

Heidelberg

Rad- und Fußwegverbindung über den Neckar

Bürgerforum 20. Mai 2019

Dokumentation

Inhaltsverzeichnis

1. Begrüßung und inhaltliche Einführung	3
2. Vorstellung der fünf Entwürfe	3
3. Strukturierung und Ablauf des Bürgerforums	3
4. Ergebnisdokumentation Dialogphase	4
Entwurf 01	6
Entwurf 02	9
Entwurf 03	12
Entwurf 04	17
Entwurf 05	20
ANHANG	23
Präsentation Herr Prof. Zillich	23
Scan Ausstellungsbuch	23

1. Begrüßung und inhaltliche Einführung

Herr Jürgen Odszuck, Erster Bürgermeister der Stadt Heidelberg, heißt die Bürgerinnen und Bürger zum Bürgerforum zur Rad- und Fußwegverbindung über den Neckar im Bürgerhaus Bahnstadt herzlich willkommen. Herr Odszuck erläutert das bisherige Verfahren, das Ziel der Veranstaltung und die weitere Vorgehensweise zur Planung der neuen Rad- und Fußwegeverbindung über den Neckar. Er erläutert die Einladung von interdisziplinären Büros zur Beteiligung am Wettbewerb, die Auswahl von fünf Entwürfen durch die Jury sowie das Ziel des Tages, den ausgewählten Büros hilfreiche Hinweise zur weiteren Bearbeitung mit auf den Weg zu geben.

Für das Moderationsteam begrüßt Herr Lobeck von promediare die Anwesenden, erläutert den Ablauf des Bürgerforums und heißt Herrn Prof. Prof. Zillich, den kuratorischen Leiter der IBA Heidelberg willkommen, der im Anschluss die fünf durch die Jury ausgewählten Entwürfe vorstellt.

2. Vorstellung der fünf Entwürfe

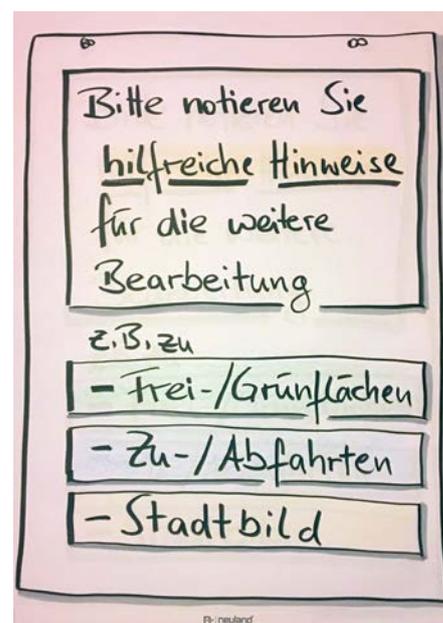
Herr Prof. Prof. Zillich erläutert die fünf Entwürfe und stellt die Diskussion der Jury dar. Keiner der ausgewählten Entwürfe ist aus Sicht der Jury perfekt oder bereits fertig. Das war auch nicht das Ziel des Wettbewerbs. Die Jury geht davon aus, dass jetzt fünf Entwürfe mit hohem Potential vorliegen, die jeweils unterschiedliche Aspekte der zu lösenden Aufgabe besonders betonen. Die dargestellten Entwürfe sollen in der Folgezeit von den Büros nachbearbeitet werden. Im Herbst soll eine Jury den Gewinnerentwurf auswählen.

Die Präsentation von Herrn Prof. Prof. Zillich finden Sie im Anhang. Ebenfalls im Anhang finden Sie einen Scan des „Ausstellungsbuchs“, das während der Ausstellung aller eingereichten Entwürfe für Kommentare auslag.

3. Strukturierung und Ablauf des Bürgerforums

Beim letzten Bürgerforum zur neuen Fuß- und Radwegeverbindung über den Neckar am 17. Juli 2018 wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Hinweise gesammelt, die den Büros, die Entwürfe erarbeiten, mit auf den Weg gegeben wurden. Es wurden Hinweise strukturiert zu drei Themen gesammelt: Frei-/Grünflächen, Zu-/Abfahrten und Stadtbild. Die Dokumentation der Sitzung ist unter [www.heidelberg.de / Entwickeln > Radverbindung über den Neckar > Downloads > 2018](http://www.heidelberg.de/Entwickeln) abrufbar.

Vierzehn Planungsbüros haben Entwürfe abgegeben und am 16. Mai 2018 hat die Jury fünf davon ausgewählt. Beim Bürgerforum am 20. Mai 2019 wurden nun zu den fünf ausgewählten Entwürfen nochmals hilfreiche Hinweise gesammelt. Diese sollen es den ausgewählten Büros erleichtern, ihren Entwurf im Sinne der Heidelberger Bürgerinnen und Bürger zu überarbeiten.



Zur Orientierung und Strukturierung wurden die drei Themenfelder, die auch beim letzten Bürgerforum genutzt wurden, noch einmal angeboten:

- Frei- / Grünflächen
- Zu- / Abfahrten
- Stadtbild

Nach der Präsentation von Herrn Prof. Prof. Zillich standen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für jeden Entwurf 15 Minuten in Kleingruppen zur Verfügung, um Hinweise zur Überarbeitung zu sammeln und den Entwurf und seine Stärken und Schwächen zu diskutieren. An jedem Entwurf standen ein Jura-Mitglied und ein Moderator oder eine Moderatorin bereit, um Fragen zu beantworten und die Hinweise aufzunehmen. Nach 15 Minuten gab es jeweils ein Signal zum Wechsel der Arbeitsgruppen, so dass alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer alle Entwürfe diskutieren und kommentieren konnten.

Die fünf von der Jury ausgewählten Entwürfe wurden jeweils auf drei ca. DIN A0 großen Plakaten präsentiert. In den Arbeitsgruppen standen jeweils Klebezettel zur Verfügung, in denen ortsbezogene Anmerkungen mittels Post-its eingetragen werden konnten. Anmerkungen und Hinweise ohne Ortsbezug oder übergreifender Natur wurden auf Flip-Charts dokumentiert. Die Fotos der Karten und Flip-Charts sind im Folgenden in den Kapiteln der Entwürfe dokumentiert.

Im Anschluss an alle Arbeitsgruppens Diskussionen gab es einen gemeinsamen Rundgang. Hier wurden zu allen Entwürfen von den Moderatoren und Moderatorinnen die wesentlichen Hinweise noch einmal zusammengefasst und es gab die Möglichkeit noch fehlende Aspekte zu ergänzen.

4. Ergebnisdokumentation Dialogphase

Die Hinweise der Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind grundsätzlich nach den jeweiligen Entwürfen geordnet. Zum jeweiligen Entwurf wird zur Wiedererkennung eine Visualisierung an den Anfang gestellt. Die von den Teilnehmer*innen vorgebrachten Anmerkungen sind durch ein Foto des Flip-Charts und eine thematisch-inhaltlich geordnete Abschrift dokumentiert. Eine Wertung der Diskussionsbeiträge erfolgt nicht. Lediglich zum Entwurf 03 – 1006 wurde in der Arbeitsgruppe eine Nummerierung auf dem Entwurfsplakat vorgenommen. Daher gibt es nur zu diesem Entwurf ein zusätzliches Foto, auf dem die Nummern auf dem Plan zu sehen sind.

Zum Teil finden sich Hinweise, die aus Sicht der Moderation eher allgemeinen Charakter haben und sich nicht nur auf einen einzelnen Entwurf beziehen. Diese werden im Folgenden als Überblick gesammelt aufgeführt. Die ursprünglichen Nennungen finden sich dennoch bei der Aufzählung in den einzelnen Entwürfen wieder, um eine Zuordnung zu ermöglichen.

Hinweise mit allgemeinem Charakter

Sehr häufig wurde bei verschiedenen Entwürfen darauf gedrängt, **Ecken und Kreuzungen** so zu gestalten, dass für auf-/abfahrende Radfahrer keine rechten/spitzen Winkel entstehen, sondern gut fahrbare Kurvenradien, die im Idealfall Kreuzungen mit anderem Verkehr vermeiden oder zumindest eine gute Einsicht gewährleisten.

Auch das Thema **Steigungen**, das von der Brückenkonstruktion abhängt, wurde genannt. Hier ist der Wunsch aus Sicht der Radfahrerinnen und Radfahrer: kurze Wege und wenig Steigung.

Das Thema **Trennung von Fuß- und Radverkehr** wurde auch intensiv diskutiert. Sowohl die Frage, ob ein Shared Space (gemeinsame Nutzung der gesamten Fläche durch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen) sinnvoll ist als auch die Art der Trennung war jedoch durchaus umstritten. Eine bauliche Trennung hat den Vorteil sehr auffällig und nicht leicht überwindbar zu sein, bringt aber Unfallgefahren mit sich und macht die Breite der Brücke zum Beispiel bei wenig Verkehrsteilnehmern weniger flexibel nutzbar. Eine rein farbliche Trennung umgeht diese Nachteile, wird aber auch als weniger wahrnehmbar eingeschätzt. Eine farbliche und

spürbare Trennung mit einem strukturierten Untergrund an der Grenze zwischen Fuß- und Radweg ist ein Kompromiss aus beiden Lösungen. Zum Shared Space gab es zahlreiche skeptische Äußerungen.

Treppen sollten generell so gestaltet werden, dass Räder auch hochgeschoben werden können.

Die **Aufenthaltsqualität** auf der Brücke wurde als Gegensatz zu einem reinen Verkehrsraum diskutiert. Hier wurden auch Fragen der Unfallsicherheit erörtert, die von der Platzierung von Aufenthaltsflächen für Fußgängerinnen und Fußgänger oder haltende Radfahrerinnen und Radfahrer abhängen.

Die Aufenthaltsqualität unter der Brücke und unterhalb von Rampen wurde ebenfalls angesprochen. Hier sollten alle Büros darauf achten, **Angsträume** unterhalb von Rampen / Überbauungen zu vermeiden.

Die **Gestaltung des Stadteingangs** bei der Überquerung der B37 wurde bei nahezu allen Entwürfen als noch wenig überzeugend diskutiert.

Die **Gestaltung des Gneisenauplatzes** war – wie bei der Veranstaltung am 17. Mai 2018 – weiterhin umstritten. Ob der Platz und die auf ihm stehenden Bäume im Wesentlichen unangetastet bleiben oder eine mehr oder weniger behutsame Intervention zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität führen könnte, wurde unterschiedlich beurteilt. Auch die Idee eines Parkhauses wurde noch einmal ins Spiel gebracht.

Es wurde darauf hingewiesen, dass neben den Baukosten bei einer Entscheidung auch die **Unterhaltskosten** berücksichtigt werden sollten und darum auch von den Büros (oder der Stadt) zu ermitteln seien.

Eine **Kompatibilität** mit dem Masterplan Neuenheimer Feld sei sicherzustellen, ebenso wie eine Kompatibilität mit einer möglichen Seilbahn.

Das möglicherweise entstehende neue **Betriebshofdach** sei städtebaulich einzubeziehen, wobei sichergestellt werden sollte, dass im Fall, dass der Betriebshof nicht zum Großen Ochsenkopf verlagert würde, die Entwürfe trotzdem funktionieren müssten.

Schließlich gab es noch eine Reihe zusätzlicher Wünsche an die Ausstattung der Brücke. Neben der Forderung, dass eine ausreichende **Breite** für zwei sich begegnende Lastenräder vorhanden sein solle, wurde auch darauf hingewiesen, dass die **Erweiterbarkeit** der jetzt gebauten Brücke für zukünftige höhere Verkehre / mehr Lastenräder etc. eine wichtige Rolle für die Auswahl eines Entwurfes spielen solle und daher untersucht gehört.

Es wurde gewünscht, dass für mobilitätseingeschränkte Nutzerinnen und Nutzer ein **Fahrstuhl** auf das Brückenniveau führen solle.

Die **Oberfläche** soll so ausgewählt werden, dass sie auch für den Winterbetrieb (Glätte) gut geeignet sei. Als ideal wurde ein Windschutz oder/und eine Überdachung der Brücke genannt.

Über die Brücke hinaus wurde angeregt, das **Wehr** auch in Zukunft für Fußgänger passierbar zu gestalten.

Entwurf 01

Wettbewerbsnummer: 1004

Büros: DVVD / Harrer Ingenieure, Paris/Karlsruhe | Frankreich/Deutschland

DVA - Daniel Vaniche & Associés, Paris | Frankreich

BIERBAUM.AICHELE. landschaftsarchitekten Part.GmbH, Mainz | Deutschland

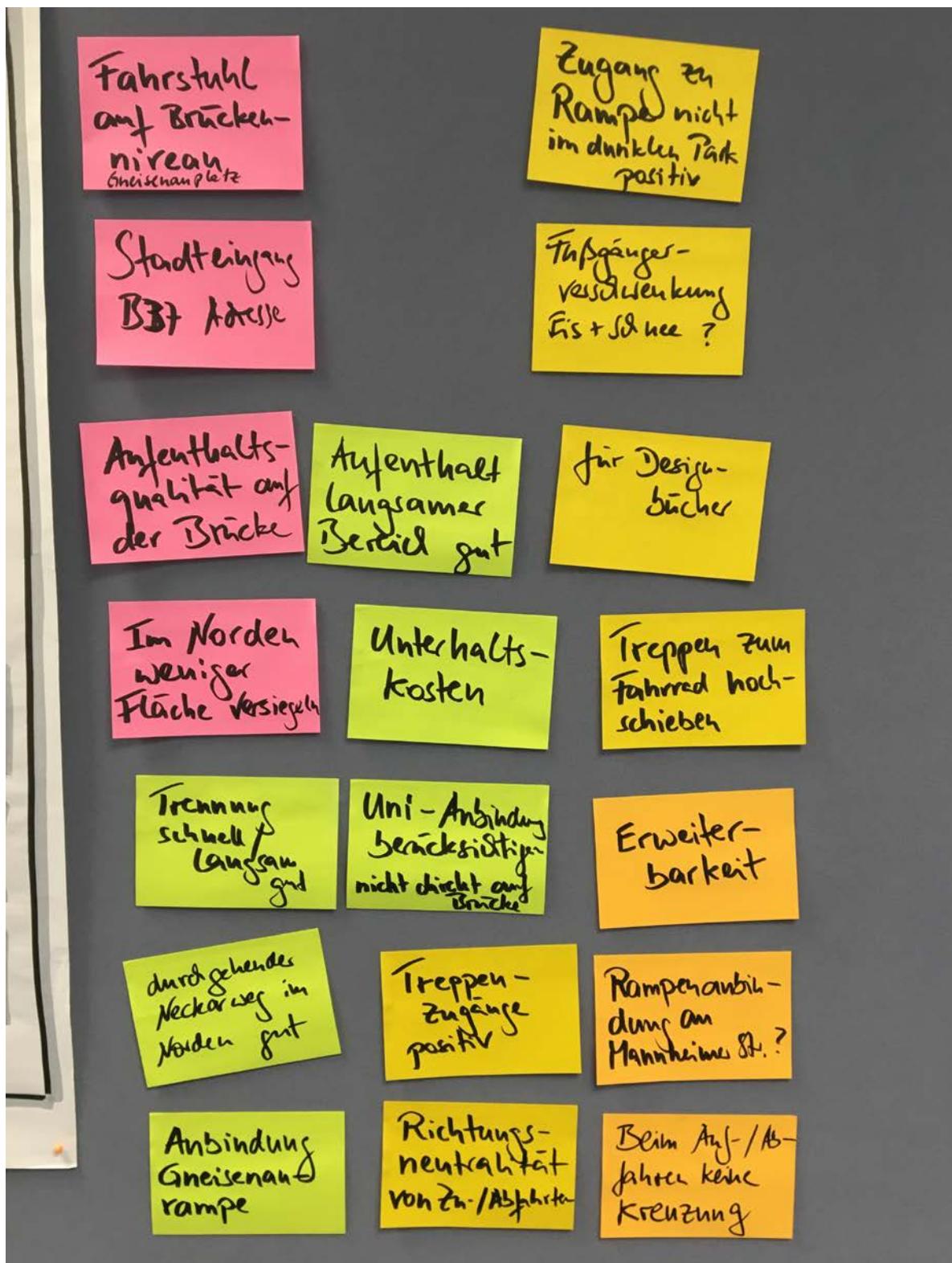
Fachliche Begleitung: Herr Prof. Zillich, IBA Heidelberg

Moderation: Herr Lobeck, promediare

Visualisierung Entwurf 01 – 1004 (weitere Bilder in der Präsentation von Hr. Prof. Prof. Zillich im Anhang)



Anmerkungen zum Entwurf 01 – 1004



Allgemeine Hinweise

Fahrstuhl auf Brückenniveau Gneisenau Platz

Stadt Eingang B37 Adresse

Richtungsneutralität von zu-/Abfahrten

Beim auf-/abfahren keine Kreuzung

Erweiterbarkeit

Treppen zum Fahrrad hochschieben

Unterhaltskosten

Speziell zum Entwurf

Zugang zu Rampe nicht im dunklen Park: positiv

Treppenzugänge positiv

Durchgehender Neckarweg im Norden gut

Aufenthalt langsamer Bereich gut

Aufenthaltsqualität auf der Brücke

Im Norden weniger Flächen versiegeln

Trennung schnell/langsam gut

Anbindung Gneisenau Rampe

Uni Anbindung berücksichtigen nicht direkt auf Brücke

Fußgänger Verschwenkung Eis und Schnee?

Für Design-Bücher

Rampenanbindung an Mannheimer Straße?

Entwurf 02

Wettbewerbsnummer: 1002

Büros: SETEC TPI, Paris | Frankreich

Explorations Architecture, Paris | Frankreich

Marti Baron, Paris | Frankreich

Fachliche Begleitung: Herr Sandmaier, Stadt Heidelberg

Moderation: Frau Ehrlich, Stadt Heidelberg

Visualisierung zum Entwurf 02 – 1002



Allgemeine Hinweise

Fahrdynamik an Auffahrten beachten:

Ecken bei Rampen aufweichen für leichteres abbiegen in alle Richtungen

Gestaltung des Stadteingangs an B 37 noch einmal ausarbeiten

Speziell zum Entwurf

Brücke ist konstruktionsbedingt zu hoch: erfordert unnötigen Anstieg für Radverkehr daher Nordrampe zu lang

Rote Fahrbahn signalisiert für Radfahrer gefährliche Strecke; Brücke rot ok

Aufenthaltsqualität auf Brücke fehlt

Radweg am Nordufer muss nicht negativ sein, wenn tolle Aufenthaltsqualität

Umweg für Radfahrer am Nordufer führt vom Neckar weg, touristisch unattraktiv

Durchgängiger Radweg am nördlich Neckarufer ist dringend erforderlich: Ost-West Achse ist sehr wichtig

Ab – und Zufahrt am Gneisenau Park: auch für Radfahrer eine Rampe?

Optimierung der Anbindung am Gneisenau Park erforderlich

Planung zu Gneisenau Park würde zur Vernichtung des Baumbestandes führen. Bestand auch berücksichtigen

Entwurf bietet für Gneisenau Park eine Vision und Perspektive

Lohnt sich Investitionen in Gneisenau Park? –

Schafft es tatsächlich Aufenthaltsqualität in Zukunft (Adenauerplatz)

Rondell wird als zu massiv empfunden

Gneisenau Park gefällt nicht

Gneisenau Park kann sich so als Angstrum entwickeln

Kompatibilität mit Masterplan Prozess unbedingt berücksichtigen

Treppen im Norden und im Süden zur Verkürzung der Weg für Fußgänger

Ost-West-Radweg sollte weicher, näher am Neckar geführt werden um Umwege zu vermeiden

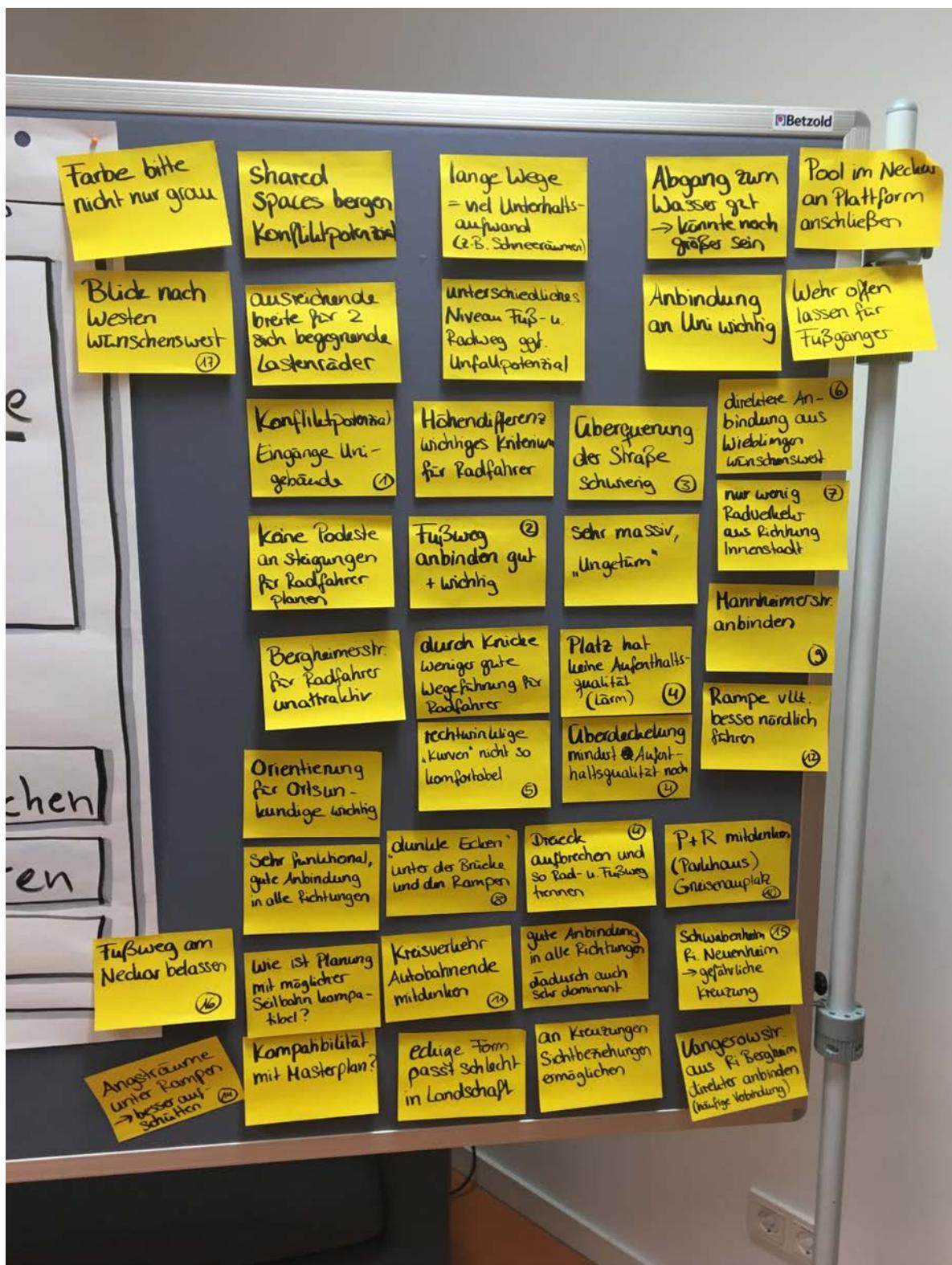
Fahrsimulation für Realitätstest: funktioniert Brücke für Belastung und Auswirkung im Wegenetz

Rampe am Nordufer führt abschüssig auf querenden Weg -> gefährlich!

Wald am Nordufer kann Angstrum werden

Ist neuer Beton tatsächlich gut erprobt? Tatsächlich langfristig beständig?

Anmerkungen zum Entwurf 03 – 1006



Allgemeine Hinweise

Wehr offen lassen für Fußgänger

Ausreichende Breite für zwei sich begegnende Lastenräder

Kompatibilität mit Masterplan?

Wie ist Planung mit möglicher Seilbahn kompatibel?

Speziell zum Entwurf

(Die Ziffern in Klammern (x) bezeichnen die nummerierten Orte im Plan oben)

Abgang zum Wasser gut, könnte noch größer sein

Pool im Neckar an Plattform anschließen

Farbe bitte nicht nur grau

Blick nach Westen wünschenswert (17)

Shared Spaces bergen Konfliktpotenzial

Dreieck aufbrechen und so Rad- und Fußweg trennen (4)

Unterschiedliches Niveau Fuß – und Radweg gegebenenfalls Unfall Potenzial

Lange Wege gleich viel Unterhaltsaufwand (zum Beispiel Schneeräumen)

Anbindung an Uni wichtig

Konfliktpotenzial Eingänge Uni Gebäude (1)

Höhendifferenz wichtiges Kriterium für Radfahrer

Keine Podeste an Steigungen für Radfahrer planen

Durch Knicke weniger gute Wegeführung für Radfahrer

Überquerung der Straße schwierig (3)

An Kreuzungen Sichtbeziehungen ermöglichen

Rechtwinklige „Kurven“ nicht so komfortabel (5)

Schwabenheim Richtung Neuenheim: gefährliche Kreuzung (15)

Fußweg anbinden gut und wichtig (2)

Orientierung für Ortsunkundige wichtig

Überdeckelung mindert Aufenthaltsqualität noch (4)

Rampe vielleicht besser nördlich führen (12)

Platz hat keine Aufenthaltsqualität (Lärm) (4)

Park and Ride mitdenken (Parkhaus) Gneisenauplatz (10)

Angsträume unter Rampen: besser aufschütten (14)

Dunkle Ecken unter der Brücke und den Rampen (8)

Kreisverkehr Autobahn Ende mitdenken (11)

Fußweg am Neckar belassen (16)

Sehr funktional, gute Anbindung in alle Richtungen

Nur wenig Radverkehr aus Richtung Innenstadt (7)

Vangerowstraße aus Richtung Bergheim direkt anbinden (häufige Verbindung)

Bergheimer Straße für Radfahrer unattraktiv

Mannheimer Straße anbinden (9)

Direkte Anbindung aus Wieblingen wünschenswert (6)

Gute Anbindung in alle Richtungen dadurch auch sehr dominant

Sehr massiv „Ungetüm“

Eckige Form passt schlecht in Landschaft

Entwurf 04

Wettbewerbsnummer: 1013

Büros: Mayr Ludescher Partner Beratende Ingenieure GmbH, Stuttgart | Deutschland

DKFS Architects LTD, London | Großbritannien

Prof. Jörg Stötzer Landschaftsarchitektur, Stuttgart | Deutschland

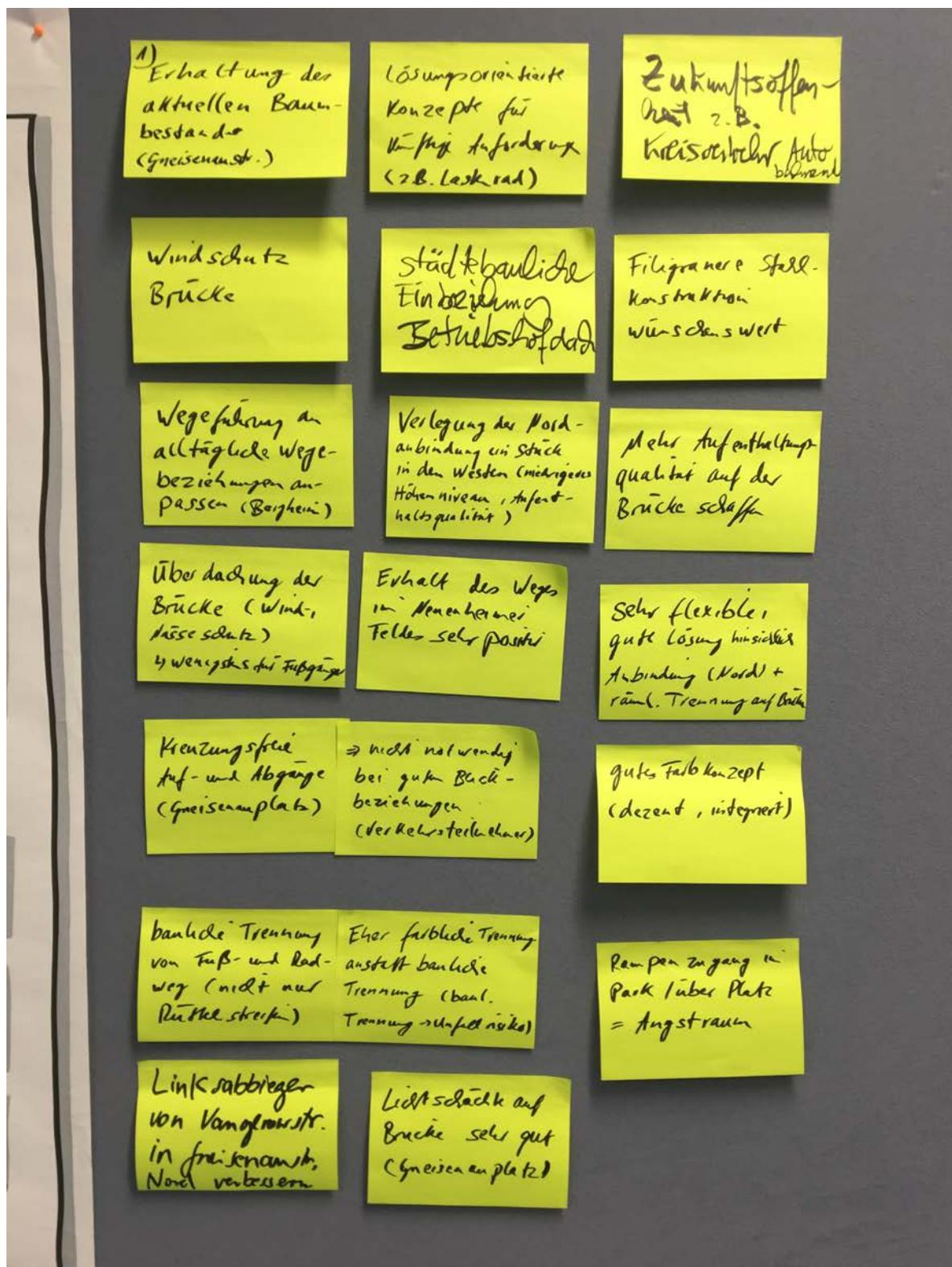
Fachliche Begleitung: Herr Thewalt, Stadt Heidelberg

Moderation: Herr Eisenbarth, Stadt Heidelberg

Visualisierung zum Entwurf 04 – 1013



Anmerkungen zum Entwurf 04 – 1013



Allgemeine Hinweise

Lösungsorientierte Konzepte für künftige Anforderungen (zum Beispiel Lasten Rad)

Windschutz Brücke

Überdachung der Brücke (Wind –, Nässe Schutz): wenigstens für Fußgänger

Rampen Zugang im Park/über Platz gleich Angstraum

Städtebauliche Einbeziehung Betriebshof Dach

Speziell zum Entwurf

Erhaltung des aktuellen Baumbestandes (Gneisenaustraße)

Zukunftsoffenheit zum Beispiel Kreisverkehr Autobahnanschluss

Filigranere Stahlkonstruktion wünschenswert

Mehr Aufenthaltsqualität auf der Brücke schaffen

Gutes Farbkonzept (dezent, integriert)

Verlegung der Nordanbindung ein Stück in den Westen (niedrigeres Höhenniveau, Aufenthaltsqualität)

Erhalt des Weges im Neuenheimer Feld sehr positiv

Sehr flexibel, gute Lösung hinsichtlich Anbindung (Nord) und räumliche Trennung auf Brücke

Wegeführung an alltägliche Wegebeziehungen anpassen (Bergheim)

Kreuzungsfreie Auf- und Abgänge (Gneisenauplatz) > nicht notwendig bei guten Blickbeziehungen (Verkehrsteilnehmer)

Bauliche Trennung von Fuß- und Radweg (nicht nur Rüttelstreifen) > eher farbliche Trennung anstatt bauliche Trennung (bauliche Trennung: Unfallrisiko)

Linksabbieger von Wange Ruge Straße in Gneisenaustraße noch verbessern

Rampen Zugang im Park/über Platz gleich Angstraum

Lichtschächte auf Brücke sehr gut (Gneisenauplatz)

Entwurf 05

Wettbewerbsnummer: 1008

Büros: Schlaich Bergermann und Partner Stuttgart/Berlin | Deutschland

Laboratory for Visionary Architecture Berlin GmbH, Berlin | Deutschland

Latz+ Partner Landschaftsarchitektur Stadtplanung, Kranzberg | Deutschland

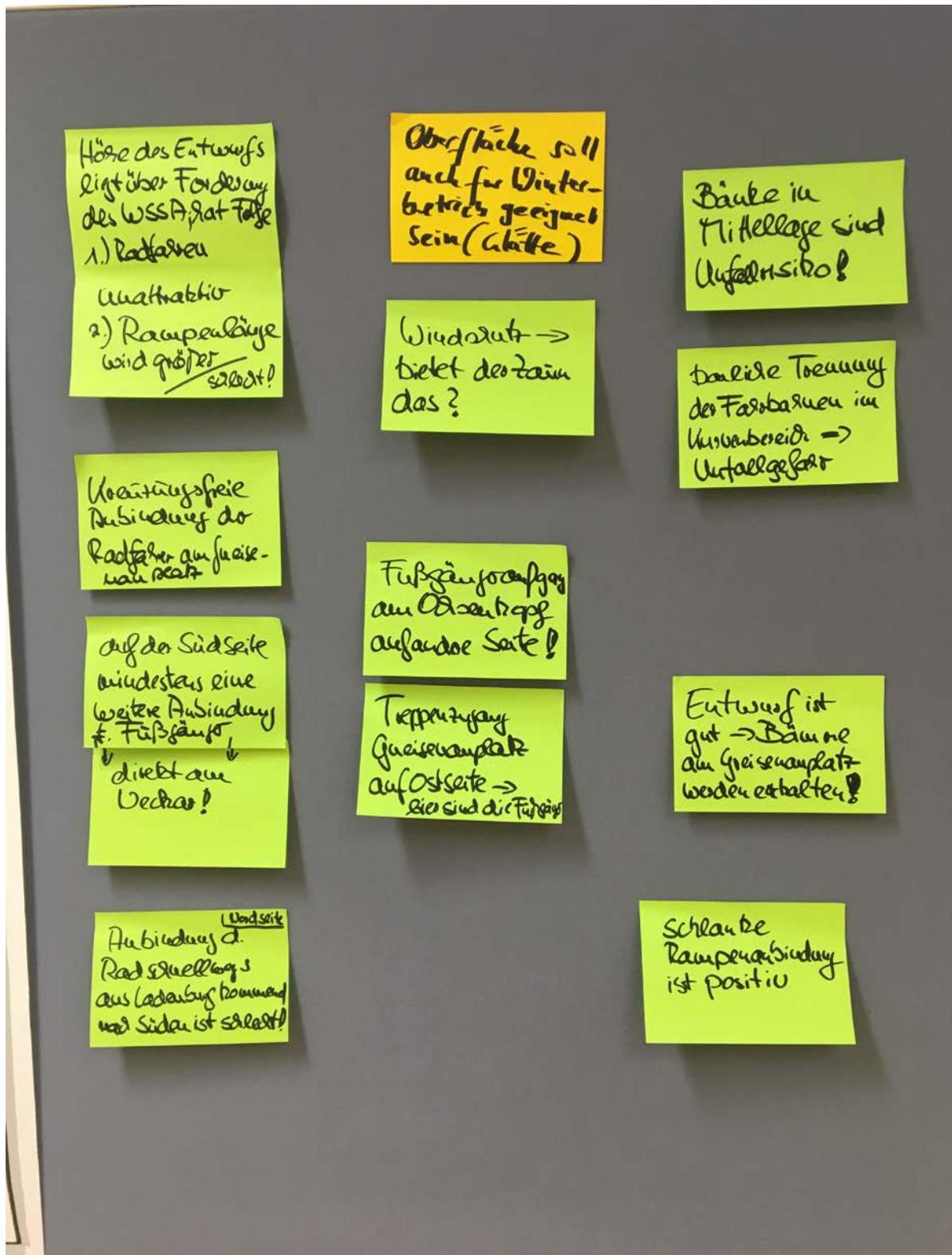
Fachliche Begleitung: Frau Kissel-Kublik, Stadt Heidelberg

Moderation: Frau Bayer, Stadt Heidelberg

Visualisierung zum Entwurf 05 – 1008



Anmerkungen zum Entwurf 05 – 1008



Allgemeine Hinweise

Oberfläche soll auch für Winterbetrieb geeignet sein (Glätte)

Windschutz: bietet der Zaun das?

Speziell zum Entwurf

Höhe des Entwurfs liegt über Forderung des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA), hat Folgen:
1.) Radfahren unattraktiv, 2.) Rampenlänge wird größer/schlecht

Bänke in Mittellage sind Unfallrisiko

Bauliche Trennung der Fahrbahn im Kurvenbereich: Unfallgefahr

Kreuzungsfreie Anbindung der Radfahrer an Gneisenauplatz

Fußgängeraufgang am Ochsenkopf andere Seite

Auf der Südseite mindestens eine weitere Anbindung für Fußgänger direkt am Neckar

Treppen Zugang Gneisenauplatz Ostseite: Hier sind die Fußgänger

Anbindung des Radschnellwegs aus Ladenburg kommend nach Süden ist schlecht (Nordseite)

Entwurf ist gut: Bäume am Gneisenauplatz werden erhalten

Schlanke Rampenanbindung ist positiv

ANHANG

Präsentation Prof. Zillich

Scan Ausstellungsbuch

Impressum

Stadt Heidelberg
Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

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

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

Moderation und Dokumentation
promediare >
Michael Lobeck
Buschweg 39
53229 Bonn

Fotos
Stadt Heidelberg