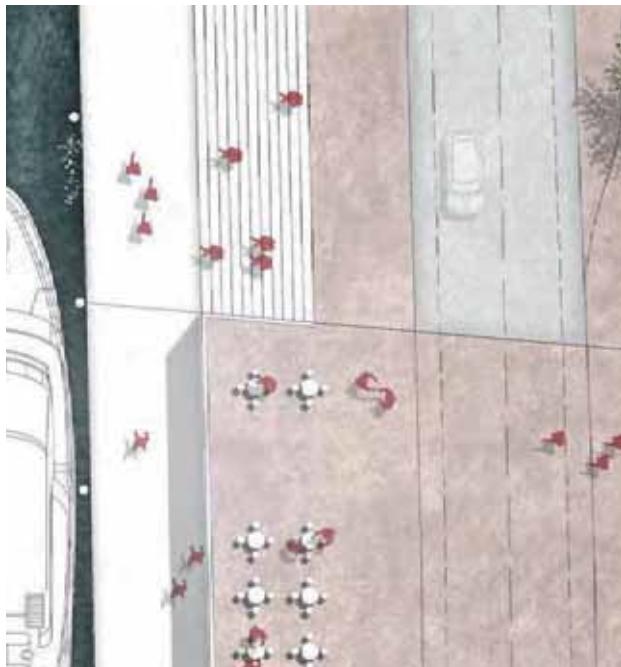
## k) Machbarkeit / Akzeptanz

### Wasserrecht



- Grundsätzlich hat das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) gegen die Wegführung an und auf dem Wasser des Neckars keine Einwände. Es müssen alle Anlagen am Neckar und allen schwimmenden Anlagen auf dem Neckar den gesetzlichen Vorschriften und Regelungen entsprechen.
- Das WSA erläutert, dass der Neckar im Bereich Heidelberg eine stark befahrene Wasserstraße ist, auf der es bereits heute immer wieder zu gefährlichen Situationen zwischen den diversen Nutzern kommt. Zusätzlichen "Verkehr" auf dem Wasser oder Nutzungen, die den Bereich "einengen" sieht das WSA entsprechend kritisch.
- Flotte u.a.)
- Aus der Planung ergeben sich unter anderem folgende Aspekte:
1. Fahrinne der Berufsschifffahrt und Touristenschifffahrt (Weiße Linie)

Die Fahrinne ist in den entsprechenden Karten eingezzeichnet. Die Fahrinne ist freizuhalten zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von 10m.



2. Belange der privaten Schifffahrt und Kleinfahrzeuge
- Die privaten Schiffe und Kleinfahrzeuge können den Neckar frei befahren, müssen sich aber der Berufsschifffahrt unterordnen. Kleinstfahrzeuge können ohne Führerschein oder Zulassung gefahren werden. Kleinfahrzeuge sollen sich möglichst im Fahwasser (nicht in der Fahrinne) aufhalten.
3. Anlegestellen
- Das WSA selbst betreibt keine Anlegestellen (außer direkt am Amtssitz) und stellt auch keine her. Alle Anlegestellen müssen aber genehmigt werden, die Nutzung wird vertraglich geregelt. Die Anlegestellen (Steige) im Yachthafen haben Bestandschutz, viele davon entsprechen aber nicht aktuellen Vorgaben. Der DLRG-Steg erfüllt nach Aussage des WSA alle aktuell gültigen gesetzlichen Anforderungen. Die 3 Vereine versuchen diese immer wieder zu erfüllen. Eine gemeinsame, "große" Lösung für den Yachthafen wäre wünschenswert. Öffentlichkeit im Hafengebiet wäre denkbar, wenn die Sicherheit gewährleistet ist. Aus Sicht des WSA wäre es wünschenswert Anlegemöglichkeiten für Sportbootfahrer, Schiffswanderer etc. zu schaffen. Auch Anlegemöglichkeiten für Kleinfahrzeuge (Ruderboote, Paddler, SUP ..) sind möglich. Die Anlegestellen sollten barrierefrei sein. Neue Anlegestellen muss die Stadt Heidelberg beantragen, herstellen und unterhalten.

4. Schwimmende Wege (Stege)
- Schwimmende Wege sind im Grunde schwimmende Anlagen und müssen die entsprechenden Vorschriften einhalten. Der Unterhalt, die Wartung und Pflege ist vom Eigentümer zu gewährleisten. Die Anlagen müssen Standhalten: Hochwasser HW200, Eisgang, Schwemmgut (Baumstämme), Schiffsstoß. Das Thema Schiffsstoß ist nicht abschließend geregelt. Nach Auskunft des WSA müssen alle Anlagen, die nicht nautische Zwecke erfüllen, gegen Schiffsstoß erüchtigt werden. Das Problem ist nur, es gibt kein Mittel gegen Schiffsstoß. Schwimmende Anlagen müssen regelmäßig auf schwimmfähigkeit geprüft werden (Alle 6 Jahre). Dalben als Befestigung und Rammschutz sind sinnvoll. Alle Befestigungen müssen statisch nachgewiesen werden.

5. Feste Wege (Aufgeschüttet, Gewässerquerschnitt)
- Auch feste Wege im Uferbereich sind machbar, wenn der Wasseraustritt nicht behindert wird. Die Wege müssen gewartet, gepflegt, gereinigt werden. (Unterhaltspflicht)

6. Überbauungen, Auskragungen
- Überbauungen sind möglich, ab einer Höhe von 7,75 m über Wasser muss ein Schiffstrammschutz nicht berücksichtigt werden. Sonst schon.

7. Schwimmende Anlagen (Plattform, Seebühne, Schwimmbad, Spielplatz, Grünfläche, Steg, Restaurant, Hausboot ...)
- Es gelten die gleichen Anforderungen für alle schwimmenden Anlagen, siehe auch oben bei den schwimmenden Wegen. Bei Hausbooten gibt es Unterschiede, je nachdem ob es autarkie, bewegliche Boote sind oder feste Boote mit festen Anschlüssen für Wasser, Abwasser, Medien usw. Feste Hausbootplätze brauchen eine Art Bebauungsplan (Regelung Bundeswasserstraßengesetz) auf dem Wasser.

8. Einleitungsstellen
- Es gibt keinen Gesamtplan von allen Einleitungsstellen. Die Einleitungsstellen müssen freigehalten werden und revisionierbar sein.

9. Vertragliche Regelung
- Alle Nutzungen (Schwimmende Wege, Stege, Plattformen usw.) müssen beantragt und genehmigt werden. Es werden Verträge für alle Nutzungen am Neckar mit dem WSA gemacht. Der Eigner / Antragsteller ist für den Unterhalt der jeweiligen Anlagen verantwortlich. Vorhandene Nutzungsverträge und Unterhaltsvereinbarungen sollen berücksichtigt werden, eine zentrale Erfassung dieser Verträge gibt es nach Angabe der WSA jedoch nicht.

## 6. KONZEPTSTUDIE

### k) Machbarkeit / Akzeptanz



Abbildung 6.k.11 : Luftaufnahme Neckarufer Iqbal-Ufer



Abbildung 6.k.12 : Luftaufnahme Neckarufer Iqbal-Ufer



Abbildung 6.k.13 : Luftaufnahme Neckarufer Böschung zwischen Bastion und Neckarmündplatz



## Naturschutz

„Der untersuchte Bereich des Neckarufers weist insgesamt nur ein sehr geringes ökologisches Potential auf.“

Ausnahme: Uferabschnitt „Betriebsgelände Wieblingen Wehr“ und Uferabschnitt „Grünanlage Iqbalufer“

Das Konzept geht sensibel auf die Belange des Naturschutzes ein. Schützenswertes wir geschützt und gestärkt. Grünräume werden miteinander vernetzt und viele neue Lebensräume geschaffen.

Im Bereich des Sportsteges und Iqbal Ufer ist ein Informationspfad zur den Themen Ufer / Biotop / Naturraum Fluss / Energie / Filtration angedacht.

Eingriffe in den Naturraum sollen gezielt und punktuell erfolgen. Die Nutzung darf an bestimmten stellen zugelassen werden. So kann eine höhere Akzeptanz der Nutzer bzgl. Biotopbereichen erreicht werden. Vertiefende Planungen müssen jeweils naturschutzechlich geprüft werden.

## **6. KONZEPTSTUDIE**

### **k) Machbarkeit / Akzeptanz**

#### **Stadtgestaltung / Städtebau**

Durch die weitläufige Betrachtung entstehen städtebaulich besondere Chancen.

Stadtteile können hochqualitativ und fußläufig miteinander verknüpft werden.

Eine besonders hohe Bedeutung kommt der Kaschierung der Beton-Stützmauer in weiten Teilen zu. Die gesamte Neckarfront kann über eine Länge von 3700m „repariert“ und miteinander verbunden werden.

Workshops mit der Stadt Heidelberg und Anwohnern können weitere Akzeptanz schaffen.

Wichtige Blickachsen werden aufgegriffen und reaktiviert. Die beiden Seiten des Neckarufers wachsen weiter zusammen.



Abbildung 6.k.14: Panorama

# 6. KONZEPTSTUDIE

## k) Machbarkeit / Akzeptanz

Für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Neckarufer und eine deutlich bessere Erreichbarkeit der Promenade am Neckar werden demnach folgende Maßnahmen empfohlen:

1. Verringerung des Durchgangsverkehrs über die deutliche Verbesserung von Angeboten aus dem Umweltverbund. (ÖPNV, Radverkehr, Car- oder Ridesharing-Modelle ...)
2. Verringerung des Erschließungsverkehrs durch kleine Änderungen der Verkehrsführung und Verkehrseitleitung sowie der obigen Maßnahmen aus dem Umweltverbund.
3. Veränderung der Prioritäten auf gesellschaftlicher und politischer Ebene, weg vom MV, hin zum Rad- und Fußgängerverkehr. Diese Prioritätsverschiebung ist unbedingt notwendig um auch gesetzliche Regelungen, die momentan dem MV die klare Priorität geben, verändern zu können.
4. Umkehrung des Schnellstraßen- bzw. Durchgangsstraßencharakters der B37 im Stadtgebiet hin zu einem städtischen Raum mit urbaner Aufenthaltsqualität. Dies kann erreicht werden zum einen durch Maßnahmen der Verkehrsleitung, Entschlüpfung und zum anderen durch gestalterische Maßnahmen.
5. Reduzierung der Verkehrsflächen für den MV auf ein absolut notwendiges Mindestmaß.
6. Priorisierung vor allem des Radverkehrs auf der B37. Wenn hier eine attraktive Radverkehrsachse für den Rad-Schnellverkehr entsteht, kann dies zu einer deutlichen Verringerung des MV führen.
7. Priorisierung des Querungsbedarfs für Fußgänger vor allem im Altstadtbereich.
8. Denkbar sind auch temporäre / zeitlich gesteuerte halbsitzige Sperrungen oder z.B. am Wochenende auch Vollsperrungen der Uferstraße für den MV.

Grundsätzlich funktioniert die Promenade am Neckar an sich auch unabhängig von der Verkehrsleitung oder -gestaltung auf der B37.

### Fazit

1. Priorisierung des Radverkehrs auf der B37. Wenn hier eine attraktive Radverkehrsachse für den Rad-Schnellverkehr entsteht, kann dies zu einer deutlichen Verringerung des MV führen.
2. Denkbar sind auch temporäre / zeitlich gesteuerte halbsitzige Sperrungen oder z.B. am Wochenende auch Vollsperrungen der Uferstraße für den MV.

Grundsätzlich funktioniert die Promenade am Neckar an sich auch unabhängig von der Verkehrsleitung oder -gestaltung auf der B37.



Rechtliche Anmerkungen:

1. Die B37 als Bundesstraße hat eine hohe Priorität was den Verkehrsfluss für den MV angelt. Dies ist gesetzlich so geregelt und entsprechend sind Eingriffe in den Verkehrsfluss so zu begrenzen, dass die Leistungsfähigkeit nicht reduziert wird oder sie sind entsprechend zu begründen.
2. Bei Verkehrszahlen von bis zu 2.000 Kfz/Spitzenstunde sind nach geltendem Recht Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) nicht zulässig. Fußgängerüberwege verlagern das Vorrecht zum Fußgänger, dieser kann die Straße jederzeit queren, der MV muss warten. Je nach Anzahl der querenden Fußgänger kann das starke Einschränkungen für den MV bedeuten.
3. Ampelgesteuerte Fußgängerüberwege sind möglich, auch zusätzliche bzw. eine neue Anordnung derselben. Die Anordnung sollte entsprechend des Querungsbedarfs und den Verkehrsstärken gewählt werden. Eine Anordnung in möglichst regelmäßigen Abständen ist sinnvoll. Bei Übergängen mit Lichtsignalanlagen kann die Kapazität für den MV oder Fußgängerquerung gesteuert werden, auch bedarfsoorientiert.
4. Rechtlich sind auch Querungshilfen möglich, ausgeführt als Ausbuchtung (Mittelinsel). Querungshilfen belassen das Vorrecht beim MV. Fußgänger queren absolut nachrangig und auf eigene Gefahr. Dies ist problematisch, vor allem auch beim Thema Barrierefreiheit für Blinde und Sehbehinderte Mitbürger.
5. Kreisverkehre sind grundsätzlich gute und sichere Knotenpunkte. Die Funktion im Hinblick auf Kapazitäten der einzelnen Verkehrsrichtungen, die Ausführbarkeit der Zu- und Abfahrten und sonstiger Übergänge für Fußgänger und Radfahrer muss verkehrsplanerisch überprüft werden.

1. Eine Verkehrsberuhigung der B37 ist ein politisches Thema. Wenn sich die Stadtgesellschaft, Stadtpolitik und die Stadtverwaltung einig sind, dem querenden Fußgänger vor allem im Bereich der Altstadt eine höhere Priorität zu geben und damit die Stadt mit dem Fluss wieder zu verbinden, kann man sich auf die Suche nach Begründungen und Ausnahmeregelungen begeben, die evtl. besonders gestaltete Fußgängerüberwege, Mischzonen oder verkehrsberuhige Bereiche ermöglichen.
2. Eine Überarbeitung der B37 bezüglich Fahrbahnbreiten, Flächenaufteilung, Anbindungsknoten ist sinnvoll und kann die Situation für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessern. Diese Überarbeitung muss nicht in einem Schritt realisiert werden sondern kann Zug um Zug z.B. bei notwendigen Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Abbildung 6.k. 15 : Luftaufnahme Neckarufer Höhe Bismarckplatz, B37

# 6. KONZEPTSTUDIE

## k) Machbarkeit / Akzeptanz



Abbildung 6.k.16 : Panorama Ruder Vierer

## Vereinsnutzungen

Über die unterschiedlichen Abschnitte hinweg befinden sich viele Vereine, die ebenfalls ein Anlegen am Fluss und am Uferbereich hegen. Besonders sportliche Nutzungen werden in hohem Ausmaß wahrgenommen. „Hot Spots“ hierfür bilden der Steg beim Bootshaus und der Yachthafen. Diese wichtigen, vorhandenen Nutzungen sollen weiterhin ermöglicht und gestärkt werden. Grundsätzlich soll eine Symbiose entstehen: Die Nutzer öffnen sich der Allgemeinheit. Vorgespräche mit den Vereinsvorsitzenden haben gezeigt, dass prinzipiell eine Kooperationsbereitschaft herrscht. Im Gegenzug ist es im weiteren Vorgehen von besonderer Bedeutung, die Vereine fruchtiglich mit einzubeziehen.

Wichtigster Aspekt in sämtlichen Gesprächen waren:

- Die sportliche Nutzung sollte weiterhin uneingeschränkt möglich sein
- Die Haftung einer Uferpromenade kann nicht bei den Vereinen angesiedelt sein
- Vandalismus und Diebstahl soll möglichst entgegen gewirkt werden

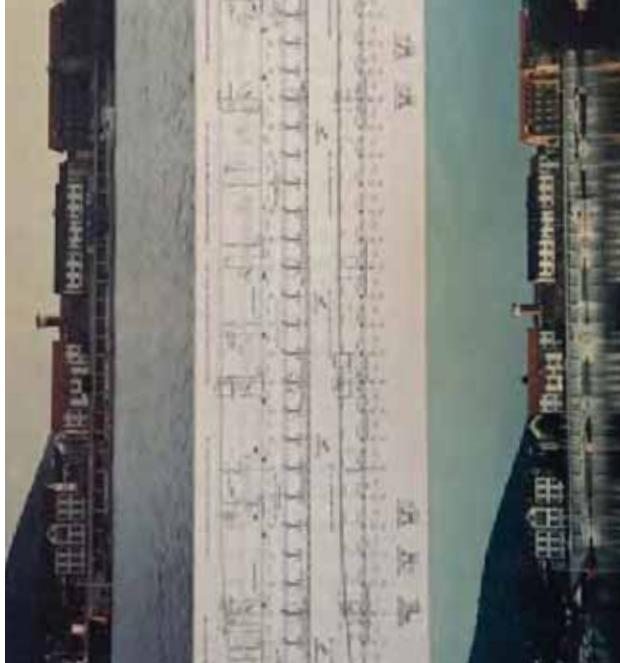
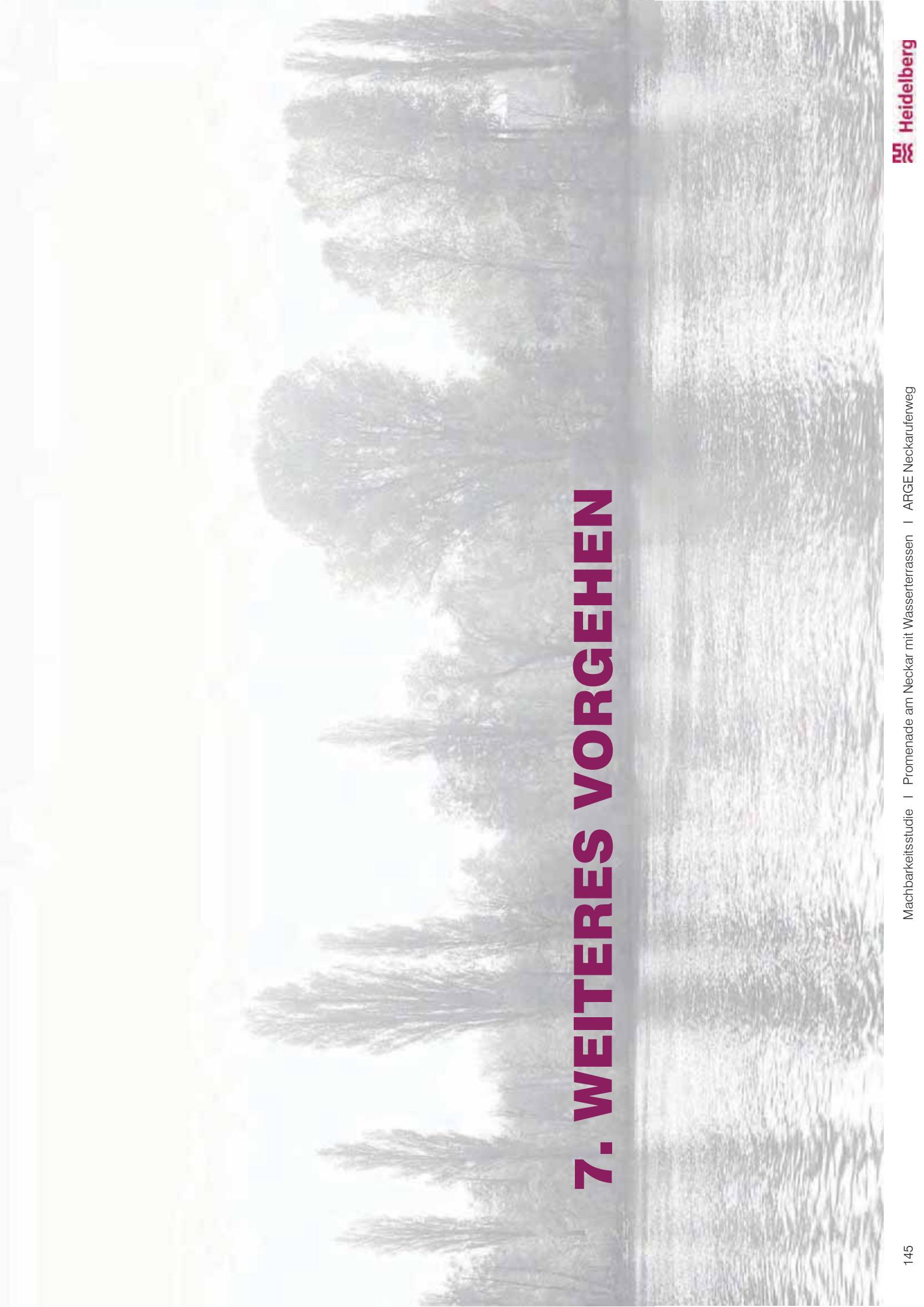


Abbildung 6.k.17 : Yachthafen vor und nach Restaurierung durch Verein



Abbildung 6.k.18 : Bootshaus um 1950





## **7. WEITERES VORGEHEN**

## **7. WEITERES VORGEHEN**

### a) Bewertungsmatrix

### **Vertiefungsbereich**

### **Umsetzung**

### **Finanzen**

01 Stadt im Fluss	06	06
02 Sportsteg	07	08
03 Iqbal-Ufer-Park	09	08
04 Marina	06	06
05 Neckarwalk	07	09
06 Neckarlauer	08	08
07 Studentenbühne	04	07
08 Altstadt-Terrasse	06	06
09 Grüne Oase	10	10
10 Empfang mit Schlossblick	08	08

Abbildung 7.1 : Bewertungsmatrix

## 7. WEITERES VORGEHEN

### a) Bewertungsmatrix

#### Potential

Um die verschiedenen Vertiefungsbereiche zu beurteilen, wurde eine Bewertungsmatrix mit einem Punktesystem von 1-10 Punkten erstellt.  
Hierbei ist auch der heutige Zustand in die Bewertung mit eingelassen.

08 20

07 22

06 23

09 21

10 26

07 23

10 21

08 20

07 27

10 26

#### Wertung

Um die verschiedenen Vertiefungsbereiche zu beurteilen, wurde eine Bewertungsmatrix mit einem Punktesystem von 1-10 Punkten erstellt.  
Hierbei ist auch der heutige Zustand in die Bewertung mit eingelassen.

#### Finanzen

(10 Punkte = niedrige Kosten - 1 Punkt hohe Kosten)

#### Einfachheit der Umsetzung

(10 Punkte = einfache Umsetzung - 1 Punkt hohe Schwierigkeit)

#### Gesellschaftliche Relevanz / Aufwertungspotential

(10 Punkte = hohes Potential / 1 Punkt wenig Potential)

Im Bezug auf die Gesamtpunktzahl ergibt sich folgende Tabelle:

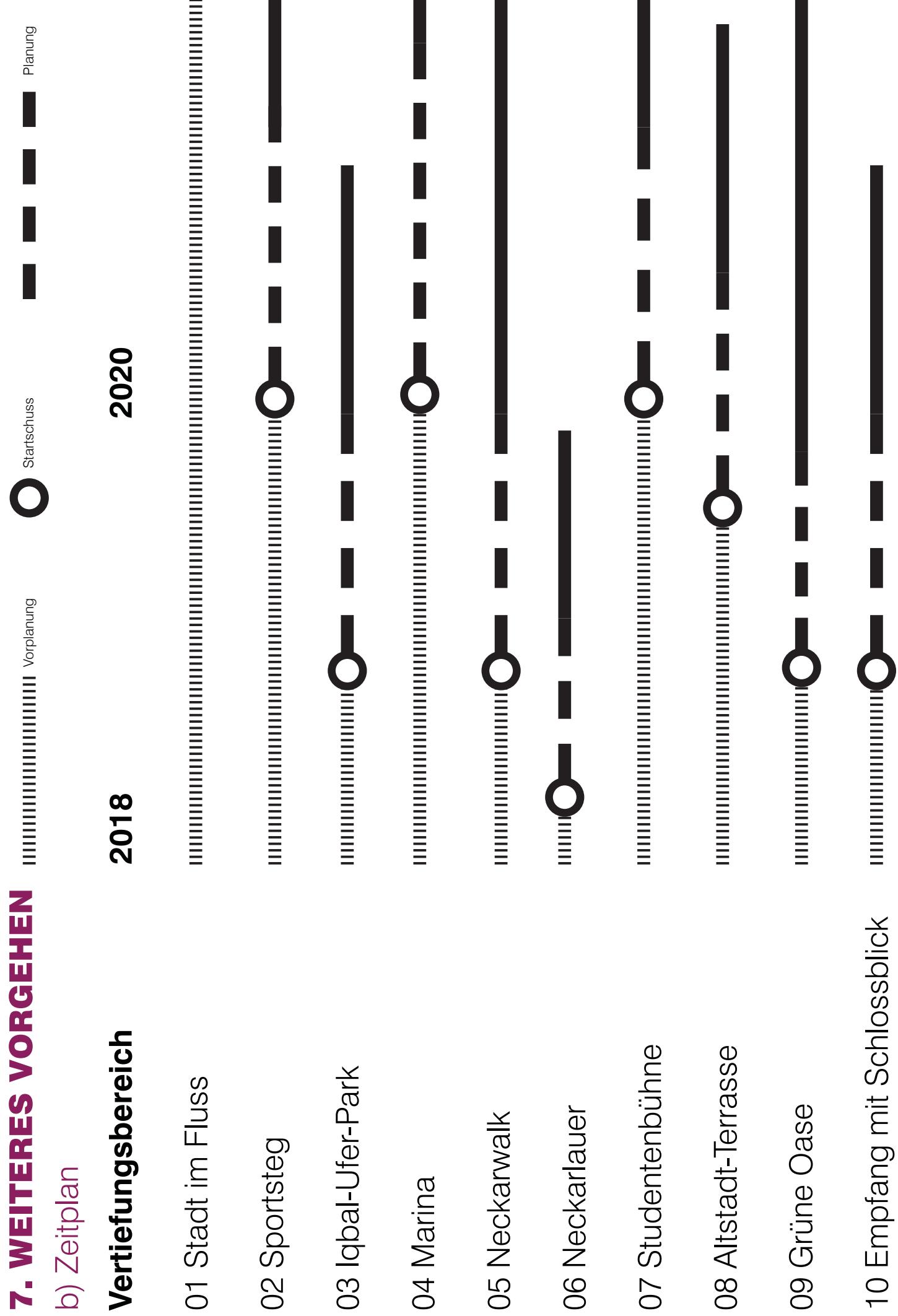
Nr.	Inhalt	Punkte
09	Grüne Oase	27
05	Neckarwalk	26
10	Empfang mit Schlossblick	26
03	Iqbal-Ufer	23
06	Neckarlauer	23
02	Sportsteg	22
04	Marina	21
07	Studentenbühne	21
01	Stadt im Fluss	20
08	Altstadtterrasse	20

## **7. WEITERES VORGEHEN**

### b) Zeitplan

## Vertiefungsbereich

2018



## **7. WEITERES VORGEHEN**

### b) Zeitplan

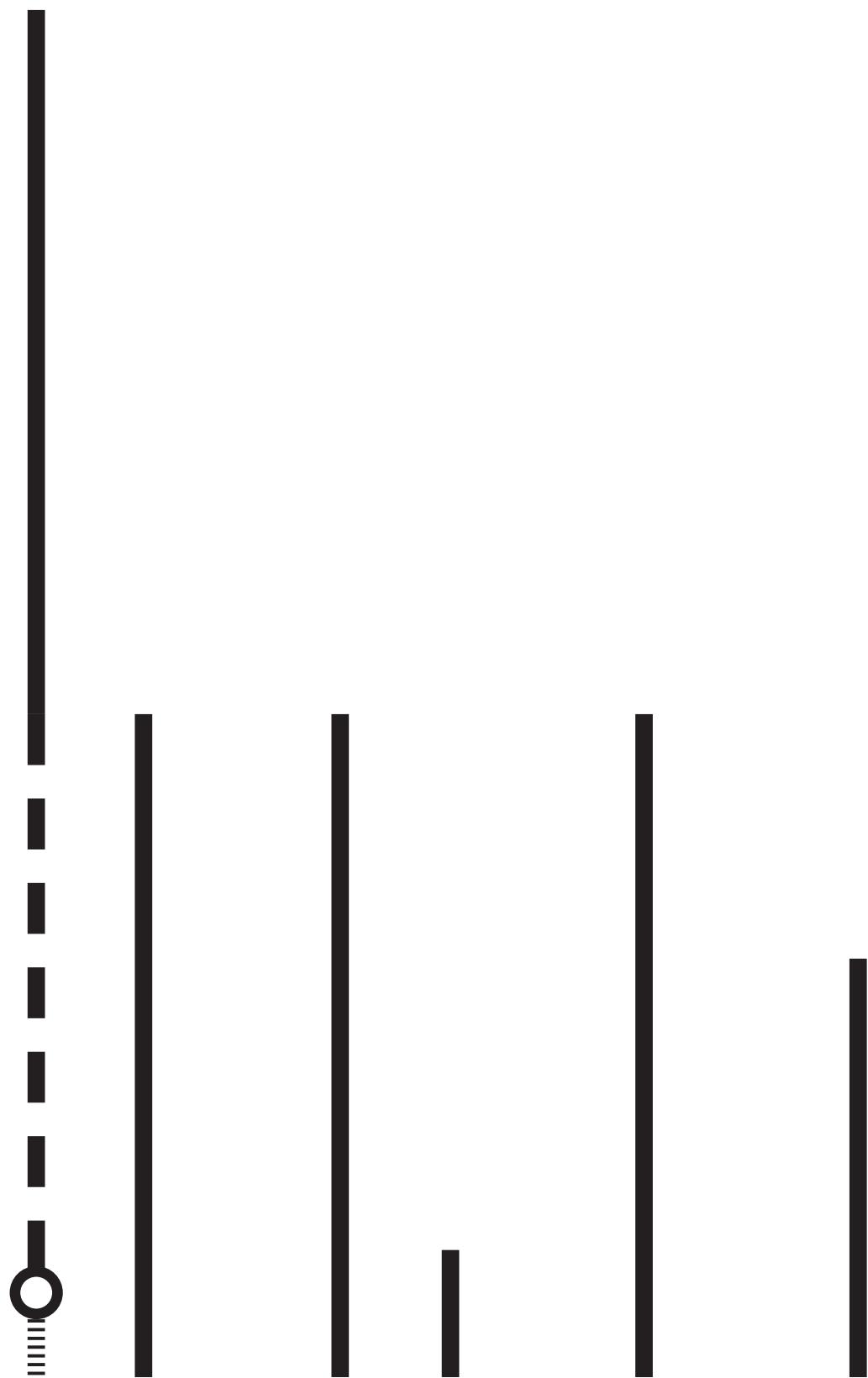
**2026**

**2024**

**2022**

Abbildung 7.2: Zeitplan

Umsetzung





## **8. SCHLUSSWORT**

## 8. SCHLUSSWORT



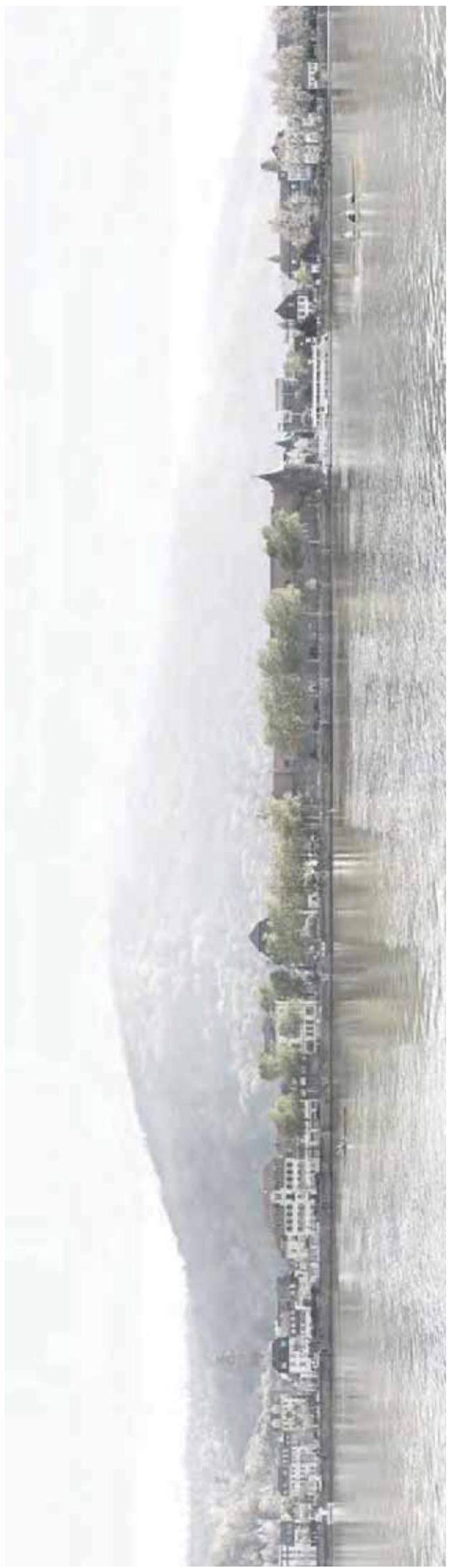
Abbildung 8.1 : Panorama Neckarufer

## **8. SCHLUSSWORT**

Spazieren am Neckar und dabei die Schönheit des Flusses und des Neckartals geniessen. Verweilen am Wasser und von der Altstadt bis nach Wieblingen den Fluss neu entdecken - das ist der neue Neckaruferweg! Ruhe und Erholung mitten in Heidelberg.

„Wir müssen die Straße überwinden und das Flussufer für die Heidelberger als attraktiven Freiraum zurückgewinnen“ . Davon dürfen uns auch gesetzliche Auflagen oder restriktive Verordnungen nicht abhalten. Wenn es uns gelingt alle Beteiligten von den fantastischen Möglichkeiten für unsere Stadt zu begeistern, werden wir in den nächsten Jahren schrittweise das Neckarufer neu gestalten.

Das Neue braucht Freunde!





# **9. QUELLEN- & ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

# 9. QUELLEN- & ABBILDUNGSVERZEICHNIS

## LITERATURVERZEICHNIS

- Weber, Wilm (1988). Sprengung und Wiederaufbau 1945/1947, in: Prückner, Helmut(Hrsg.); Die alte Brücke in Heidelberg, Edition Braus, Heidelberg, S. 141-148.
- Albrecht, Jürgen (1951). Uferstraßen in Heidelberg und ihre Unterführung an den neuen Neckarbrücken, in: Straße und Autobahn. Zeitschrift für Straßen- und Brückenbau, Straßenverkehr und Straßenbauverwaltung, Jahrgang II, Heft 4. Kirchbaum Verlag, Bielefeld, S.99-105.
- Blum, Peter (1997). Die Reihe Archivbilder Leben in Heidelberg. Sutton Verlag, Erfurt.
- Budde, Kai; Gercke, Hans (Herausgeber); Griesbach, Dieter; Krämer, Annette; Maisant, Mechthild; Seeliger-Zeiss, Anneliese; Wegner, Reinhard (1980). Beruf. Photograph in Heidelberg. Ernst Gottmann sen. & jun. 1895-1955. Verlag Dieter Fricke, Frankfurt.
- Ehhalt, Alexander; Eisnecker, Bernhard (2007). Heidelberg Moments. Losen, Fotografie. Heidelberg.
- Ehhalt, Dieter (2000). Heidelberg Gestern und heute Eine Gegenüberstellung. Wartberg Verlag GmbH & Co KG, Gudensberg-Gleichen.
- Goetze, Jochen (1988). Die Brücke im Rahmen der Heidelberger Stadtentwicklung, in: Prückner, Helmut(Hrsg.); Die alte Brücke in Heidelberg, Edition Braus, Heidelberg, S.17-24.
- Heinemann, Günter (1988). Die Brücken-Operation von 1969/70, in: Prückner, Helmut(Hrsg.); Die alte Brücke in Heidelberg, Edition Braus, Heidelberg, S.149-155.
- Landesamt für Denkmalpflege Baden-Württemberg (LAD) (Hg.) (2013a). Stadtkreis Heidelberg: Teilbd. 1, Kulturdenkmale in Baden-Württemberg (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland) Bd. II.5.1. Thorbecke, Ostfildern
- Landesamt für Denkmalpflege Baden-Württemberg (LAD) (Hg.) (2013b). Stadtkreis Heidelberg: Teilbd. 2, Kulturdenkmale in Baden-Württemberg (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland) Bd. II.5.2. Thorbecke, Ostfildern
- Pfaff, Dr. Karl (1902). Heidelberg und Umgebung. J. Hörring, Universitäts-Buchdruckerei in Heidelberg
- Pfeifer, Gottfried; Graul, Hans; Overbeck, Hermann (1963). Heidelberg und die Rhein-Neckar-Lände. Festschrift zum XXXIV. deutschen Geographentag vom 4. Bis 7. Juni 1963 in Heidelberg. Keyserische Verlagsbuchhandlung, Heidelberg/München.

- c) Einordnung ins Gesamtprojekt Stadt an den Fluss / Neckarorte  
Abbildung 1.c.1 : Stadthalle, Neckarfassade, vor 1913  
Aus: Budde, Kai; Gercke, Hans (Herausgeber); Griesbach, Dieter; Krämer, Annette; Maisant, Mechthild; Seeliger-Zeiss, Anneliese; Wegner, Reinhard (1980). Beruf. Photograph in Heidelberg. Ernst Gottmann sen. & jun. 1895-1955. Verlag Dieter Fricke, Frankfurt. S. 55
- Internetquellen:  
Landesamt für Denkmalpflege (LAD) Baden-Württemberg (2009), Datenbank Bauforschung/Restaurierung, Blunsches Freibad http://www.bauforschung-bw.de/objekt/id/1241313129013/ blunsches-freibad-in-69115-heidelberg-bergheim/ [Eingesehen am 03.04.2018]
- GEQUO TRAVEL a) (2018). Gequo Travel GmbH PLANEN-BUCHEN-REISEN, GEQUO TRAVEL HEIDELBERG „Der Fluss Neckar“ In Baden-Württemberg http://heidelberg.gequo-travel.de/sehenswert/alte-bruecke-und-neckar/der-fluss-neckar/in-baden-wuerttemberg.html [Eingesehen am 03.04.2018]
- GEQUO TRAVEL b) (2018). Gequo Travel GmbH PLANEN-BUCHEN-REISEN, GEQUO TRAVEL HEIDELBERG „Der Fluss Neckar“ Historisches zum Fluss http://heidelberg.gequo-travel.de/sehenswert/alte-bruecke-und-neckar/der-fluss-neckar/historisches-zum-fluss.html [Eingesehen am 03.04.2018]
- GEQUO TRAVEL c) (2018). Gequo Travel GmbH PLANEN-BUCHEN-REISEN, GEQUO TRAVEL HEIDELBERG „Die Alte Brücke“ http://heidelberg.gequo-travel.de/sehenswert/alte-bruecke-und-neckar/die-alte-bruecke.html [Eingesehen am 03.04.2018]
- ABBILDUNGSVERZEICHNIS
- 1) Vorbemerkungen  
Titelbild: Stadt Heidelberg
- 2) Vorgehensweise  
Titelbild: Stadt Heidelberg
- a) Untersuchungsbereich  
Abbildung 2.a.1 : Luftbild, Stadt Heidelberg, Geographisch Technisches Informations-System der Stadt Heidelberg
- 3) Historie  
Titelbild: Stadt Heidelberg
- Abbildung 3.1 : Heidelberg, Stich von M. Merian, um 1619  
Aus: Budde, Kai; Gercke, Hans (Herausgeber); Griesbach, Dieter; Krämer, Annette; Maisant, Mechthild; Seeliger-Zeiss, Anneliese; Wegner, Reinhard (1980). Beruf. Photograph in Heidelberg. Ernst Gottmann sen. & jun. 1895-1955. Verlag Dieter Fricke, Frankfurt. S. 6
- Abbildung 3.2 : Heidelberg. Matthaeus Merian, 1620  
Aus: Budde, Kai; Gercke, Hans (Herausgeber); Griesbach, Dieter; Krämer, Annette; Maisant, Mechthild; Seeliger-Zeiss, Anneliese; Wegner, Reinhard (1980). Beruf. Photograph in Heidelberg. Ernst Gottmann sen. & jun. 1895-1955. Verlag Dieter Fricke, Frankfurt. Abb. II (Anlage)
- Abbildung 3.3 : Heidelberg von der Neuenheimer Landstraße aus gesehen. Aquarellierte Lithographie von Th. M. Richardson im Jahr 1837  
Aus: Wysocki, Josef (1981). Heidelberg Von Arbeit, Leben und Geld in 150jähriger Geschichte der Sparkasse. Brausdruck GmbH, Heidelberg. Sigloch GmbH, Künzelsau. S. 43

# 9. QUELLEN- & ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abbildung 3.4 : Konstantin Schmidt Heidelberg Öl auf Leinwand, 1850  
Aus: Wysocki, Josef (1981). Heidelberg Von Arbeit, Leben und Geld in 150jähriger Geschichte der Sparkasse. Brausdruck GmbH, Heidelberg, Sigloch GmbH, Künzelsau.  
S. 113
- Abbildung 3.5 : Heidelberg vom Philosophenweg aus gesehen, 1896  
Aus: Pfaff, Dr. Karl (1902). Heidelberg und Umgebung. J. Hörring, Universitäts-Buchdruckerei in Heidelberg  
S. 100
- Abbildung 3.6 : Blick von Fr. Ackermanns Weinberg oberhalb der Alten Brücke auf Stadt und Schloss Heidelberg (Abendstimmung), 1900  
Aus: Pfaff, Dr. Karl (1902). Heidelberg und Umgebung. J. Hörring, Universitäts-Buchdruckerei in Heidelberg  
S. 72
- Abbildung 3.a.7 : Friedrichsbrücke, von Osten (um 1900)  
Aus: Wysocki, Josef (1981). Heidelberg Von Arbeit, Leben und Geld in 150jähriger Geschichte der Sparkasse. Brausdruck GmbH, Heidelberg, Sigloch GmbH, Künzelsau.  
S. 181
- Abbildung 3.a.8 : Das Gymnasium zu Heidelberg 1900  
Aus: Pfaff, Dr. Karl (1902). Heidelberg und Umgebung. J. Hörring, Universitäts-Buchdruckerei in Heidelberg  
S. 165
- Abbildung 3.9 : Bootsverleih an der alten Brücke um 1900  
Aus: Sammlung Heinz Vogt
- Abbildung 3.10 : Ambiente an der Friedrichsbrücke, Karte von 1905  
Aus: Sammlung Dr. Berger
- Abbildung 3.11 : Stadthalle mit Bootshaus (vor 1913)  
Aus privater Sammlung Günter Gornik
- Abbildung 3.12 : Blick auf Heiligenberg und Theodor-Heuss-Brücke vom Promenadenweg längs der Schurmannstraße, ca. 1930  
Aus: Ehhalt, Dieter (2000). Heidelberg Gestern und heute Eine Gegenüberstellung. Wartberg Verlag GmbH & Co KG, Gudensberg-Gleichen.  
S. 51
- Abbildung 3.13 : Herremühle vor Abriss, vor 1974  
Aus: Wysocki, Josef (1981). Heidelberg Von Arbeit, Leben und Geld in 150jähriger Geschichte der Sparkasse. Brausdruck GmbH,
- Heidelberg, Sigloch GmbH, Künzelsau.  
S. 202
- Abbildung 3.14 : Gelände der ehemaligen Herremühle 1977  
Aus: Wysocki, Josef (1981). Heidelberg Von Arbeit, Leben und Geld in 150jähriger Geschichte der Sparkasse. Brausdruck GmbH, Heidelberg, Sigloch GmbH, Künzelsau.  
S. 203
- Abbildung 3.15 : Stadtplan von Heidelberg 1830  
Aus: Wysocki, Josef (1981). Heidelberg Von Arbeit, Leben und Geld in 150jähriger Geschichte der Sparkasse. Brausdruck GmbH, Heidelberg, Sigloch GmbH, Künzelsau.  
S. 4
- Abbildung 3.16 : Stadtplan 1921  
Aus: Zähringer, Wilhelm (1921). Mein Heidelberg. Wie es wurde und wie es ist. Druck und Verlag der Konkordia A.-G., Bühl (Baden). Anhang, Karte II
- Abbildung 3.17 : Stadtplan von Heidelberg 1851  
Aus: Rau, Karl Heinrich (1999). Die vierzig Tage in Heidelberg Erinnerungen an den badischen Aufstand im Sommer 1849. verlag regionalkultur, Ulstadt-Weiher.  
S. 28/29
- Abbildung 3.18 : Stadtplan von Heidelberg, ohne Jahressangabe (vor 50er)  
Aus: Stadtplan von Heidelberg einschließlich der Vororte. Verlag Brausdruck GmbH, Heidelberg.
- 4) Bestandsaufnahme  
Titelbild: Stadt Heidelberg
- a) Übersichtsplan
- Abbildung 4.a.1 : Übersichtsplan Bestandsaufnahme, Darstellung ARGE Neckaruferweg auf Grundlage zur Verfügung gestellter Unterlagen des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Heidelberg
- b) Dokumentation
- Abbildung 4.b.1 : Luftaufnahme Heidelberg Altstadt  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.2 : Luftaufnahme Heidelberg Wieblinger Wehr  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.3 : Luftaufnahme Heidelberg Neckarufer Penta Park/Grüne Fläche Marriott  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.4 : Luftaufnahme Neckarufer, B37 westlich Ernst Walz Brücke  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.5 : Luftaufnahme Neckarufer, B37 östlich Ernst Walz Brücke  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.6 : Luftaufnahme Neckarufer Sportnutzung Bootshaus  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.7 : Luftaufnahme Neckarufer Bestandsbiotop Iqbalufer  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.8 : Luftaufnahme Neckarufer Iqbalufer  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.9 : Luftaufnahme Neckarufer Yachthafen  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.10 : Luftaufnahme Neckarufer Yachthafen 2  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.11 : Luftaufnahme Neckarufer, B37 westlich Theodor Heuss Brücke  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.12 : Luftaufnahme Neckarufer, B37 östlich Theodor Heuss Brücke  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.13 : Luftaufnahme Neckarufer unterhalb KFG  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.14 : Luftaufnahme Neckarufer, B37, Betonufer  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.15 : Luftaufnahme Neckarufer unterhalb Stadthalle  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
- Abbildung 4.b.16 : Luftaufnahme Neckarufer unterhalb Marstall  
Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg

# 9. QUELLEN- & ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 4.b.17 : Luftaufnahme Neckarufer zwischen Marstall und Alter Brücke Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 5.b.1 bis 5.b.3: Stegvarianten Eigene Darstellung ARGE Neckaruferweg	Bildnutzungsanfrage ausstehend
Abbildung 4.b.18 : Luftaufnahme Neckarufer westlich der Alten Brücke Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 5.b.4 : Waterfront, Bristol Aus: <a href="https://www.architecturelab.net/brisols-waterfront-grant-associates/">https://www.architecturelab.net/brisols-waterfront-grant-associates/</a>	Abbildung 5.b.18 : Floating Treatment Wetlands, Chesapeake Bay, Maryland Bildnutzungsanfrage ausstehend
Abbildung 4.b.19 : Luftaufnahme Neckarufer östlich der Alten Brücke Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Bildnutzung genehmigt Bildrechte: Grant Associates 22 Milk Street bath BA1 1UT Abbildung 5.b.5 : Modulares System Bildnutzung genehmigt Bildrechte Fa. Technus Technus KG (GmbH & Co.) Am Schwarzen See 17 D-17166 Teterow	6) Konzeptstudie Titelbild: Stadt Heidelberg a) Übersichtsplan Abbildung 6.a.1 : Übersichtsplan Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer
Abbildung 4.b.20 : Luftaufnahme Neckarufer zwischen Alter Brücke und Bastion Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 5.b.6 : Monolithisches System, BUGA Schwerin 2009 Bildnutzung genehmigt Bildrechte Fa. Clement CLEMENT GERMANY GMBH Grubenstraße 48 18055 Rostock	Abbildung 6.a.2 : Übersichtsplan Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer b) Vernetzung Abbildung 6.b.1 : Übersichtsplan Vernetzung Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer
Abbildung 4.b.21 : Luftaufnahme Neckarufer an der Bastion Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 5.b.7 bis 5.b.10 : Stegvarianten Eigene Darstellung ARGE Neckaruferweg Abbildung 5.b.11 : Starrer Steg, Uferpromenade Unterägeri Bildnutzungsanfrage ausstehend	c) Nutzungszuordnung Abbildung 6.c.1 : Übersichtsplan Nutzungszuordnung Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer d) Grünflächenvernetzung Abbildung 6.d.1 : Übersichtsplan Grünflächenvernetzung Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer
Abbildung 4.b.22 : Luftaufnahme Neckarufer Böschung zwischen Bastion und Neckarmünzplatz Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 5.b.12 : Starrer Weg, Yachthafen Heidelberg Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	e) Verkehrsführung Abbildung 6.e.1 : Übersichtsplan Verkehrsführung Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer
Abbildung 4.b.23 : Luftaufnahme Neckarufer Beginn der Schleuse am Neckarmünzplatz Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 5.b.13 : Fester Weg, Josefbachpromenade, LGS Schwäbisch Gmünd 2014 Bildnutzung genehmigt Bildrechte: STUDIO HANNS JOOSTEN Am Spreebord 5 10589 Berlin	f) Vorschläge zum Verkehrskonzept Abbildung 6.f.1 bis 6.f.14 : Verkehrskonzepte Eigene Darstellungen, ARGE Neckarufer
Abbildung 4.b.24 : Luftaufnahme Neckarufer am Völkerkundemuseum Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg 5) Methodik	Abbildung 5.b.14 : Stegkonstruktion mit Dalben Eigene Darstellung ARGE Neckaruferweg	g) Untersuchung Naturschutz Abbildung 6.g.1-2 : Tabelle vorhandener Biotope im Bereich des geplanten Neckaruferwegs Aus: Machbarkeitsstudie_Anhang07_Potentialanalyse_Neckarufer (iUS)
Titelbild: Stadt Heidelberg	Abbildung 5.b.15 : Houtan Park, Shanghai Bildnutzungsanfrage ausstehend	
a) Typologie	Abbildung 5.b.16 : Steg und Grün Houtan Park, Shanghai Bildnutzungsanfrage ausstehend	
Abbildung 5.a.1 bis 5.a.5 : Piktogramme Methodik Eigene Darstellung ARGE Neckaruferweg	Abbildung 5.b.17 : Schwimmendes Grün Beispiel Abbildung 5.b.18 : Piktogramme Methodik Eigene Darstellung ARGE Neckaruferweg	Machbarkeitsstudie   Promenade am Neckar mit Wasserterrassen   ARGE Neckaruferweg
Abbildung 5.a.6 : Luftaufnahme Neckarufer Höhe Bismarckplatz, Unterführung B37 Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 5.b.17 : Schwimmendes Grün Beispiel Abbildung 5.b.18 : Piktogramme Methodik Eigene Darstellung ARGE Neckaruferweg	
Abbildung 5.a.7 : Luftaufnahme Neckarufer zwischen Bismarckplatz und KFG Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 5.b.18 : Piktogramme Methodik Eigene Darstellung ARGE Neckaruferweg	
Abbildung 5.a.8 bis 5.a.12 : Piktogramme Methodik Eigene Darstellung ARGE Neckaruferweg	Abbildung 5.b.19 : Stegkonstruktion mit Dalben Eigene Darstellung ARGE Neckaruferweg	
b) Baukastensystem (Prinzipschnitte)	Abbildung 5.b.20 : Stegkonstruktion mit Dalben Eigene Darstellung ARGE Neckaruferweg	

# 9. QUELLEN- & ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Aus: Machbarkeitsstudie_Anhang07_Potentialanalyse_Neckarufer (iUS)	Eigene Aufnahme, ARGE Neckaruferweg Abbildung 6.i.01.5 bis 6.i.01.7: Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 1 Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg Abbildung 6.i.02.1: schwimmendes Grün Waterfront Bristol Aus: https://www.architecturelab.net/bристols-waterfront-grant-associates/ Bildnutzung genehmigt Bildrechte: Grant Associates 22 Milk Street bath BA1 1UT	Aus: Wikimedia Commons freely usable media files https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=Love_Bikes_(21280432663).jpg#/media/File:L_Love_Bikes_(21280432663).jpg Abbildung 6.i.03.5 : Perspektive llobal Ufer Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer Abbildung 6.i.03.6 : Luftaufnahme Neckarufer lqbalutfer Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg
h) Hochwasser	Abbildung 6.h.1 : Übersichtsplan Hochwasser HQ 10 Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer Abbildung 6.h.2 : Übersichtsplan Hochwasser HQ 100 Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer Abbildung 6.h.3 : Übersichtsplan Hochwasser HQ 1000 Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer Abbildung 6.h.4 : Übersichtsplan Hochwasser HQ Extrem Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer	Abbildung 6.i.02.2 : Holzsteg Lizenzfreies Bild Aus: pxhere https://pxhere.com/nl/photo/63 Abbildung 6.i.02.3 : Steg mit angelegertem Grün Lizenzfreies Bild Aus: pixabay https://pixabay.com/de/holz-bretter-brett-maserung-bohlen-1497475/ Abbildung 6.i.02.4 : Perspektive Sportsteg Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer Abbildung 6.i.02.5 : Luftaufnahme Neckarufer Sportnutzung Vereine Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg Abbildung 6.i.02.6 bis 6.i.02.8 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 2 Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg Abbildung 6.i.03.1: Sitzstufen, Villingen Brigachufer Bildnutzung genehmigt Bildrechte: faktorgruen Partnerschaftsgesellschaft mbB Landschaftsarchitekten bdla Beratende Ingenieure Schockenriedstraße 4 70565 Stuttgart Abbildung 6.i.03.2 : Holzdeck am Wasser, LGG Gießen 2014 Bildnutzung genehmigt Bildrechte: STUDIO HANNs JOOSTEN Am Spreebord 5 10589 Berlin
	Abbildung 6.i.00.1 : Übersicht Vertiefungsbereiche 1-4 Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer Abbildung 6.i.00.2 : Übersicht Vertiefungsbereiche 5-10 Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer Abbildung 6.i.00.3 und 6.i.00.4 : Vertiefungsbereiche Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer Abbildung 6.i.01.1 : Hausbootiedlung am Neckar Fotomontage, ARGE Neckarufer Abbildung 6.i.01.2 : Hausbootiedlung Beispiel, Jiburg, Holland Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer Abbildung 6.i.01.3 : Perspektive Stadt im Fluss Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer Abbildung 6.i.01.4 : Luftaufnahme Heidelberg Neckarufer Penta Park/ Grünefläche Marriott	Abbildung 6.i.03.3 : Container mit Fahrradverleih, Halifax Lizenzfreies Bild Abbildung 6.i.03.4 : Promenade am Neckar mit Wasserterrassen   ARGE Neckaruferweg
		Aus: Wikimedia Commons freely usable media files https://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=Kaiserm%C3%BChl_Uferpromenade_Neue_Donau_7230_201703.jpg Abbildung 6.i.05.1 : Uferpromenade an der Donau, Wien Lizenzfreies Bild Aus: Wikimedia Commons freely usable media files https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien-XXII_Kaiserm%C3%BChl_Uferpromenade_Neue_Donau_7230_201703.jpg Abbildung 6.i.05.2 : Holzdeck am Wasser, LGG Gießen 2014 Bildnutzung genehmigt Bildrechte: STUDIO HANNs JOOSTEN Am Spreebord 5 10589 Berlin

# 9. QUELLEN- & ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 6.i.05.2 : MFO-Park, Zürich Bildnutzung genehmigt Bildechte: Bild Grün Stadt Zürich. Grün Stadt Zürich Kommunikation Beatenplatz 2 CH-8001 Zürich	Eigene Darstellung, ARGE Neckarufner Abbildung 6.i.06.5 : Luftaufnahme Neckarufner unterhalb Stadthalle Eigene Aufnahme ARGE Neckarufnerweg	Bildrechte: Gerhard Visser <a href="http://visser.reisen/ein-bummel-durch-hamburgs-hafencity/">http://visser.reisen/ein-bummel-durch-hamburgs-hafencity/</a>
Abbildung 6.i.05.3 : Flussufer, Seoul Lizenzfreies Bild Aus: Wikimedia Commons freely usable media files <a href="https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Korea-Seoul-Cheonggyecheon-02.jpg">https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Korea-Seoul-Cheonggyecheon-02.jpg</a>	Abbildung 6.i.07.1 : Sitzstufen Beton, Siegen Bildnutzung genehmigt Bildechte: Leonard Grosch Atelier Loidl Landschaftsarchitekten Berlin GmbH	Abbildung 6.i.08.3 : Perspektive Altstadtterrasse Eigene Darstellung, ARGE Neckarufnerweg
Abbildung 6.i.05.4: fester Weg, Josefstraßepromenade, Schwäbisch Gmünd 2014 Bildnutzung genehmigt Bildechte: STUDIO HANNS JOOSTEN Am Spreebord 5 10589 Berlin	Geschäftsführer Leonard Grosch, Bernd Joosten, Felix Schwarz / HRB 1661/15 B / Amtsgericht Charlottenburg Am Tempelhofer Berg 6 / 10965 Berlin / Tel +49(0)30 300-2445-0 / Fax +49(0)30 300-2445-28 / <a href="http://www.atelier-loidl.de">www.atelier-loidl.de</a>	Abbildung 6.i.08.4 : Luftaufnahme Neckarufner Alte Brücke Eigene Aufnahme ARGE Neckarufnerweg
Abbildung 6.i.05.5 : Perspektive Neckarwalk Eigene Darstellung, ARGE Neckarufner	Abbildung 6.i.07.2 : Holzdecks, Prowell Offenbach Bildnutzung genehmigt Bildechte: hofmann tötötgen LANDSCHAFTSARCHITEKTEN BDLA	Abbildung 6.i.08.5 bis 6.i.08.7 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 8 Eigene Darstellung, ARGE Neckarufnerweg
Abbildung 6.i.05.6 : Luftaufnahme Neckarufner Treppenzügänge Eigene Aufnahme, ARGE Neckarufnerweg	Abbildung 6.i.09.1 : Boule-Spiel Nutzungsrechte genehmigt Bildechte: Stadtpark Mannheim gemeinnützige GmbH Gartenschauweg 12 68165 Mannheim Tel. (06 21) 4 10 05 30 Mobil (01 51) 55 05 65 30 Fax (06 21) 4 10 05 55	Abbildung 6.i.09.1 : Boule-Spiel Nutzungsrechte genehmigt Bildechte: Stadtpark Mannheim gemeinnützige GmbH Gartenschauweg 12 68165 Mannheim Tel. (06 21) 4 10 05 30 Mobil (01 51) 55 05 65 30 Fax (06 21) 4 10 05 55
Abbildung 6.i.05.7 bis 6.i.05.9 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 5 Eigene Darstellung, ARGE Neckarufnerweg	Abbildung 6.i.09.2 : Baumdach Bildnutzungsanfrage ausstehend 67117 Limburgerhof Fotograf: Bernd Hofman	Abbildung 6.i.09.2 : Baumdach Bildnutzungsanfrage ausstehend
Abbildung 6.i.06.1 : Neckarbeach, Neckarorte e.V. Eigene Aufnahme, ARGE Neckarufnerweg	Abbildung 6.i.07.3 : Holzsteg Lizenzfrees Bild Aus: pxhere <a href="https://pxhere.com/nl/photo/63">https://pxhere.com/nl/photo/63</a>	Abbildung 6.i.09.3 : lange Holzbank Bildnutzungsanfrage ausstehend
Abbildung 6.i.06.2 : Sitzgelegenheit an historischer Mauer, Escobar Berlin Bildnutzung genehmigt Bildechte: Markus Nass Fotografie Hasenheide 68 10967 Berlin / Germany	Abbildung 6.i.07.4 : Perspektive Neckarlauer Eigene Darstellung, ARGE Neckarufner Eigene Aufnahme, ARGE Neckarufnerweg	Abbildung 6.i.09.4 : Perspektive Grüne Oase Eigene Darstellung, ARGE Neckarufner Abbildung 6.i.09.5 : Luftaufnahme Neckarufner an der Bastion Eigene Aufnahme ARGE Neckarufnerweg
Abbildung 6.i.06.3 : Seineufer Paris Lizenzfreies Bild Aus: Wikimedia Commons freely usable media files <a href="https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris_Plage_City_25,_2012.jpg">https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris_Plage_City_25,_2012.jpg</a>	Abbildung 6.i.07.5 : Luftaufnahme Neckarufner unterhalb Marstall Eigene Aufnahme, ARGE Neckarufnerweg	Abbildung 6.i.09.6 bis 6.i.09.8 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 9 Eigene Darstellung, ARGE Neckarufnerweg
Abbildung 6.i.06.4 : Perspektive Neckarlauer Bildnutzung genehmigt Bildechte: pxhere <a href="https://pxhere.com/de/photo/475191">https://pxhere.com/de/photo/475191</a>	Abbildung 6.i.07.6 bis 6.i.07.8 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 7 Eigene Darstellung, ARGE Neckarufnerweg	Abbildung 6.i.10.1 : Uferweg, Stassfurt Bildnutzung genehmigt Bildechte: STUDIO HANNS JOOSTEN Am Spreebord 5 10589 Berlin
Abbildung 6.i.08.1 : Fontäne, Binnenalster Hamburg Bildnutzungsanfrage ausstehend Abbildung 6.i.08.2 : Außenbestuhlung Gastronomie, Hamburg Hafen City Bildnutzung genehmigt	Abbildung 6.i.08.1 : Fontäne, Binnenalster Hamburg Bildnutzungsanfrage ausstehend Abbildung 6.i.08.2 : Außenbestuhlung Gastronomie, Hamburg Hafen City Bildnutzung genehmigt	Abbildung 6.i.10.2 : Sitzstufen am Ufer, Bratislava Lizenzfrees Bild Aus: pxhere <a href="https://pxhere.com/de/photo/475191">https://pxhere.com/de/photo/475191</a>

# 9. QUELLEN- & ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 6.i.10.3 : Sitzstufen Flusspark, Lünen Bildnutzung genehmigt Bildrechte: claudia dreße dipl. foto-designerin, dipl.-ing (fh) 44135 dortmund /kaiserstraße 104 mob 0177.6901586 /fon 0231.1385705 mail info@claudiadreysesse.de	Abbildung 6.k.2 : Luftaufnahme Neckarufer Alte Brücke Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg Abbildung 6.k.3 : Stadthalle mit Bootshaus (vor 1913) Aus privater Sammlung Günter Gornik	Vereinregister: Amtsgericht Heidelberg Registernummer: VR502 Vorsitzender Dr. Michael Berges Wieblinger Weg 25/7 69123 Heidelberg
Abbildung 6.i.10.4 : Perspektive Empfang mit Schlossblick Eigene Darstellung, ARGE Neckarufer	Abbildung 6.k.5 bis 6.k.10 : Lagepläne und Schnitte Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg	7) WEITERES VORGEHEN Titelbild: Stadt Heidelberg
Abbildung 6.i.10.5 : Luftaufnahme Neckarufer am Neckarmünzplatz Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 6.k.11 : Luftaufnahme Neckarufer Iqbal-Ufer Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 7.1 : Bewertungsmatrix Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg
Abbildung 6.i.10.6 bis 6.i.10.8 : Pläne und Schnitt Vertiefungsbereich 10 Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg	Abbildung 6.k.12 : Luftaufnahme Neckarufer Iqbal-Ufer Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Abbildung 7.2 : Zeitplan Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg
Abbildung 6.i.11 : Übersicht Visualisierung 1 Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg	Abbildung 6.k.13 : Luftaufnahme Neckarufer Böschung zwischen Bastion und Neckarmünzplatz Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	8) SCHLUSSWORT Titelbild: Stadt Heidelberg
Abbildung 6.i.2: Visualisierung 1 Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg	Abbildung 6.k.14: Panorama Stadt Heidelberg	Abbildung 8.1 : Panorama Neckarufer Stadt Heidelberg
Abbildung 6.i.3 : Übersicht Visualisierung 2 Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg	Abbildung 6.k. 15 : Luftaufnahme Neckarufer Höhe Bismarckplatz, Unterführung B37 Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg	Schlussbild: Gesamtübersicht Neckaruferweg Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg
Abbildung 6.i.4 : Visualisierung 2 Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg	Abbildung 6.k.16 : Fotografie Ruder Vierer Stadt Heidelberg	
Abbildung 6.i.5 : Übersicht Visualisierung 3 Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg	Abbildung 6.k.17 : Yachthafen vor und nach Restaurierung durch Verein Fotorechte ARGE Neckaruferweg	Abbildung 6.k.17 : Yachthafen vor und nach Restaurierung durch Verein Fotorechte ARGE Neckaruferweg
KONZEPTSTUDIE i) / k) Machbarkeit / Akzeptanz Titelbild: Stadt Heidelberg	Bildrechte: SVH Segler-Vereinigung Heidelberg 1932 e.V. c/o 1. Vorsitzender Dr. Guido Wabnitz Andreas-Hofer-Weg 42 69121 Heidelberg, Deutschland Telefon: 06221 599031 E-Mail: info@sv-heidelberg.de	Bildrechte: SVH Segler-Vereinigung Heidelberg 1932 e.V. c/o 1. Vorsitzender Dr. Guido Wabnitz Andreas-Hofer-Weg 42 69121 Heidelberg, Deutschland Telefon: 06221 599031 E-Mail: info@sv-heidelberg.de
Abbildung 6.i.6 : Visualisierung 3 Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg	Abbildung 6.k.18 : Bootshaus um 1950 Fotorechte ARGE Neckaruferweg	Abbildung 6.k.18 : Bootshaus um 1950 Fotorechte ARGE Neckaruferweg
Abbildung 6.j.1 : Nachtbild Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg	Bildrechte: Wassersportverein Heidelberg-West 1926 e.V. Schumanstrasse 2 69115 Heidelberg Internet: www.whw-hd.de E-Mail: info@whw-hd.de	Abbildung 6.j.1 : Nachtbild Eigene Darstellung, ARGE Neckaruferweg
Abbildung 6.k.1 : Luftaufnahme Neckarufer unterhalb Stadthalle Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg		Abbildung 6.k.1 : Luftaufnahme Neckarufer unterhalb Stadthalle Eigene Aufnahme ARGE Neckaruferweg

# MACHBARKETTSTUDIE

PROMENADE AM NECKAR MIT WASSERERRASSEN

DER WEG IST DAS ZIEL.

ARGE NECKARUFERWEG

herbstrieth.schmidt.architekten Partnerschaft mbB; v.d. Nijs Herbstrieth  
Oliver Mezger, Architekt  
Weishuhn Architekten; v.d. Uwe Weishuhn  
AAG Freie Architekten; v.d. Torsten Harms  
GDLA Landschaftsarchitektur Part GmbH; v.d. Daniel Gornik u. Achim Denkel