

Heidelberg

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

zur Rad- und
Fußwegverbindung über
den Neckar

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

	Themen	Anregung, Idee, Vorschlag, Hinweis	Ist vorgesehen / kann sinngemäß aufgenommen werden	Kann nicht aufgenommen werden	Begründung wenn keine Aufnahme vorgesehen ist / sonstige Kommentare
1.0	Bäume				
1.1		Alle Bäume erhalten (Gneisenaupark und Ochsenkopfwiese)		x	Leider kann der Erhalt aller Bäume nicht garantiert werden (die Ochsenkopfwiese gehört auch nur zu einem geringen Teil zum Planungsgebiet der Brücke), um eine auch verkehrlich sinnvolle Gestaltung der Brücke und ihrer Rampen zu ermöglichen. Die Aufgabe möglichst viele Bäume zu erhalten und Ersatzpflanzungen für gefällte Bäume zu schaffen, ist jedoch Bestandteil der Aufgabenstellung an die planenden Büros.
1.2		Bäume am Gneisenauplatz wirken als Emissionsschutz, deswegen erhalten		x	entsprechend 1.1
1.3		Bäume erhalten		x	entsprechend 1.1
1.4		Sicherstellen, dass die Bäume wirklich erhalten bleiben		x	entsprechend 1.1
1.5		Alle Bäume zu erhalten schränkt die Nutzungsmöglichkeiten der Flächen ein	x		
1.6		Nicht grundsätzlich alle Bäume erhalten, sondern eine gute Planung und Ersatzbäume schaffen	x		
1.7		Nicht die Maxime aufstellen „alle Bäume sollen erhalten bleiben“ besser eine sinnvolle Planung und nachher wieder begrünen und Ersatzbäume pflanzen	x		
1.8		Fällung „kranker Bäume“ nur, wenn unabhängige Fachleute dies bescheinigen		x	entsprechend 1.1
1.9		Bäume am Nordufer erhalten	x		
2.0	Grünflächen (allgemein und südlich des Neckars)				
2.1		Keine Grünflächen opfern		x	Da Flächen insbesondere für barrierefreie Rampen benötigt werden, können leider nicht alle Grünflächen unangetastet werden. Dennoch ist in der Aufgabenstellung fest vorgegeben, möglichst viele Grünflächen zu erhalten und diese aufzuwerten (Nutzungsangebote, Neupflanzungen).
2.2		Grünfläche erhalten		x	entsprechend 2.1.
2.3		Grünfläche erhalten		x	entsprechend 2.1.
2.4		Insgesamt möglichst viel Grün erhalten	x		
2.5		Keine Wohnflächen und Gartenflächen opfern		x	Südlich der Gneisenaustraße werden wegen der anzupassenden Verkehrsplanung Gebäude abgerissen werden müssen, dies ist jedoch unabhängig vom Brückenbauwerk vorgesehen.
2.6		Muss die Grünfläche erhalten werden?		x	Es sollte möglichst viel Grünfläche erhalten werden
2.7		Evtl. Grünfläche Gneisenaupark „opfern“, wenn dadurch an dieser Stelle etwas Besseres entstehen kann und es einen besseren Ausgleich im Quartier gibt (größere/bessere Grünfläche an anderer Stelle, z.B. Betriebshof)		x	Es ist vorgesehen, die Grünfläche des Gneisenauparks soweit möglich zu behalten und darüber hinaus aufzuwerten.
2.8		Bestehende Grünflächen entlang der Brücke qualifizieren	x		
2.9		Durch eine entsprechende Grünflächengestaltung könnte damit auch das Neckarufer in Bergheim aufgewertet werden und für Fußgänger attraktiver werden. (Idee #49)	x		
2.10		Durch Sträucher am Gneisenaupark diesen von den Straßen abschirmen	x		
2.11		Grünfläche auf der Brücke (Gneisenaupark), wegen des Verkehrs ist die Aufenthaltsqualität über dem Verkehr höher als am Boden, Vorbild Metro Linie Paris, New York	x		Thema der Aufenthaltsqualität auf der Brücke konnte aufgenommen werden, allerdings muss die Brücke in erster Linie ihre Querungsfunktion für den Fuß- und Radverkehr erfüllen. Platzbedarf, Mehrkosten und Pflegeaufwand für Bepflanzung auf der Brücke ist dann ggf. abzuwägen. Im Bereich des Gneisenauplatzes werden Baumkronen den Brückenweg "begrünen".
2.12		Am Gneisenaupark und der Ochsenkopfwiese sollten Bänke aufgestellt werden	teils x	teils x	Die Schaffung von Aufenthaltsqualität für den Gneisenaupark ist in der Aufgabenstellung enthalten. Die Fläche Ochsenkopf ist nicht Teil dieses Verfahrens.
2.13		Gute Fußwege in den Grünflächen (z.B. Gneisenaupark)	x		
2.14		Palmen am Gneisenaupark ersetzen (sind unpassend)	x		Die Grünflächengestaltung wird im Rahmen des Ideenteils neu überdacht. Die Palmen sind derzeit Teil der gesamtstädtischen Konzeption.

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

2.15		Prüfen, ob am südlichen Ufer eine Grünfläche möglich ist		x	Da die Flächen am Südufer im Bereich der Brücke keine öffentlichen sind, können diese nicht mitgeplant werden.
2.16		Gneisenaupark und Ochsenkopfwiese durch ein Tieferlegen der Autobahn miteinander verbinden, um zusammenhängende Grünfläche zu erhalten		x	Es gibt kein Projekt zur Umgestaltung der Bundesstraße (frühere Autobahn) und Straßenführungen in diesem Bereich. Daher kann dieser Vorschlag nicht Teil des Wettbewerbs sein.
2.17		Idee #4 :Mehr für Kinder Weitere Grünflächen und ein neuer Spielplatz wäre toll		x	Spielplatz an dieser Stelle aufgrund des starken Verkehrs eher nicht sinnvoll (Lärm- und Abgasbelastung entspräche nicht den Vorgaben)
2.18		Idee #60: Hoffentlich ist die Lage noch nicht so beschlossen, wie auf der Grafik zu sehen Es ist schon ein bisschen komisch, wenn da nach der Nutzung der beiden Grünflächen bei Ihnen wohl Gneisenaupark genannt gefragt wird...es fehlt ein schnell verwirklichter Bolzplatz, welcher idealer Weise in einem Käfig auf diesen Wiesen sein könnte ...von allen Seiten sind Fußgängerüberwege und es würde niemand gestört werden. Schutz dass kein Unfall wegen Bällen auf der Straße passiert würde ein großzügiger Käfig bieten.....aber wenn jetzt den Bergeimern mit noch einer weiteren ZUBAUMAßNAHME noch mehr Möglichkeiten zur freien Bewegung genommen wird ist das sehr traurig...In der Hoffnung das dies eine Anregung sein könnte	x		Bolzplatz an der Gneisenaubrücke bleibt erhalten, wird nur verschoben.
2.19		Idee #7 :Rad und Fußweg Die Grünanlagen sollten mit Bänken oder Tischen mit Bänken versehen werden. In Bergheim höhe Penta Park und Gneisenaupark gibts keine einzige Bank zum Verweilen. Kommentar: Dem kann ich nur zustimmen, momentan lädt der Park nicht zum Verweilen ein. Er wirkt eher wie eine grüne Verkehrsinsel im Autoström.	x		
2.20		Idee #55 :Grünflächen Bei diesen hochsommerlichen Temperaturen spüre ich die Abkühlung an den Wiesenenden Penta Park und am Großen Ochsenkopf. Alle Grünflächen als solche stärken, Wasserstellen und Nistplätze versehen. Eine städtische Blumenwiese schaffen, Ausrühflächen, breite Liegebänke installieren. Die Yorckstraße mit der Brücke überdecken. Östlich und westlich davon abdichten, so dass die Straße unter der Brücke in diesem Abschnitt nicht mehr sichtbar und hörbar ist. Quasi ein oberirdischer Tunnel. Terrassenförmig und auch per Rampen über die Ost- und Westseite Aufgänge auf die Brücke... Den Uferand am Neckar terrassenförmig nach Vorbild Neuenheimer Seite an der Alten Brücke gestalten. Vermutlich ist das Baden an der Stelle mit Nähe zum Wehr zu gefährlich. Daher einen ufernahen Wasserbereich von etwa 30 qm abtrennen, der bis Hüfthöhe begangen werden kann.	teils x	teils x	Themen der Aufenthaltsqualität und des Biotop-Erhalts sind vorgesehen. Das Thema Verkehrslärmabschirmung soll im Rahmen des Wettbewerbs über die Gestaltung der Grünfläche und der Rampen gelöst werden, da eine Überdachung der Yorckstraße leider nicht im Rahmen des Projektes realisiert werden kann. Auf der Südseite gibt es im Planungsbereich leider keine öffentlichen Flächen am Neckar (bis auf das Wegerecht im Bereich der Vangerowstr. 18-20, dieser ist auch Teil des Ideenteils), die entsprechend gestaltet werden könnten. Eine Badestelle ist auch aus Sicherheitsgründen (Nähe Wehr) nicht möglich.
2.21		Idee #39 :Rampe als Lärmschutzwall (1/2) Den Gneisenaupark als „Frei- und Grünfläche“ als solche zu bezeichnen ist okay, bringt aber als „Verkehrsinsel“ wie bei Kreisverkehrsanlagen für die Bürgerinnen und Bürger nichts, da die Aufenthaltsqualität wegen erschwerten Zugängen und massiver Verkehrs-lärm sehr schlecht ist. Trotz Bedenken, z.B. Brückenwarr über den Park und noch mehr Verkehr (Rad und Fuß sind auch Verkehr), finde ich gut, dass durch den Brückenbau eine Möglichkeit gegeben wird, den Gneisenaupark und andere Parks (Großer Ochsenkopf) aufzuwerten. Man könnte am Gneisenaupark für die Rampe als Zu- und Abfahrt von der Brücke Erde in der Nähe der B 37 aufschütten und dort Bäume hinpflanzen um den Verkehrslärm abzuschirmen. Dadurch kann im geschützten Park ein Spielplatz etc. errichtet werden. Das sähe ähnlich wie die Schippersbrug in Niederlande aus: http://bplusb.nl/en/work/victor-hugopark/ Der Große Ochsenkopf ist (leider) als Gewerbegebiet ausgewiesen und wahrscheinlich wird der Betriebsshot dort errichtet. Nichtsdestotrotz soll auf festlicher Fläche der Park ertüchtigt werden	teils x	teils x	Die Abschirmung des Verkehrslärms über die Gestaltung der Grünfläche Gneisenaupark ist Teil der Aufgabenstellung. Die Gestaltung der Fläche Ochsenkopf hingegen ist nicht Teil dieses Verfahrens.
2.22		Wohnbebauung und Aufenthaltsflächen von Emissionen des MIV abschirmen, derzeit wirken z.B. Bäume am Gneisenauplatz derartig	x		
2.23		Den Gneisenaupark mit den schönen Bäumen unbedingt lassen u. umgestalten mit Wiesenflächen u. Fahrradwegen, auch für Tiere. (Idee #32)	x		

3.0	Grünflächen am Nordufer				
3.1		Wegstück zwischen Wehrsteg und Neckarwiese wird auch rege von Fußgängern, auch mit Kindern, genutzt und sollte daher keine Fahrradstrecke für schnelle Radfahrer sein. Lieber weiter nördlich den Verkehr nach Neuenheim entlangleiten.	x		Die Begegnung verschiedener Nutzergruppen soll im Konzept der Planer mitgedacht und eingebunden werden.
3.2		Neckarwege – keine Radfahrer auf Ost-West-Weg auf Nordseite, da Gefahr für Fußgänger. Alternative: Wegverbreiterung.	x		entsprechend 3.1
3.3		es sollte kein Fahrverbot für Radfahrer auf dem Wegstück zwischen Wehrsteg und Neckarwiese eingerichtet werden, weil gern auch von Radfahrern genutzt	x		entsprechend 3.1
3.4		Joggingstrecke am Nordufer erhalten	x		entsprechend 3.1
3.5		Nutzungskonflikte bestehen zwischen Hundehaltern und Radfahrern am Nordufer und auf den anderen Grünflächen	x		entsprechend 3.1
3.6		Radweg am Nordufer verbreitern	x		entsprechend 3.1
3.7		Im Norden einen grünen ikonischen Stadteingang schaffen	x		Die Planerteams werden aufgefordert, das Brückenbauwerk in das Landschaftsbild einzubetten sowie in die Abfolge der anderen Neckarbauwerke einzubinden.

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

3.8		In Neuenheim am Ufer das Gelände modellieren, damit die Rampen nicht so hoch / lang sein müssen	x		Aufgabe der Planer ist es, die beste und praktikabelste Lösung für die Rampe zu finden. Hier ist auch die Modellierung des Geländes eine Möglichkeit.
3.9		Statt Rampen am Nordufer das gesamte Gelände höherlegen	x		entsprechend 3.8
3.10		Idee #16 :Nordseite - zwischen Wehr und Ernst-Walz Brücke Zwischen Wehr und Brücke befindet sich die Hundewiese. Die Gestaltung und vor allem das Auftreffen der neuen Brücke sollte so gelegt werden, dass sowohl Hunde als auch Radfahrer sicher bleiben. Im Moment fließt der Hauptfahradstrom über den Wehrsteg und somit weit genug entfernt von der Hundewiese. Schön wäre es, wenn die Hundewiese im Rahmen dieser Neugestaltung ausgeweitet werden könnte, um eine größere Rasenfläche (die Wiese, die direkt an die Hundewiese anschließt und nur durch eine Hecke von ihr getrennt ist, auf der früher die Pferde standen, wäre dafür bestens geeignet), auf der Ballspiel und auch das Spielen von Hunden miteinander möglich wäre. Die Wiese müsste dazu nur neu eingesät werden und regelmäßig gemäht. Außerdem soll unbedingt erhalten bleiben, dass Hunde nicht angeleint werden müssen, so dass man von der Hundewiese aus auch weiterhin sicher zum Leinpfad spazieren gehen kann.	x		
3.11		Idee #30 :Grünflächen im Bereich der Brücken Ich stelle mir Wiesenflächen mit schattenspendendem Baumwuchs vor-mit Trinkbrunnen für Mensch u. Tier. Liege- u. Sitzgelegenheiten aus Holz (siehe Bahnstadt), damit sich Angestellte in der Mittagspause entspannen können-möglichst Alles ohne Beton u. Eisenstangen, dazwischen Fahrradwege u. Blumeninseln ohne Asphalt. Flächen für Hunde und Strandflächen zum Baden....	x		
3.12		Die Brücke liegt auf der Skizze so, dass sie direkt am Ende der Hundewiese aufkommt. Das bedeutet einen gewaltigen Fahrradstrom so dass man als Fußgänger mit Hund dort dann nicht mehr sicher von der Wiese kommt. Es ist utopisch zu glauben, dass jeder Hund immer - vor allem die jungen - direkt vorher angeleint werden kann ... da wird es immer wieder welche geben, die hinauschießen, wenn das nicht gesichert wird. Mein Vorschlag wäre, die Hundewiese in Richtung Chirurgie auf die Wiese, wo vorher die Pferde standen, zu verlängern und an dem Weg zwischen Hauptachse und Chirurgie enden zu lassen. Dann würde ein herausrennender Hund auf die gegenüberliegende Wiese und nicht in den Fahrradstrom rennen. Das jetzige Ende der Hundewiese könnte man dann gegen die Fahrradfahrer mit einer schönen Mauer absichern. Da die Hundebesitzer mit ihren Hunden auf der Hundewiese sowieso Gassi gehen, wird der Umweg nicht stören. (Idee#18) <i>Kommentar:</i> Das ist eine gute Idee. Auf jeden Fall braucht es eine Mauer oder ähnliches sodass sich hier niemand in die Quere kommt.	x		
3.13		Keine Beeinträchtigung des Kunst-Trafohauses auf der Nordseite	x		
4.0	Parkhaus				
4.1		Begrüntes Parkhaus über der Gneisenaustraße/Gneisenauplatz für Bike & Ride und die Entlastung von Bergheim; auch unterirdisch möglich		x	Ein Parkhaus für ein Park&Ride-System kann nicht im Rahmen dieses Vorhabens (Bau der Rad- und Fußverbindung) beschieden oder realisiert werden. Anregung zu diesem Thema können aber im laufenden Verfahren zum Masterplan Neuenheimer Feld / Neckarbogen im Rahmen der dort laufenden Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht werden. Informationen dazu unter www.masterplan-neuenheimer-feld.de Eine Verzahnung der beiden Planungsverfahren Rad- / Fußverbindung und Masterplan Neuenheimer Feld / Neckarbogen ist vorgesehen.
4.2		Parkhaus unterirdisch errichten oder Straße damit abdecken		x	entsprechend 4.1
4.3		Parkhaus?		x	entsprechend 4.1
4.4		Tiefgarage unter Straße – Park & Ride Überbrücke		x	entsprechend 4.1
4.5		Park & Ride Möglichkeiten mitdenken		x	entsprechend 4.1
4.6		Parkhaus Gneisenauplatz zur Entlastung Neuenheimer Feld		x	entsprechend 4.1
4.7		Überbauung der Gneisenaustraße mit Parkhaus, Café/Restaurant auf dem Dach, Begrünung, Bike und Ride am Brückenkopf		x	entsprechend 4.1
4.8		Park & Ride Tiefgarage hier (Gneisenaupark)		x	entsprechend 4.1
4.9		Vermeidung von Verkehr durch Parkhaus (Entlastung Bergheim)		x	entsprechend 4.1
4.10		An der Südseite bietet sich die Chance für eine Park&Go bzw. Park&Ride-Tiefgarage. Statt wie heute ganz außen herum durch Bergheim/Walzbrücke/Campus/Zooparkhaus in Zukunft von der Autobahn direkt ins Parkhaus und zu Fuß oder mit Fahrrad über den Neckar in den Campus: Entspannter Spaziergang statt Stau. Das Parkhaus könnte als Tiefgarage mit Einhausung der 5-spurigen Straße ansprechend gebaut werden, dadurch Lärmreduktion für die Anwohner. Ein späterer Brücken-Anschluss an ein solches Parkhaus sollte möglich sein. (Idee #67)		x	entsprechend 4.1
4.11		Neue ÖPNV-Anbindung für Park & Ride-Pendler		x	entsprechend 4.1

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

4.12		Tiefgarage am Ende der B 37 perspektivisch ermöglichen (nicht verbauen): Brücke als Fußweg ins INF		x	entsprechend 4.1
4.13		Kein Parkhaus am Gneisenauplatz		x	entsprechend 4.1
4.14		Keine neuen Parkhäuser		x	entsprechend 4.1
4.15		Kein Parkhaus oder Parkflächen planen		x	entsprechend 4.1
4.16		Parkhaus zieht auch zusätzlichen Autoverkehr an		x	entsprechend 4.1
4.17		Parkhaus ist ein Tropfen auf den heißen Stein		x	entsprechend 4.1
4.18		Grün erhalten statt Tiefgarage und noch mehr Autos nach Bergheim holen.		x	entsprechend 4.1
5.0	Nutzungsmöglichkeiten im Umfeld der Brücke		x		In der Aufgabenstellung wird auf die entsprechenden Nutzungsideen aus der Bürgerschaft verwiesen, die in der Dokumentation der Beteiligung (Veranstaltung und Online) für die Planungsbüros nachzulesen sind.
5.1		Kleine Geschäfte, Kiosk unter der Brücke	x		
5.2		Toilettenhäuschen an einem möglichen Café	x		
5.3		Servicestation für Radfahrer an beiden Ufern	x		
5.4		Stromtankstellen unter den Brücken für E-Bikes Pressluft-Anlagen z. Aufpumpen - (Idee #56)			
5.5		Bedarf und Rentabilität einer Gastronomie kritisch prüfen, damit diese nicht wieder schließen muss	x		
5.6		Kleine Platzanlage unter der Brücke	x		
5.7		Aussichtsplattform(en) auf der Brücke, die interessante Blicke auf Heidelberg ermöglichen und um Konflikte zwischen Fußgängern/Touristen und Radfahrern zu vermeiden	x		
5.8		Nischen zum Verweilen auf der Brücke vorsehen: Platz „zum Staunen“ gen Westen (Abend / Sonnenuntergang), für die Schlossbeleuchtung, aber v.a. für den Alltag: Brücke auch mit Nischen, die zum Verweilen einladen – auch für die Bergheimer.	x		
5.9		Straßen im Brückenbauwerk verschwinden lassen		x	Diese Idee ist technisch gesehen nicht realisierbar: Die Brücke folgt nicht dem Straßenverlauf und hat auch nicht die entsprechende Breite.
5.10		Brückendichter im Pfeilerhaus		x	Das bereits bestehende "Haus am Wehrsteg" wird erhalten bleiben und bietet Raum für Kultur und Kunst.
5.11		Keine Schmutzdecken unter der Brücke, gute Beleuchtung	x		
5.12		Idee #46 :Umtragestelle für Kanus Der Neckar ist als Kanuwanderfluss in Heidelberg unattraktiv. Es fehlt eine Umtragestelle am Wehr Wieblingen. Da unter der neuen Brücke wahrscheinlich das Ufer befestigt wird, kann dort eine Ein-/Ausstiegsstelle geschaffen werden. Der Umtrageweg führt dann linksufrig zum Unterwasser, wo ebenfalls eine Ein-/Ausstiegsstelle einzurichten wäre. Im Rahmen des Projektes "Gelbe Welle" würde der Kanu-Verband Baden-Württemberg diese Aufwertung des Neckars sehr begrüßen.		x	Diese Nutzungsidee ist aus verschiedenen Gründen leider nicht realisierbar: Es gibt gegenwärtig keinen durchgängigen Uferweg, der aufgrund der Wehrrarbeiten auch mittelfristig nicht geschaffen werden kann. Zudem stellt das Naturschutzgebiet besondere Herausforderungen an die Nutzung des Neckars zum Kanuwandern. Es ist angedacht gemeinsam mit dem Verband Rhein-Neckar sich des Themas Kanuwandern am Neckar zwischen Heideberg und Mannheim grundsätzlich anzunehmen und eine im Gesamtkontext entwickelte Lösung zu erarbeiten. Das Projekt sich allerdings noch im Anfangsstadium, so dass aktuell hier noch keine Ergebnisse vorliegen.
5.13		Zugang zum Fluss vom Südufer aus ermöglichen (z.B. Bootsanleger)		x	Auf der Südseite gibt es im Planungsbereich keine öffentlichen Flächen am Neckar, die entsprechend gestaltet werden könnten. Badestelle außerdem aus Sicherheitsgründen (Nähe Wehr) nicht möglich.
5.14		Idee #61 : Bewirtschafteter Neckarstrand Was in Heidelberg fehlt ist ein bewirtschafteter Neckarstrand, vergleichbar (auch bzgl. der Kapazität) beispielsweise mit dem OEG City Beach in Mannheim, d.h. Sand und Liegestühle direkt am Wasser mit Essens- und Getränkeverkauf. Sofern realisierbar ggf. mit einer kleinen Lagune zum Baden und als Anlegeplatz für Kanus (vgl. die Idee von npemeyer) ähnlich wie in Mannheim am Bootshaus / Fernmeldeturm. Kommentar: Das sehe ich auch so. Sollte sich so etwas (z.B. ähnlich dem KU17) am Nordufer realisieren lassen, würde das die Attraktivität der Radbrücke neben dem Radpendlerverkehr auch für Touristen nochmal deutlich steigern.			Am Südufer stehen keine ausreichenden öffentlichen Fläche für eine derartige Idee zur Verfügung. Ob dies am Nordufer realisiert werden könnte, muss durch die Planungsbüros geprüft werden vor allem vor dem Hintergrund der verschiedenen Naturschutzgebiete in diesem Bereich.
5.15		im Grün unter der Brücke: Trinkwasser-Brunnen - (Idee #56)		x	Es gibt derzeit kein Gesamtkonzept zur Aufstellung und dem Betrieb von Trinkwasserbrunnen in Heidelberg. Vielmehr lehnt die Stadt Heidelberg zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund des hohen Wartungsaufwand und der Kosten eher ab.

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

6.0	Funktionen und Funktionalität der Brücke				
6.1		Verbindung als Ganzes planen und denken – und möglichst auch in Einem realisieren	x		Dies ist so geplant. Die Verbindung soll von der Gneisenaubücke bis Neckarufer Nord/Neuenheimer Feld in einem geplant und umgesetzt werden.
6.2		Natürliche Materialien verwenden		x	Die Materialwahl sollte den Planern freigestellt sein. Ziel des Ideenteils ist unter anderem die richtige gestalterische Antwort für die vorhandene Situation zu finden. Hierzu gehört auch die Materialwahl, die insbesondere bei den notwendige Spannbreiten eine Kosten/Nutzen-Abwägung notwendig macht.
6.3		Effiziente Wegeführung ohne unnötige Umwege – Bögen für die Ästhetik sind in Ordnung (Beispiel Aachen), aber keine Verlängerung um Faktoren (ausgehängte Beispiele Xiamen, Saßnitz)	x		
6.4		Grün auf und an der Brücke ermöglichen	x		Thema der Aufenthaltsqualität an und auf der Brücke konnte aufgenommen werden, allerdings muss die Brücke selbst in erster Linie ihre Querungsfunktion für den Fuß- und Radverkehr erfüllen. Platzbedarf, Mehrkosten und Pflegeaufwand für Bepflanzung auf der Brücke ist dann ggf. abzuwägen. In Teilen werden Baumkronen den Brückenweg "begrünen".
6.5		Überdachung der Brücke als Wetterschutz und Nutzung des Dachs als Solardach		x	Eine Überdachung ist auch aus stadtgestalterischer Sicht schwer vorstellbar, denn es verstärkt die Erscheinung der Brücke im Landschaftsraum. Zudem wäre das nicht förderfähig und damit nicht finanzierbar. Dennoch ist es Aufgabe der Planungsteam eine angemessene Lösung zu finden. siehe auch Anmerkung zu Punkt 6.12
6.6		Möglichst keine Hindernisse auf der Brücke	x		Die Lauf- und Fahrwege müssen aus Sicherheitsgründen natürlich frei sein.
6.7		Ausreichende Beleuchtung (nicht so funzelig wie in der Bahnstadt) - (Idee #56)	x		Eine ausreichende, aber auch naturverträgliche Beleuchtung zu gewährleisten, ist in der Aufgabestellung enthalten. Allerdings ist zugleich Vorgabe, dass wegen des benachbarten FFH-Schutzgebiets die Beleuchtung nur indirekt und nach unten abstrahlend sein kann.
6.8		Solarlichter für Bodenbeleuchtung verwenden	x		entsprechend 6.7
6.9		Bei der Beleuchtung Nähe zum Naturschutzgebiet beachten: viele Insekten die angezogen werden könnten	x		entsprechend 6.7
6.10		nachts gut ausgeleuchtet sein sollte um auch zu später Stunde eine sichere Umgebung zu bieten. (Idee #50)	x		entsprechend 6.7
6.11		Idee #42 :Handbuch Radbrücken Die Brücke muss möglichst niedrig errichtet werden, dadurch kann einerseits Material und auf der anderen Seite Höhenkräfte für Fußgänger und Radfahrende gespart werden. Jedoch muss die Sicht von der Straße auf die Ampeln beachtet werden. Weitere wichtige Infos sind in diesem Handbuch enthalten: https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload/Brief_Dutch_Design_Manual_for_Bicycle_and_Pedestrian_Bridges_v1.3.pdf	x		Die optimale Linienführung im Rahmen der verschiedenen Abhängigkeiten (Durchfahrts Höhen, min./max. Steigungen) ist den Planungsteams in der Aufgabenstellung vorgegeben.
6.12		Idee #48 :Praktisches Form follows function. - Blitzschutz! Sporadische Laternen reichen dazu nicht wirklich aus. (Idee #48) - Vandalismusschutz (Idee #48)		x	Hinweise zur Wettertauglichkeit der Brücke können in dieser Wettbewerbsstufe noch keine Berücksichtigung finden, weil hier noch eine viel weniger detaillierte Planung gemacht wird. Erst wenn es Richtung Umsetzungsplanung geht, werden diese Themen relevant. Sie werden zu einem späteren Zeitpunkt wieder einfließen in den Planungsprozess.
6.13		Notrufknöpfe - (Idee #56)		x	Dieses System ist in Heidelberg aktuell nicht etabliert, so dass derartige Knöpfe auch im Rahmen des Brückenprojektes nicht vorgesehen sind
6.14		Die Brücke sollte so niedrig wie möglich gebaut werden. (Idee #68)	x		entsprechend 6.11
6.15		Die Planung bietet ein hohes Potential zur Verkehrsentlastung u.a. Bergheims, wenn sie funktional gut nutzbar ist, d.h. u.a. • Die Höhe sollte so niedrig wie möglich sein und die Auffahrten sollten so wenig Steigungen wie möglich aufweisen. (Idee #67) • Doppelsteigungen (hoch und wieder runter und wieder hoch) sollten vermieden werden (Idee #67)	x		entsprechend 6.11 Eine Doppelsteigung innerhalb der Neckar-Verbindung wird es nicht geben. Hin zur Gneisenaubücke ist eine Absenkung jedoch nicht zu vermeiden, weil es sich hier um zwei verschiedene Bauprojekte zu unterschiedlichen Zeitpunkten handelt.
6.16		Die Brücke direkt mit Gneisenaubücke verbinden. 2 Rampen werden vielen zu schwierig sein & die nehmen weiter die Ernst-Walz Brücke. (Idee #47)		x	entsprechend 6.15
6.17		Idee #14 :Wenig Steigungen Es wäre schön, wenn man von der Gneisenaubücke kommend nicht erst herunter- und dann wieder hochfahren muss, sondern auf einer Ebene verbleiben kann. Das ist auch ein Sicherheitsthema, da sonst viele Radler versuchen werden, zwischen den Brücken Schwung mitzunehmen und im Auffahrtsbereich an der Gneisenaubücke mit hohem Tempo durchfahren werden.		x	entsprechend 6.15

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

6.18		Die Zufahrt auf der Berghheimer Seite sollte so sein, dass man von der neuen Gneisenaubrücke nicht erst hinunter und dann wieder hinauf muss. Das wird sonst die Akzeptanz erheblich beeinträchtigen. (Idee #37)		x	entsprechend 6.15
6.19		Sonnenschutz - fehlt z.B. in der Bahnstadt - so fährt man kilometerweit ohne Schatten - (Idee #56)		x	entsprechend 6.15
6.20		Wetterschutz, Windschutz, Schutz vor Eis/Glätte	x		Auf Windempfindlichkeit im Bereich des Neckars wird verwiesen. Welche Formen und Gestalt hier möglich sind, müssen die Planungsteams entsprechend ihres Entwurfs erarbeiten. Zu Fragen der Wettertauglichkeit: entsprechend 6.12
6.21		(Plexi)Glas-Windschutz mit Tieren drauf als Hinweis auf den Zoo - (Idee #56) <i>Kommentar:</i> Bitte bloß keine Glas-/Plexiglas-Wände, diese werden immer mit Graffiti besprüht und mit Wind und Wetter hat man irgendwann keine Sicht mehr durch die trüben Scheiben.	x		entsprechend 6.20
6.22		Idee #3 :Rad und Fußweg Da keiner der Themenbereiche die Funktionalität der Brücke behandelt, trage ich das hier als neue Idee ein: Wie auch immer die Brücke aussehen wird: Da die Neckarbrücken ohnehin schon das Problem der Windempfindlichkeit haben und die Stadt bei einer der beiden Brücken am Geländer keine Windgitter mehr aufstellt, sollte diese Brücke einen ausreichenden Windschutz integriert haben.	x		entsprechend 6.20
6.23		Windschutz - besonders im Winter. Gerne durch gläserne Seiten. (Idee #48) <i>Kommentar:</i> Glasseiteenteile fände ich sehr ansprechend.	x		entsprechend 6.20
6.24		wind- und wettertauglich bauen	x		entsprechend 6.20
6.25		Fahrbahn beheizen?		x	Eine Beheizung der Fahrbahn ist leider nicht finanzierbar. Jedoch ist das Thema Glätteschutz ein wichtiger Aspekt und kann beispielsweise in Bezug auf die Wahl des Bodenbelags berücksichtigt werden. Weiteres Verfahren mit Hinweis entsprechend 6.12
6.26		Da die Brücke über den Neckar führt, ist natürlich im Winter die Gefahr der Vereisung gegeben - so wie das jetzt immer schon auf den Ernst-Waltz- und Theodor-Heuss-Brücke der Fall ist - und daher die Benutzbarkeit zu den Schlechtwettertagen eingeschränkt ist und gefährvoller. Es wäre daher angebracht, entweder eine (temporäre) Überdachung mit zu bauen (natürlich optisch dezent) oder aber, so wie dies z.B. im kanadischen Montreal durchgängig ist, den Fahrbelag zu beheizen. (Idee #58)		x	entsprechend 6.25, 6.15 und 6.12

7.0	Gestaltung des Radweges				
7.1		gute Trennung Fuß- und Radverkehr	x		
7.2		sehr gute Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr (Idee #63);	x		
7.3		Fußgänger u. Radfahrer baulich getrennt - (Idee #56)	x		
7.4		Wie schon von einigen beschrieben, sollte es in jedem Fall eine Trennung von Radfahrenden und Fußgänger/innen geben, die am besten sehr klar und ggf. auch durch eine bauliche Trennung zu erkennen ist, da einige Radfahrende nun einmal zu gefährlicher Fahrweise neigen und insbesondere Fußgänger/innen nicht beachten. (Idee #70)	x		
7.5		Keine Kreuzung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer planen, denn dann sind Konflikte vorprogrammiert.	x		
7.6		Durchgängige Spuraufteilung (Fuß und Rad) von Gneisenaubrücke zur Neckarbrücke, das heißt, kein Seitenwechsel der Rad- und Fußgängerspuren beim Übergang zur nächsten Brücke			
7.7		Akustische Mittellinie zwischen den Radspuren	x		Die Trennung der Spuren ist Aufgabe der Planungsteams. Die Finanzierbarkeit einer akustischen Unterstützung muss seitens der Planungsbüros geprüft werden, was aber frühestens erst Thema in der zweiten Wettbewerbsstufe oder späterer Planungen wird, wenn es um die Detailplanungen geht.
7.8		Kreuzungsverkehr gut lösen	x		entsprechend 7.5
7.9		Da in Heidelberg der Fahrradverkehr doch sehr ausgeprägt ist und die Einigkeit von Fußgänger und Radfahrer nicht so sehr auf den Straßen vorherrscht würde ich eine Teilung der Fahrspuren und der Fußgängerbereiche vorschlagen. In Kopenhagen gibt es da sehr schöne Beispiele im Bereich von Brückenüberfahrten. Ich bin selber dort gefahren und es ist sehr angenehm zu wissen, dass kein Fußgänger auf meiner Spur zu erwarten ist wenn ich mit Geschwindigkeit die Brücke hoch oder runter fahre. (Idee #69)	x		
7.10		<i>Kommentar 2 zu Idee #28:</i> Rad- und Fußwege klar trennen (evtl. den Wehrsteg als Fußweg weiter nutzen und die neue Brücke nur für Fahrräder?).	x		
7.11		Möglichkeiten zum Überholen, günstige Lösungen dafür suchen	x		Möglichkeit zu Überholen ist im Querschnitt vorgesehen.
7.12		Breite muss Überholvorgänge ermöglichen	x		

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

7.13		Ich denke eine so enge Brücke kann den Berufs- und Flanierrad- sowie Fußgängerverkehr nur schwer bewältigen. Vermutlich erhöht sich aufgrund der Enge das Aufkommen riskanter Überholmanöver. Für mich als Berufsraddler geht es um eine schnelle und sichere Alternative zu geteilten Fußwegen und Straßen. Man sollte sicher überholen können, ohne den Gegenverkehr oder Fußgänger zu gefährden. (Kommentar)	x		
7.14		Dass es keine scharfen "Knicke" gibt, gleiche Höhe und dass man auf breiten Wegen Radfahrer überholen kann. Dann würde ich auch kurze Umwege in Kauf nehmen. (Idee #26)	x		
7.15		4 Meter breite Fahrbahn für Fahrräder		x	Die Radverbindung wird als Fahrradhauptachse in Anlehnung an die Entwurfsmerkmale eines Radschnellweges geführt. Mit den Anforderungen für Radschnellverbindungen sind ausreichende Breiten erforderlich, die das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen jeweils zwei nebeneinanderfahrender Radfahrer ermöglichen. Wegen des zu erwartenden hohen Verkehrsaufkommens wird für die Planungsaufgabe davon ausgegangen, dass das Überholen bei einem entgegenkommenden Fahrrad möglich sein muss. Damit ergibt sich die Breite des Verkehrsraumes des Radwegs zu 3,30 m zuzüglich eines inneren und äußeren Sicherheitsraumes, der hier mit jeweils 25 cm angegeben werden kann, so dass die Gesamtbreite des Radweges mit 3,80 m ausreichend ist. Für beengte Verhältnisse ist die Breite von 3,20 m zulässig.
7.16		ausreichend breit zum Nebeneinanderfahren auch bei Gegenverkehr (Idee #48) <i>Kommentar:</i> Fußwege abgesetzt vom Radweg für eine deutliche Trennung. Ein breiter Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung.	x		siehe auch Anmerkung zu 7.15
7.17		Bahnbreite für die Zunahme von Lasten – und E-Bike planen	x		siehe auch Anmerkung zu 7.15
7.18		Breite sollte 6 m sein		x	entsprechend 7.15
7.19		Die Brücke & Rampen sind zu schmal. 6m ist nicht ausreichend für so unterschiedlich schnellen Verkehr in beide Richtungen wie z.B.: zur Arbeit gehende Fußgänger, flanierende Fußgänger, kranke & ältere Menschen auf dem Weg zur Klinik, Rollstühle / Kin-derwagenschieber, Kinder, schnelle & langsame Radfahrer mit & ohne Anhänger, Pedelecs, Skateboarder usw. Monowheels & Hoverboards werden zukünftig auch stark zunehmen. Da sind Konflikte & Unfälle vorgegeben. Siehe Radweg Bahnstadtpromenade. Für die Hebelstraßenbrücke z.B. sind 9m Breite vorgesehen für Fuß- & Radwege und das erheblich baulich getrennt. Die sehr, sehr breiten Wege auf der Ernst-Walz-Brücke sind ja für Radfahrer auch nur in eine Richtung freigegeben wegen der Unfallgefahr. (Idee #47)		x	entsprechend 7.15
7.20		Idee #53 :Aussehen der Brücke Zwar breit - etwa 6 Meter - , aber direkt über dem Neckar die Brücke maximal 3,50- 4 Meter breit halten. Das, um die Durchfahrgeschwindigkeit für Radler zu mindern. Über dem Wasser also kein Radschnellweg anstreben, sondern wegen Flaniermeilentempo vorgeben. Die Brücke ist auch Aussichts- und Verweilplatz, daher erfordert es etwas langsameren Radverkehr.		x	entsprechend 7.15
7.21		Die Überquerung der Brücke muss für Radfahrer nicht unbedingt schnell sein (Schnellweg), Qualität ist wichtiger		x	Da die Verbindung auch Bindeglied in der Radschnellverbindung zwischen Mannheim und Heidelberg ist, müssen die Anforderungen an einen Radschnellweg berücksichtigt werden. Dies erfordert die Breite von 6,30 insgesamt.
7.22		Entschleunigung der Abfahrten für Radfahrer, damit es nicht zu gefährlichen Situationen kommt		x	Auch dieses Thema wird erst relevant für die vertiefende Umsetzungsplanung nach dem Wettbewerb (analog 6.12), weil im Wettbewerb, die Planungsteams erst einmal einen grundlegenden Ansatz entwickeln werden.
7.23		Auch an Lastenräder denken	x		siehe auch Anmerkung zu 7.15
7.24		insbesondere die Kreuzungspunkte und Anschlussstellen an das bestehende Rad-und Fußwegenetz müssen Bestandteil der Planung und auch des Sicherheitsaudits (nächster Punkte) sein (Idee #63)	x		Für die Kreuzungsproblematik sind die Planungsbüros aufgefordert die bestmögliche Lösung, auch für die Kreuzungspunkte, zu entwickeln. Im Rahmen der Planungen werden alle bestehenden Sicherheitsvorschriften berücksichtigt.
8.0	Gestaltung des Fußweges				
8.1		Genügend Platz für Fußgänger	x		Von den 6,30 m Gesamtbreite sind im vorgegebenen Querschnitt 2,50 Meter inklusive der Bordkanten vorgesehen.
8.2		Fußgänger nicht vergessen. Auch für die gut erreichbar und attraktiv gestalten mit eigenen Flächen und Orten zum Verweilen	x		
8.3		Aufenthaltsqualität auf Brücke, Räume zum Verweilen, Fotos machen, Café.	x		
8.4		Gesonderte Aussichtsplattformen für Touristen und Fußgänger, so dass Rad-Schnellverkehr nicht gebremst wird.	x		
8.5		Aussichtsplattform – bessere Lösung als auf Theodor-Heuss -Brücke.	x		

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

8.6		Aussichtsplattform für Fußgänger	x		
8.7		"Ausweiche" bzw. Plattform zum Umschauen, für Fotos etc. (Idee #48) <i>Kommentar:</i> Ausweiche-/Verweilbuchten mit Sitzgelegenheiten (nicht mit Blick auf Fahrbahn sondern Richtung Schloss bzw. Naturschutzgebiet)	x		
8.8		Balkone (Nischen) z. Entschleunigen/Pausieren, mit Aussichts-Fernrohren - (Idee #56)	x		
8.9		Bilderrahmen mit Naturschutzgebiet als Hintergrund für Selfies - (Idee #56)		x	In der Aufgabenstellung können leider keine gestalterischen Details für die Planungsbüros vorgegeben werden. Die Idee ist aber in der Dokumentation zur Beteiligung festgehalten und für die Büros nachzulesen.
8.10		Falls man doch ein wenig träumen darf in Sachen Stadtbild: Bäume auf der Brücke verschönern mit Sitzbänken oder Aussichtsplattformen den Aufenthalt. Ja, Bäume auf der Brücke! Siehe da: https://bicycledutch.wordpress.com/2017/01/03/moreelsebrug-utrecht/ (Idee#41) <i>Kommentar:</i> Traumhaft! Ich würde mir noch gekennzeichnete Fahrstreifen für die Fahrtrichtung wünschen. Ansonsten ist dieses Beispiel schon sehr ansprechend! Würde sich auch optisch gut als Verbindung zwischen moderner Bahnstadt und N.-feld einfügen, wie ich finde.	zum Teil x	zum Teil x	Das Thema Aufenthaltsqualität auf der Brücke konnte aufgenommen werden, aufgrund von finanziellen Gründen wird der Schwerpunkt jedoch zunächst auf der Funktionalität der Brücke liegen. In Teilen werden Baumkronen den Brückenweg "begrünen". Darüber hinaus gehende Gestaltungsmöglichkeiten werden hinsichtlich Platzbedarf, Mehrkosten und Pflegeaufwand der Bepflanzung geprüft.
8.11		Ein paar breite Bänke auch auf die Brücke bringen. Das schmälert die Brückenbreite und trägt zu etwas geringerer Durchfahrtesgeschwindigkeit bei. (Idee #55)		x	entsprechend 8.10

9.0	Einbindung ins Stadtbild		x		Über einen Verweis in der Aufgabenstellung werden die Planungsbüros auf die verschiedenen Ideen der Bürgerschaft zu dieser Frage aufmerksam gemacht, damit sie dies als Inspiration für ihre eigene Idee nutzen können.
9.1		Ist die Brücke wirklich wichtig für das Stadtbild? Von wo wird sie gesehen? Sie muss doch vor allem funktional sein.	x		entsprechend 9.0
9.2		Idee #40 :Prestige oder Funktionalität? Eine Frage des Geldes Eine durchgängige, filigrane Brücke auf dünnen Pfeilern stützt sich über die B 37 und den Gneisenaupark und eine ästhetische Schrägseilbrücke spannt sich über den Neckar. So könnte die Brücke in Heidelberg aussehen: https://www.rnz.de/cms_media/module_img/464/232098_1_org_image_b69a0380e50edf94dedd92b6f25a34ee.jpg Die Verbindung soll durchgehend auf gleicher Höhe bleiben und möglichst niedrig gebaut werden, um Zu- oder Abfahrten zu erleichtern. Ich setze auf Funktionalität: Durch die Kombination aus kostengünstige Brückenfertigungssegmente und leichte Transporte (Menschen und Fahrräder) über die Brücke kann eine elegante Verbindung geschaffen werden, die „so leicht“ aussieht wie die Schlangenbrücke (http://www.newherp.com/interessante-kopenhagen-radfahren-architektur-schlange-brucke/). Natürlich wird die Neckarbrücke breiter (6m mit Fußverkehr).	x		entsprechend 9.0
9.3		Idee #50 :Funktionalität vor Design Als Bürger ist eine möglichst bequem nutzbare Brücke wichtiger als ein aufwendiges Design. Daher sollten die verfügbaren Mittel zunächst in die Funktionalität (z.B. breite Wege, Windschutz, zusätzliche Auffahrten, etc.) investiert werden! Ansonsten plädiere ich für eine "freundliche" Architektur in Sandstein oder hellem Holz, welche nachts gut ausgeleuchtet sein sollte um auch zu später Stunde eine sichere Umgebung zu bieten.	x		entsprechend 9.0
9.4		Idee #28 :Reisezeit und Komfort entscheiden über die Attraktivität! Trotz allen Gegenwindes aus Bergheim bei der Bürgerbeteiligungsveranstaltung: Die neuen Radbrücken sind unverzichtbar, denn die Radwege Mittermaierstraße/Ernst-Walz-Brücke sind lebensgefährlich. Der Wehrsteg ist für die Freizeit nett, aber für Pendler eine Zumutung und wann und wie der neue Wehrsteg kommt, steht in den Sternen. Für den Erfolg der geplanten Radschnellverbindung einschließlich der Brücken sind REISEZEIT und KOMFORT entscheidend, damit mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen und u. a. das Neuenheimer Feld entlastet wird. Das ist den Büros auf den Weg zu geben und unter diesem Hauptaspekt sind die Entwürfe zu beurteilen. Wenn dann noch ein spektakuläres Brückenbauwerk und neues Highlight im Neckartal dabei herauskommt, das IBA und Stadtplaner glücklich macht - umso schöner! <i>Kommentar 1:</i> Dem stimme ich voll zu. <i>Kommentar 2:</i> Absolut richtig! Ampeln, Rampen, Straßenüberquerungen (wie jetzt wenn man beispielsweise aus Wieblingen kommt) und alles was den Radverkehr bremst (wie von Urop bei den Grünflächen vorgeschlagen) unbedingt vermeiden.	x		entsprechend 9.0
9.5		<i>direkt dazu:</i> Widerspruch: die Bergheimer sehen die Brücke – sie ist künftig stadtbildprägend für den Westen Bergheims	x		entsprechend 9.0
9.6		Man sollte die Brücken über den Neckar gemeinsam betrachten: Alte Brücke steht für das alte Heidelberg. Diese Brücke könnte für das neue Heidelberg stehen und auch für eine neue Mobilität. Gleichzeitig könnte man Elemente der Alten Brücke aufgreifen.	x		entsprechend 9.0

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

9.7	Es sollte eine Heidelberg-typische Brücke werden: Bundsandstein als Sockel und darauf aufbauenden ein Stahlskelett, das Elemente des Wehrstegs aufgreift. Die Brücke sollte auch (wie der Wehrsteg) geradlinig verlaufen.	x		entsprechend 9.0
9.8	Brücke eher geradlinig führen (gutes Beispiel: Weil am Rhein)	x		entsprechend 9.0
9.10	Mit der Brücke nicht die Chance auf Anerkennung von HD als Weltkulturerbe verbauen	x		entsprechend 9.0
9.11	Es sollte eine filigrane und leichte Brücke sein, aber auch sehr funktional den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs gerecht werden. Gleichzeitig sollte sie auch ökologische Aspekte beachten.	x		entsprechend 9.0
9.12	Idee #13 :Leichtigkeit Die Platzierung zwischen Wehr und Ernst-Walz-Brücke verlangt nach einer federleicht wirkenden Hängekonstruktion. Da über diese Brücke keine 40-Tonner fahren müssen, sollte eine Konstruktion gewählt werden, die höchstens durch ihre Leichtigkeit auffällt. Ein Beispiel findet sich auch unter: https://structurae.de/bauwerke/fussgaengerbruecke-sassnitz/fotos . Für eine gute Grundidee halte ich, insbesondere bzgl. der Anbindung der Vangerowstraße, spiralförmige Auf-/Abfahrten bzw. Treppen wie beispielsweise hier: http://view.stern.de/de/rubriken/architektur/schwarz-weiss-bruecke-duesseldorf-beton-rheinbruecke-abfahrt-radweg-standard-3674831.html?k=30726&r=3	x		entsprechend 9.0
9.13	Idee #66: Leichtigkeit, Nachhaltigkeit und architektonischer "wow"-Effekt Die Brücke sollte insgesamt so leicht und filigran gestaltet werden, dass sie sowohl über den Grünflächen und den zu querenden Straßen als auch über dem Neckar "schwebt". Sie passt sich so einerseits den relativ flachen bestehenden Brücken an ("Blick vom "Schloss"), andererseits bildet sie einen modernen und optisch überraschenden Kontrapunkt zu den eher massiven bestehenden Brücken. Anregungen für die leichte, materialsparende architektonische und konstruktive Gestaltung gibt die Bionik (filigrane Stützen, tensegr Strukturen). Besuchern, die das "barocke Heidelberg" erwarten, präsentiert sich die Stadt in Bergheim ganz anders als erwartet - ein vielleicht unvergesslicher "wow-Effekt"! Leichte Strukturen mit langer Lebensdauer sind in der Regel auch besonders material- und energiesparend und verursachen signifikant weniger Emissionen (CO2). Die Ökologie sollte ein zusätzliches Kriterium für die Bewertung der eingereichten Vorschläge sein, z.B. durch eine life-cycle Betrachtung.	x		entsprechend 9.0
9.14	Eine leichte Konstruktion mit indirekter Beleuchtung, etwas höher gelegen als die Autobridgen. (Kommentar)	x		entsprechend 9.0
9.15	Die Brücke sollte eine „Landmarke“ setzen und auch als Aussichtspunkt für einen Blick auf Heidelberg dienen	x		entsprechend 9.0
9.16	Idee #35 :Neues und Altes zweckmäßig verbinden Die neue Brücke sollte leicht wirken, überdacht sein, so dass Wind und regen den Radfahrern nichts anhaben können, aber gleichzeitig einen guten Ausblick auf das alte Heidelberg geben. (Das wäre ein absolutes Highlight und würde sicherlich gern genutzt werden. Ich könnte mir solch eine Brücke vorstellen, https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/verkehr/chicago-schwimmenden-ueberdachten-radweg-bauen/ jedoch die Pfeiler etwas angelehnt an die die Alte Brücke von Heidelberg. Auf jeden Fall sandsteinfarben und vielleicht runde Bögen. Die Brücke könnte nachts mit dem gleichen Licht wie die Alte Brücke beleuchtet sein, aber umwelt-freundlich Als Abfahrten würde ich mir leichte kreisförmige Abgänge wünschen, die platzsparend sind und einfach zu befahren sind. Wie im Beispiel Chicago könnten die Bedachung mit transparenten dezenten Photovoltaikzellen bestehen, die die Energie für die Beleuchtung nachts liefern.	x		entsprechend 9.0
9.17	Idee #1 :Super Sache - Mut für architektonisches Highlight Diese Verbindung ist eine super Sache und längst überfällig, um die guten Radwege südlich der Bahngleise und nördlich des Neckars schnell und ohne Belastung durch den Autoverkehr miteinander zu verbinden. Hier sollte Mut für ein architektonisches Highlight gezeigt werden. Die Brücke wird den Städteingang prägen und sollte ein tolles Entrée für Heidelberg bilden. Kommentar 2: Dem schließe ich mich an. Allerdings befürchte ich, dass wie immer die architektonischen Highlights das Budget sprengen werden.	x		entsprechend 9.0
9.18	Die Radbrücke muss als hochwertig gestaltet und als identitätsstiftend wahrgenommen werden. luftig-leichtes Ingenieurbauwerk. Ein Hauch über den Neckar. (Idee #62)	x		entsprechend 9.0
9.19	Unauffällig bauen	x		entsprechend 9.0
9.20	Kommentar 1 (zu Idee #1) : Die Brücke sollte sich lieber dezent in die Umgebung einfügen, denn die Funktionalität ist das wichtigste Kriterium. Da sie zwischen Wehrsteg und Ernst-Walz-Brücke liegt, wäre eine sehr auffällige Konstruktion zu viel, zumal das Naturschutzgebiet Altnacker Heidelberg-Wieblingen sehr nahe liegt. Durch die geplante geschwungene Form wird die Brücke schon genug ins Auge fallen.	x		entsprechend 9.0
9.21	Idee #34 :Eine neue Brücke mit historischem Charakter Die Brücke sollte jedenfalls nicht so aussehen wie unser "Stadtter Heidelberg" (trostlos und öde). Sie sollte sich eher dezent in das Stadtbild eingliedern und dennoch ein Hin-gucker sein. (evtl. auch für Touristen) Vielleicht mit Sandstein Elementen / Stelzen die zum Schloss und der Altstadt passen. Bildhauerarbeiten wie am Portal der Universitätsbibliothek könnten der Brücke Klasse und Charme verleihen. (Oder auch Bezug zur Stadtgeschichte) Wenig "nackter" Beton, eher zu Stahl und Stein greifen. (Betonflächen werden eh wieder mit Graffiti zu gesprüht) Gut ausgeleuchtet durch indirektem Licht. Sie sollte nicht die Alte Brücke übertrumpfen. Eine Alternative wäre natürlich auch im Stil des alten Wehrsteges zu bauen...	x		entsprechend 9.0

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

9.22		Es muss auf die gestalterische Harmonie zwischen neuem Wehrsteg und neuer Brücke geachtet werden	x		Der Vorplanungsstand des neuen Wehrs wird den Planern als Grundlage vorgelegt und ist zu berücksichtigen
9.23		Optisch eine Abstimmung mit dem zukünftigen Wehr (Idee #48)	x		entsprechend 9.0
9.24		Am Stadteingang (B 37) an der Brücke den Zoo visualisieren (Tiere auch als Analogie zum Brückenaffen)	x		entsprechend 9.0
9.25		Idee #15 :Die Nachbarn im Norden als Vorbild.... In Kopenhagen gibt es z.B. die Bicycle Snake - in der Art (schlank und schmal) könnte die Brücke für Radler (und evtl. Fußgänger) über die Gleise und auch den Neckar geführt werden. https://www.visitcopenhagen.com/copenhagen/bicycle-snake-gdk1087414 Allerdings würde ich gerne auf Treppen verzichten als Radler....also als Zufahrt auch eine "Schnecke" in Kauf nehmen	x		entsprechend 9.0
9.26		Im Norden und im Süden mit der Brücke einen grünen ikonischen Stadteingang schaffen	x		entsprechend 9.0

10.0	Gestaltung der Zufahrtsrampen				
10.1		Fahrradverkehr ist Umweg-empfindlich. Gerade Auf- und Abfahrten sind wesentlich besser als „Schneckenudeln“, da letztere Umwege darstellen. (Idee #67)	x		
10.2		Abfahrten für Radfahrer an den Brückenköpfen nicht im rechten Winkel	x		Die Planer sind angehalten eine für Radfahrer und Fußgänger optimale Wege- und Verkehrsführung zu erarbeiten.
10.3		Keine starken Kurven/Ecken bei den Zu- und Abwegen	x		entsprechend 10.2
10.4		Keine rechten Winkel für Radfahrer	x		entsprechend 10.2
10.5		Zu hohe Steigung bei Rampen – Brücke wird wegen Anstrengung von Radfahrern nicht angenommen	x		Eine für Radfahrer gut zu bewältigende Steigung ist ein wichtiger Aspekt. Durch die barrierefreie Ausbildung der Rampen gibt es eine scharfe Begrenzung für die Steigung.
10.6		Große, breite Rampen nicht zu steil für Radfahrer	x		entsprechend 10.5
10.7		Um für Radfahrer attraktiv zu sein ist vor allem eine Zufahrt wichtig, die ohne steile Rampen/Absteigen befahrbar ist und aus jeder Richtung mit wenig Ampeln erreichbar ist. (Idee #49)	x		entsprechend 10.5
10.8		<i>Idee #38</i> :Kinderanhänger Im Übrigen muß beachtet werden, dass alle Zu- und Abfahrten, Steigungen etc. auch für Fahrräder mit Kinderanhängern (mit ggf. Gewicht von zwei Kindern und z.T. nicht so sportlichen FahrerInnen) gut genutzt werden können <i>Kommentar 1:</i> Dem kann ich mich nur anschließen. Bei der Bemessung von Fahrradinfrastruktur sollten Kinderanhänger/Lastenräder immer mitgedacht werden. Wer täglich mit Kindern im Anhänger in der Stadt unterwegs ist, sieht leider sehr oft, dass dies bisher kaum der Fall war. <i>Kommentar 2: Zustimmung!</i>	x		entsprechend 10.5
10.9		für schnellere Fahrer müssen Überholmöglichkeiten gerade an den Zu- und Abfahrten (denn dort sind die Kinderanhänger wegen des Gewichts in der Regel besonders langsam) bestehen. Berufspendler mit noch dem Auto wird man nur dann zum Umstieg aufs Rad überzeugen können, wenn sie einigermaßen schnell vorankommen, da das Rad ja in der Regel ohnehin schon langsamer als das Auto ist, auch Staus etc. eingerechnet. (Idee #38) <i>Kommentar 2:</i> "Berufsraddler" hat Recht. Bei Regen sitzt jeder Autofahrer im Trockenen, bei Hitze im Schatten, bei Kälte im Warmen. Für Fahrradfahrer gilt das nicht. Deswegen müssen Fahrradfahrer zügig zur Klinik, zum Arbeitsplatz, in den Hörsaal kommen können.	x		
10.10		Wirklich praktische Nutzbarkeit: Übersichtliche Wegführung, Rampen, Schnellzugang mit Treppe/Radschiebemöglichkeit (Idee #48)	x		sowie entsprechend 12.9
10.11		Begrünung der Rampe (mit Kletterpflanzen und hohen Bäumen)	x		Die "natürlichen Einfügung in die Umgebung" ist ein wichtiges Anliegen, das wörtlich in die Aufgabenstellung aufgenommen wurde.
10.12		Rampen begrünen	x		entsprechend 10.11
10.13		Alle Rampen so unauffällig wie möglich	x		entsprechend 10.11
10.14		Kreuzungsproblematik auf der Brücke berücksichtigen, die durch die Rampe entsteht	x		entsprechend 10.2, 7.5
10.15		Barrierefreiheit beachten und keine Aufgänge wie bei der Theodor-Heuss-Brücke	x		
10.16		alle Zugänge müssen barrierefrei sein, ggf. mit Hilfe von Aufzügen; Steigungen und Gefälle sollten möglichst unter den zulässigen Höchstwerten bleiben (Idee #63);	teils x	teils x	entsprechend 10.5 Leider mussten Aufzüge aus finanziellen Gründen (Anschaffung und Unterhalt) sowie möglicher Probleme (Erfahrungen aus derartigen Orten ohne soziale Kontrolle) ausgeschlossen werden.

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

10.17		Idee #52 :Auf die Brücke ohne abzusteigen oder zu schieben Auf die Fahrradbrücke sollte man gelangen ohne abzusteigen. Ich weiß, dass Rampen Platz brauchen und deshalb möglicherweise schwer zu finden sind. Aber Fahrräder sollen ja für die nächsten Jahrzehnte wirklich zu einem Alltagstransportmittel werden. Und das heißt für mich, dass Lastenräder und Räder mit Anhänger zunehmen werden. In meinem Wohnort Wieblingen werden schon unglaublich viele Kinder mittels Anhänger in den Kindergarten gebracht, bravo. Jahrzehntelang mussten wir, um ins Neuenheimer Feld zu kommen, Fahrräder die Treppe hinauf auf den Wehrsteg tragen. Dann wurde eine weniger steile Treppe mit Schiebemöglichkeit gebaut (Vangerowstraße). Rutschig bei Regen, Wartezeit, wenn mehrere Leute rauf oder runter wollen. Für ältere Menschen oft zu schwer. Auch für kleine Kinder unfallträchtig. Ich habe bisher nur die Fahrräder in den Blick genommen. Aber alles bisher Gesagte gilt auch für Kinderwagen, für Rollstühle, für Rollatoren. Freie Fahrt für alle! Zügig und in einem Lauf! <i>Kommentar:</i> Dem pflichte ich bei. Mit den Kindern im Kasten das Lastenrad eine Treppe (mit glatter Fläche für das Rad) hochschieben, würde die neue Brücke für mich direkt ins Aus schießen. Glatte, breite, mit dem Rad befahrbare Rampen gehören an jeder Auffahrt dazu.	x		entsprechend 10.2
10.18		Idee #31 :Material für die Rampen Mir wäre es aus Sicherheitsgründen sehr wichtig, das kein Metall verwendet wird wie am Wehrsteg. Der Metall-Aufgang auf der Südseite ist bei Regen eine Katastrophe, da extrem rutschig, Beton wäre sinnvoller gewesen!	x		entsprechend 10.2 sowie Hinweis zum weiteren Verfahren analog zu 6.12
10.19		Für eine gute Grundidee halte ich, insbesondere bzgl. der Anbindung der Vangerowstraße, spiralförmige Auf-/Abfahrten bzw. Treppen wie beispielsweise hier: http://view.stern.de/rubriken/architektur/schwarz-weiss-bruecke-duesseldorf-beton-rheinbruecke-abfahrt-radweg-standard-3674831.html?k=30726&r=3 Über unterschiedliche Zufahrt- bzw. Zugangswege für Radfahrer und Fußgänger könnte diese Trennung vielleicht auf der Brücke baulich fortgesetzt werden, um eine zügige Überquerung für Radfahrer und mehr Ruhe und Sicherheit für Fußgänger zu kombinieren. (Idee #13)	x		entsprechend 10.2
10.20		Idee #44 :Anbindung Mitte Durch eine Kreisrampe oder ähnliches, die als Zu-/Abfahrt zur Gneisenaupark fungiert, kann der Park aufgewertet werden, indem Erde in der Nähe der B 37 aufgeschüttet wird, darauf die Rampe führt und somit den Lärm abgeschirmt werden kann. Ähnlich: https://bicycledutch.wordpress.com/2017/04/11/the-dafne-schippers-bridge-is-open/	x		
11.0	Wegeverbindung und Zufahrten (Radverkehr)				
11.1		Erreichbarkeit der Brücke für die Bergheimer wichtig - Rampe Gneisenaupark ist ganz wichtig	x		Eine Rampe im Bereich Gneisenaupark ist vorgesehen. Die beste Ausrichtung (Wieblingen/Bergheim) und Anbindung an den bestehenden Fuß- u. Radverkehr der Rampe ist von den Planern zu erarbeiten. Zu den aus der Bürgerschaft eingebrachten Verortungsvorschläge findet sich ein Hinweis in der Aufgabenstellung, diese in der Dokumentation nachzulesen, um das Alltagswissen so auch in die Planung einzubringen.
11.2		Idee #49 :Mehrere Zu-/Abfahrten Ich würde mir wünschen, dass die Zufahrten ähnlich wie im Norden der Theodor-Heuss-Brücke aus allen Richtungen einfach zu erreichen sind. Auch aus Richtung Bergheim (Bergheimer Straße/Vangerowstraße/Betriebshof) kommend sollte eine Auffahrt einfach möglich sein (d.h. ohne viele Ampeln), sonst wäre für mich kein Mehrwert durch die Brücke gegeben und ich müsste weiterhin auf die Ernst-Walz-Brücke ausweichen.	x		entsprechend 11.1
11.3		Es sollte in jedem Fall auch eine Anbindung von der Mitte Bergheims, bzw. aus Richtung Innenstadt geben (auch wenn die Brücke primär für die Anwohner/innen aus dem Heidelberger Süden einen deutlichen Vorteil bringt), da die Zufahrt in die Institute des Neuenheimer Felds über die Ernst-Walz-Brücke und die Kreuzung an der Jahnstraße für viele sehr umständlich ist und sich eben auch für Fahrradfahrende aus Bergheim/ der Innenstadt eine kürzere Fahrzeit über die Brücke (ohne störende Ampeln wie an der Ernst-Walz-Brücke) ergeben kann. (Idee #70)	x		
11.4		Rampen und Zugänge für Wieblingen und Bergheimer in Nähe der B 37	x		
11.5		Anfahrt aus Wieblingen über Mannheimer Straße/Gneisenaustraße und Rampe entsprechend ausrichten	x		
11.6		Mannheimer Str.: Eher kein guter Anfahrtsweg für Wieblingen	x		
11.7		Für Wieblingen ist eine Zufahrt über den Schwarzen Weg möglich, so dass die Rampe vom Gneisenaupark aus eher Richtung Bergheim ausgerichtet sein sollte. (Idee #2) <i>Kommentar 2:</i> Ehrlich gesagt habe ich noch nie etwas vom "Schwarzen Weg" gehört. Ich weiß also nicht, wie sich Anja den Weg von Wieblingen ins Neuenheimer Feld vorstellt.	x		

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

11.8	<p><i>Kommentar 1 zu Idee #25:</i> Manchmal muss ich die Augen schließen, wenn die Radfahrer aus Wieblingen die Vangerowstraße kreuzen, um auf den Wehrsteg zu kommen. Dann klappt es doch irgendwie und ich bin erleichtert, dass es zu keinem Unfall gekommen ist. Die Radfahrer sollten sicherer auf die neue Radbrücke kommen können.</p> <p><i>Kommentar 2 zu Idee #25:</i> Richtig, hier besteht dringender Handlungsbedarf und es gibt großes Verbesserungspotenzial.</p>	x		
11.9	<p>Idee #23 :Eine Wieblingler Perspektive 3 Die Position der Auf- und Abfahrt am Wehrsteg ist für Wieblingler ohne gute Alternative. Da die Straßenqualität des Wieblingler Wegs und der Mannheimer Straße zwischen Neckarspitze und Gneisenaustraße deutlich schlechter ist als die der Vangerowstraße, ist es aus Wieblingen kommend geboten, die Mannheimer Str. bzw. Vangerowstr. so lange wie möglich zu befahren. Eine Auffahrt in der Nähe des aktuellen Wehrstegs ist daher geboten, wenn man auch Wieblingler Fahrradfahrer*innen zur Benutzung anhalten möchte. <i>Kommentar:</i> Zustimmung!</p>	x		
11.10	Vangerowstraße als Ausgangspunkt der Rampe	x		
11.11	Gibt es Alternativen zur Rampe im Park in Bergheim, um den Park so zu belassen?		x	Das wird wohl eher nicht möglich sein, denn die Barrierefreiheit der Rampen erfordert einen größeren Platzbedarf. Die Planungsteams sind angehalten, so viel wie möglich Grünflächen zu erhalten.
11.12	Von wo aus die Anbindungen (Treppen für kürzere Wege & Rampe) herkommen soll, soll aus einer Verkehrsuntersuchung (Bergheim West/ Ost, Wieblingen, etc.) ermittelt werden. (Idee #44 :Anbindung Mitte)		x	Es ist zu erwarten, dass durch die Brücke sich für viele Radfahrende neue Optionen für ihre alltäglichen Wege ergeben. Daher würde eine verkehrliche Untersuchung zum aktuellen Stand der Verkehrsströme keine erschöpfenden Informationen liefern für die Entscheidung, wie die Rampen am besten angelegt werden sollten.
11.13	Untersuchung, wo meiste Radfahrer herkommen – entsprechend Rampen planen		x	entsprechend 11.12
11.14	Verkehrsströme messen für Lagebestimmung der Rampen		x	entsprechend 11.12
11.15	Gute Anbindung in Richtung Hauptbahnhof für Bahn-Rad-Pendler sicherstellen	x		entsprechend 11.1
11.16	Anbindung der Brücke vor allem auch Richtung Hauptbahnhof (nicht nur an Gneisenaubrücke)	x		entsprechend 11.1
11.17	Zur neuen Brücke sind direkte Wegverbindungen von der Gneisenaubrücke und vom Hbf nötig. Vorstellen könnte ich mir hier eine gradlinige Rampe, die möglichst weit im Süden beginnt, da das Gelände bereits weit hoch ist und nur wenige Höhenmeter überwinden werden muss. (Idee #43)	x		entsprechend 11.1
11.18	das wird auch eine Brücke für die Neuenheimer um Richtung Süden zu kommen. Etwa zum Hauptbahnhof.	x		entsprechend 11.1
11.19	Idee #26 :Hbf anbinden ans Nordufer ohne Stopp und breiten Wegen Ich finde auch, dass gerade die Verbindung für Radfahrer von und zum Hbf von Neuenheim momentan schlecht ist mit vielen roten Ampeln und engen Wegen ohne Überholen zu können. Ich wünsche mir, dass man vom Neckarufer kommend über die neue Brücke ohne Stopp zum Hbf kommt und zurück. Dass es keine scharfen "Knicke" gibt, gleiche Höhe und dass man auf breiten Wegen Radfahrer überholen kann. Dann würde ich auch kurze Umwege in Kauf nehmen.	x		entsprechend 11.1
11.20	Auffahrt schwarzer Weg sicherstellen	x		entsprechend 11.1
11.21	Der „Schwarze Weg“ auf dem Großen Ochsenkopf bekommt eine direkte Treppenverbindung auf die Brücke. Sonst soll der Weg über die Gneisenaustr. (am Radweg) erfolgen. (Idee 43)	x		entsprechend 11.1
11.22	Geradliniger Rampenaufgang auf der Wiese des Großen Ochsenkopfs einplanen. (Idee # 54)	x		entsprechend 11.1
11.23	Vorfahrtsregelungen treffen im Zugangsbereich der Rampe am Ochsenkopf mit dem einfließenden Radverkehr von Bergheim, Hauptbahnhof und Wieblingen zusammen, versus denjenigen, die von der Gneisenaubrücke kommen	x		entsprechend 11.1
11.24	Großer Ochsenkopf: Ampel für Radfahrer vermeiden, für den Fall, dass Betriebshof dort hinkommt (durch Zufahrt in den Betriebshof hinein)	x		entsprechend 11.1
11.25	Gefährliche Konflikte wird es mit dem wahrscheinlich errichteten Betriebshof geben, da die Zufahrt dahin die Wege zwischen der Gneisena- und Neckar-brücke kreuzt. Hier soll eine Entschärfung bzw.	x		entsprechend 11.1
11.26	Falls Betriebshof auf dem großen Ochsenkopf kommt? Dann darf das nicht zu Nachteilen für Fußgänger und Radfahrern führen, die auf die Brücke wollen (zum Beispiel entstehende Gefahren durch kreuzende Busse o.ä.)	x		entsprechend 11.1
11.27	Idee #21 :Schneckenudelaufgang und Anbindung zum Hauptbahnhof Man sollte auf eine gute Radweganbindung vom südlichen Ende der Brücke zum Hauptbahnhof achten. Mir gefällt die Idee der Schneckenudelbrücke zur Ludwigshafener Parkinsel sehr gut. Durch die Kurvenführung muss man als Radfahrer zwangsläufig langsamer fahren, muss aber nicht absteigen und schieben. Auch die Breite des Brückenaufgangs dort lässt genügend Platz für Fußgänger UND Radfahrer gleichzeitig. Liegt der Beginn der Schnecke vorne, braucht man nur einen Aufgang und muss nicht für rechts oder links entscheiden. Außerdem sieht so ein Brückenaufgang schön aus und lädt subjektiv dazu ein darauf zu verweilen, also (für die Fußgänger- und Radfahrer-sicherheit) zu entschleunigen. <i>Kommentar 1 :</i> Genau dasselbe wie Serafina habe ich auch schon gedacht! Guter Vorschlag. Der Übergang zur Parkinsel in LU anlässlich der Filmwoche ist angenehm. Aber man sollte die Nudel mit noch mehr Platz schaffen.	x		entsprechend 11.1
11.28	Hauptstrom zur Uni entlang der Marsilius-Arkaden führen, weil direkter Weg zur Arbeit ins INF	x		entsprechend 11.1

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

11.29	Kreisverkehr, um direkte Anbindung an die drei Richtungen (Westen, Osten, Norden) zu ermöglichen	x		entsprechend 11.1
11.30	Radverkehr in alle drei Richtung verteilen	x		entsprechend 11.1
11.31	Am Nordufer sollte die Brücke direkt zu den Marsilius-Arkaden führen, so dass eine direkte Zufahrt zum Unicampus besteht sowie auch die Möglichkeit, rechts Richtung Ernst-Walz-Brücke abzubiegen und links in Richtung Kliniken und Zoo. Dies würde sich auch architektonisch am besten machen, denn eine Rampe direkt am Neckar würde das Landschaftsbild stören, während sich eine gerade Anbindung an die neuen Gebäude gut in die Umgebung einfügt. <i>Kommentar 1:</i> Zufahrt am Nordufer Richtung Marsilius-Arkaden sehe ich auch wegen Landschaftsbild als passend an (falls nicht "Schneckenudel-Auffahrt" gewählt wird, aber wie in Ludwigshafen zur Parkinsel wäre selbst die noch sehr groß und auffällig).	x		entsprechend 11.1
11.32	Ausrichtung der Rampe sollte in zwei Richtung gehen: Pendler in Uni (Pfeil geradeaus) und Pendler zur Klinik (Pfeil links) bringen	x		entsprechend 11.1
11.33	Kommentar 2 zu Idee #45: Ein guter Kompromiss wäre eine Teilung der Zu- und Abfahrten in Ost und West wie bei der Nescio Bridge in Amsterdam. So kann die Brücke geradlinig geführt werden und die Anbindung zum Zoo (West) und nach Neuenheim bzw. Marsiliusarkaden (Ost) werden hergestellt.	x		entsprechend 11.1
11.34	Verkehrsfluss der Ost-West-Verbindung (entlang des Neckarufers) berücksichtigen	x		entsprechend 11.1
11.35	Geländemodellierung, um Rampen zu vermeiden (siehe oben Grünflächen)			
11.36	Idee #18 :Nordufer Die Zufahrt sollte wegen der Hundewiese unbedingt in Richtung Zoo erfolgen. Die Brücke liegt auf der Skizze so, dass sie direkt am Ende der Hundewiese aufkommt. Das bedeutet einen gewaltigen Fahrradstrom so dass man als Fußgänger mit Hund dort dann nicht mehr sicher von der Wiese kommt. Es ist utopisch zu glauben, dass jeder Hund immer - vor allem die jungen - direkt vorher angeleint werden kann ... da wird es immer wieder welche geben, die hinausschießen, wenn das nicht gesichert wird. (Fortsetzung siehe bei Grünflächen am Nordufer)	x		entsprechend 11.1
11.37	Idee #20 :Neuenheim und Handschuhshheim sinnvoll anbinden Es sollte nicht nur daran gedacht werden, dass es um die Verbindung Neuenheimer Feld - HBF geht. Es sollte auch daran gedacht werden, dass viele Neuenheimer und Handschuheimer eine gut funktionierende Radverbindung zum HBF bekommen, um von dort mit der Bahn fahren zu können. Deshalb sollte der Fuß- und Radweg entlang des Neckars von Neuenheim kommend unter der Ernst-Walz-Brücke und weiter zur neuen Radbrücke entsprechend ausgebaut und angeschlossen werden. Schon im Moment ist der bei Fußgängern wie Radlern beliebte Weg viel zu eng. <i>Kommentar:</i> Dem stimme ich zu. (Pendler-)Radverkehr in beide Richtungen und Flaniermeile auf ca. 2,50m gemeinsamer Wegbreite ist zu eng. Insbesondere durch das vermehrte Aufkommen von Lastenrädern mit erhöhtem Platzbedarf und den E-Bikes (erhöhte Fahrgeschwindigkeit, da dauerhaft 25Kmh) und der generell zu erwartenden erhöhten Nutzung dieser Wege durch die Neue Brücke ist hier ein Ausbau m.E. notwendig.	x		entsprechend 11.1
11.38	Idee #37 :Zufahrt Richtung Ernst-Walz-Brücke Die Zufahrt auf der Neuenheimer Seite sollte Richtung Ernst-Walz-Brücke sein oder zumindest so, dass in beide Richtungen gleich gut und schnell abgebogen werden kann und v.a. eine gute Verbindung zu der Unterführung unter die Ernst-Walz-Brücke aufweisen (die ausgebaut werden muss). Denn nicht nur liegt ein Teil des Neuenheimer Felds in die Richtung, auch gibt es viele Pendler, die über die Neckarwiesen zu anderen Einrichtungen in Neuenheim/Hh und auch Richtung Ziegelhausen fahren (Kliniken St. Eli-sabeth u Salem, Alte PH, Physik. Inst., aber auch z.B. SAS etc.) oder die umgekehrt aus Neuenheim, Ziegelhausen etc. zu Einrichtungen Richtung Bahnstadt fahren). In Richtung Zoo sind einige Ziele eher Freizeitziele, bei denen es nicht so "auf die Minute" ankommt (Zoo, Tiergartenfreibad, Sportstätten). <i>Kommentar:</i> Genau. Eine Zufahrt beim Zoo wäre für mich aus Neuenheim kommend, nicht attraktiv genug. Ich würde weiterhin die E.-W.-Brücke nutzen. Auch für Radler, die aus Handschuhshheim via Berliner Straße nach Heidelberg reinfahren ist die Anbindung an die E.-W.-Brücke m.E. deutlich relevanter.	x		entsprechend 11.1
11.39	Idee #45 :Anbindung Nord Die Anbindung der INF erfolgt am Besten über den Marsilius-Arkaden bzw. den Campus Boulevard, da sie einfach durch eine gradlinige Rampe geführt werden kann und viele direkte Ziele (DKFZ, Mensa usw.) auf ruhige Wege (abseits vom Autoverkehr) erreicht. Um Konflikte zu vermeiden, soll unter der Brücke weiterhin ein Weg bestehen, der entlang des Neckars führt und außerdem die Rettungswege des Klinikums beachtet werden. <i>Kommentar 1:</i> Zustimmung, wobei ich mich Frage ob die Marsiliusarkaden wirklich ein guter weg für die Fortführung des Radwegs sind, dort sind ja viele Fußgänger unterwegs. Aber das ist bestimmt Teil des Masterplans Neuenheimer Feld. Auf jeden Fall sollte eine gute und durchgehende Anbindung gen Norden sicher gestellt werden!	x		entsprechend 11.1
11.40	Zufahrt Nord Richtung Zoo mit ausreichend Rangierfläche. (Idee #47)	x		entsprechend 11.1
11.41	Wichtig wäre hier auch, dass die Radfahrer nicht zu schnell von der Brücke herunterschließen, denn am Nordufer sind Fußgänger und Hunde unterwegs. (Idee #17) <i>Kommentar:</i> Vielleicht kann am Nordufer eine gute Abgrenzung zwischen Hundewiese und Fahrradweg entstehen. Freilaufende Hunde sind wirklich gefährlich für die Fahrradfahrer, daher ist ein Zaun oder ähnliches geboten, sodass die Fahrradfahrer nicht unnötig langsam werden müssen.	x		entsprechend 11.1

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

11.42		Auf der Nordseite sollte der Rettungsweg nicht unter der Rampe hindurch geführt werden, da der nördliche Brückenkopf und die Rampe dann unnötig hoch sein müssten. Stattdessen sollte der Rettungsweg, der seit Bestehen übrigens noch nie benutzt wurde, nördlich der Rampe geführt werden. Auf der Nordseite kann die Absenkung der Rampe bereits unmittelbar nördlich der Wasserfläche beginnen und dadurch niedriger und kürzer sein. (Idee #68)	x		entsprechend 11.1
12.0	Wegeverbindung und Zugänge (Fußverkehr)				
12.1		Fußgänger Vorrang bei Aufzügen einräumen		x	Aufzüge mussten ausgeschlossen werden. Zum einen sind sie zu teuer in Anschaffung und Unterhalt und zum anderen treten an derartigen Orten ohne soziale Kontrolle regelmäßig Probleme bei Aufzügen auf.
12.2		Aufzüge für Rollstuhlfahrer (zusätzlich zu Rampen)		x	entsprechend 12.1
12.3		Kein Aufzug! Besser eine Rampe! Aufzug hat nur begrenzte Kapazität, kann ausfallen, wird vermüllt, muss regelmäßig für viel Geld gewartet werden. höchstens zusätzlich	x		
12.4		Aufzüge, in die Fahrräder passen.		x	entsprechend 12.1
12.5		Fußgängerezugänge: mit Aufzug (f. Rollstühle, Rollatoren) - (Idee #56)		x	entsprechend 12.1
12.6		Fußgängerrampe zum Beispiel wie Korkenzieheraufgang bei Theodor-Heuss-Brücke		x	Zusätzliche Treppenaufgänge sind vorgesehen, allerdings nicht im Stil der Aufgänge der Theodor-Heuss-Brücke, da diese nicht mehr den heutigen Richtlinien entsprechen.
12.7		Für Fußgänger auch Treppen als Zu-/Abgang	x		
12.8		Diese Kosteneinsparungen wiegen umso schwerer, da Heidelberg bereits wichtige Treppenzugänge zur Gneisenaubücke (z.B. zur Haltestelle) nicht einplante und eine andere Fuß- und Radbrücke (0155/2017/BV) strich. Dies darf bei der neuen Brücke auf keinen Fall passieren. Treppen und Zu-/Abfahrten sind vor allem im Bereich des Gneisenauparks elementar wichtig. (Idee #40)	x		entsprechend 11.1
12.9		Bei den Treppen zusätzlich auch eine Schieberinne für Kinderwagen und Fahrräder vorsehen		x	Auch dieser Vorschlag können in dieser Wettbewerbsstufe noch keine Berücksichtigung finden, weil hier eine viel weniger detaillierte Planung gemacht wird. Erst wenn die Umsetzungsplanung ansteht, werden diese Themen relevant. Sie werden zu einem späteren Zeitpunkt wieder in den Planungsprozess einfließen.
12.10		Kinderwagen bei Fußgängern bedenken	x		Durch die barrierefreie Ausbildung der Rampen gibt es auch für Fußgänger mit Kinderwagen eine Möglichkeit auf die Brücke zu gelangen. Ob die Treppen noch mit Schieberinnen versehen werden, wird zu einem späteren Zeitpunkt der Planung entschieden (entsprechend 12.9)
12.11		Fußgängertreppen mit Kinderwagenspur		x	entsprechend 12.9
12.12		Fußgängeraufgänge hier (nördlich Vangerowstraße, Mitte Gneisenaupark, Nahe der Bushaltestelle)	x		entsprechend 11.1
12.13		Aufgang von der Vangerowstraße aus: kurzer Treppenaufgang und Aufzug statt Rampe	x		entsprechend 11.1
12.14		Aufzug in Nähe Haltestelle		x	entsprechend 12.1
12.15		Für Behinderte zusätzliche Aufzüge im Parkhaus		x	entsprechend 12.1
12.16		Südufer: Fahrradaufzug direkt am Neckarufer (kleinen Uferweg bedienen)		x	entsprechend 12.1
12.17		Direkter Fußgängeraufgang am Nordufer	x		entsprechend 11.1
12.18		Für Fußgänger auch Treppen als Zu-/Abgang	x		
12.19		Idee #22 :Eine Wieblinger Perspektive 1 Eine solche Brücke sollte folgende aktuell bestehende Probleme adressieren: Der Wehrsteg ist nicht barrierefrei. Der Wehrsteg wird - mangels halbwegs für sie komfortabler Alternativen - von einigen Rollstuhlfahrer*innen genutzt, ist dazu aber denkbar ungeeignet und nur mit substantieller Hilfe überwindbar.	x		Eine neue Brücke soll selbstverständlich den Ansprüchen an Barrierefreiheit genügen, dies wurde den Planern zur Vorgabe gemacht.
12.20		Zugänge für Fußgänger würde ich jeweils am Beginn der Brücke sowie direkt am Neckar ermöglichen (im Bereich Pentapark im Süden bzw. Hundewiese im Norden). (Idee #49)	x		entsprechend 11.1
12.21		Kurze Treppenaufgänge mit Radschiene so wie jetzt am Wehr in der Nähe der Mannheimer Straße und auch auf der Neuenheimer Seite. (Idee # 54) Kommentar 1: Treppenaufgänge mit Radschiene sind für Rollstuhlfahrer, Lastenräder (Ein- und Dreispurig), Fahrräder mit (Kinder-)Anhängern, ältere Menschen ein z.T. nicht zu überwindende Barriere und können die Brücke u.U. gerade für die Zielgruppe uninteressant machen. Kommentar 2: Bloß nicht. Die Aufgänge zum Wehrsteg sind neben der zu geringen Breite des Wehrstegs das größte Problem in meinen Augen.	x		Treppenaufgänge sind nur als zusätzliche Aufgänge zur Brücke geplant. Die Rampen werden die barrierefreien Zugänge zur Brücke darstellen.

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

13.0	Sonstige Hinweise / Kommentare zur Rad- und Fußwegverbindung ohne Bezug zur Aufgabenstellung				
13.1	einfach und kostengünstig bauen	x			Wirtschaftlichkeit der Brücke ist ein Bewertungskriterium im Wettbewerb.
13.2	Hochlage wichtig um für Radverkehr attraktiv zu sein.	x			
13.3	Namenswettbewerb für die Brücke durchführen		x		Ist nicht Bestandteil der Aufgabenstellung, kann aber weiterverfolgt werden.
13.4	Beseitigung der Altlasten unter dem Gneisenaupark		x		Eine Altlastenprüfung ist im Zuge des Wettbewerbs zunächst nicht vorgesehen. Sie würde im Rahmen einer etwaigen Umgestaltung des Gneisenauparks relevant werden.
13.5	Stadt soll Umstieg auf Fahrrad fördern – Werbung für Brücke		x		Ist nicht Bestandteil der Aufgabenstellung, kann aber weiterverfolgt werden.
13.6	Brücke, Rampen & Aufgänge im Winter gut geräumt und gestreut. (Idee #47)		x		Ist nicht Bestandteil der Aufgabenstellung, muss dann im Rahmen der Nutzung der Brücke durch die Stadt Heidelberg erfolgen.
13.7	Idee #24 :Eine Wieblingen Perspektive 2 Der Wehrsteg ist eine Katastrophe für Radfahrer*innen. Auf dem Wehrsteg Fahrrad zu fahren ist verboten. Eine relevante Zeitersparnis im Vergleich mit der Ernst-Walz-Brücke ist abhängig von der Ampelschaltung nicht gegeben. Überquert man den Wehrsteg dennoch fahrend - was viele tun - gefährdet man sich und andere, nicht zuletzt bei Regen, wenn die Oberfläche gut rutschig ist. Es ist also wünschenswert, möglichst viele der aktuell den Wehrsteg nutzenden Fahrradfahrer*innen auf die neue Brücke umzusiedeln.	x			Da der Wehrsteg aus Bausubstanzgründen mittelfristig abgebrochen wird, soll die Brücke einen attraktiven, barrierefreien Ersatz zur Neckarquerung bieten.
13.8	Zusätzlich hierzu finde ich die Idee der Solarroad in Holland ganz innovativ. Wenn schon so viele Radfahrer freiwillig und fleißig treten, warum dann nicht für die Umwelt und Nachhaltigkeit nutzen: https://www.deutschlandfunk.de/strom-aus-strassen-solar-radweg-in-holland-erzeugt-energie.697.de.html?dram:article_id=314365 https://www.wiwo.de/technologie/green/niederlande-fahrradweg-aus-solarzellen-erzeugt-mehr-strom-als-erwartet/13551870.html (Idee #69)		x		Diese recht spezifische Idee kann in der Form nicht in die Aufgabenstellung übernommen werden. Sie steht den Planungsteams aber durch die Dokumentation zur Beteiligung zur Verfügung.
13.9	Ich schlage vor: Ein Wettbewerb mit max. 5 Teilnehmern. Ergebnis: man erhält 5 verschiedene Entwürfe. Einer der Teilnehmer erhält den Auftrag. Vorgabe : luftig-leichtes Ingenieurbauwerk. Ein Hauch über den Neckar. (Idee #62)				Das Wettbewerbsverfahren wurde bereits im Gemeinderat verabschiedet. Der Wettbewerb dient gerade dazu eine gute gestalterische Lösung zu finden.
13.10	die vorgelegten Planungen müssen einem Sicherheitsaudit unterzogen werden, angestrebt sollte die höchste Qualitätsstufe (Idee #63);	x			Im Rahmen der Planungen werden alle bestehenden Sicherheitsvorschriften berücksichtigt.
13.11	Könnte man den neuen Haltepunkt der Liselotte (Fähre) zur neuen Brücke verlegen?		x		Dieser Vorschlag kann leider nicht im Rahmen der Aufgabenstellung bearbeitet werden. Der Haltepunkt am Marriott Hotel hat sich bislang jedoch auch bewährt und liegt in direkter Nachbarschaft zur Brücke.
13.12	Entstehen neuer Kreuzungsprobleme im Neuenheimer Feld:		x		Dieser Aspekt ist nicht Teil des Bearbeitungsgebietes, aber dennoch ein wichtiger Hinweis. Er wird ans Fachamt weitergegeben.
13.13	Kreuzung Radweg mit Kirschner Straße (oberer Rand der Karte): Sichere Kreuzung hier schaffen		x		entsprechend 13.12
13.14	Kreuzung: Problem an dieser Straße bei mehr Radverkehr		x		entsprechend 13.12
13.15	Auswirkungen auf andere Radwege (Überlastung durch zusätzlichen Radverkehr?) – neue Ampeln? Aufzüge?		x		Das ist Aufgabe der weiteren Radverkehrsplanung der Stadt Heidelberg.
13.16	Nähe Ochsenkopf: Anbindung an OEG – Halt, Über-Nacht-Abstellung Fahrräder einrichten		x		entsprechend 13.12
13.17	Idee #36 :Kreative Einbindung in Leihradsystem könnte S-Bahn und Fahrradparkplätze sparen Mal eine etwas andere Idee zur Einbindung in die Stadt: Wenn man ein Leihradsystem (z.B. Nextbike) mit ständigem Rücktransport der Fahrräder zum Hbf morgens bzw. umgekehrt abends kombiniert, könnten viele hundert Radfahrer die neue Brücke nutzen ohne Parkplätze am Bahnhof zu blockieren und sogar eine S-Bahn ins Neuenheimer Feld zu guten Teilen überflüssig machen. Wenn man die Fahrradständer so gestalten würde, dass man sie vollgeparkt wie eine Mulde auf einen LKW laden kann, dann würde das nicht zu viel Aufwand bedeuten und man könnte ein paar davon im Neuenheimer Feld verteilen. Ginge vielleicht sogar in zwei Ebenen ähnlich folgendem: https://www.velopa.ch/de/parkiersysteme/doppelstockparker-etage2/ Die LKWs bräuchten keine Trasse wie eine S-Bahn und müssten auch nicht besonders schnell unterwegs sein. Das Radfahren könnte für die Pendler schneller und insbesondere in Randzeiten flexibler sein als Bus/S-Bahn, ohne schlecht ausgelastete Bahnen/Busse in Randzeiten.		x		entsprechend 13.12
13.18	Projekte „Brücke“ und Masterplan Neuenheimer Feld zusammendenken, allerdings Brücke dadurch auch nicht verzögern	x			

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

13.19	Ggf. Schnittstelle zur Seilbahn schaffen (Idee Urban Innovation)		x	Die Frage der verkehrlichen Anbindung des Neuenheimer Feldes ist Bestandteil des Masterplans Neuenheimer Feld / Neckarbogen. Anregungen dazu können im Rahmen der dort laufenden Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht werden. Informationen dazu unter www.masterplan-neuenheimer-feld.de . Eine Verzahnung der beiden Planungsverfahren Rad- / Fußverbindung und Masterplan Neuenheimer Feld / Neckarbogen ist vorgesehen.
13.20	Idee #33 :Mit anderen Optionen kombinierbar? Zum Beispiel mit Idee der Seilbahn? Es gibt/gab ja immer mal wieder Ideen, ob nicht auch eine Seilbahn über den Neckar statt einer neuen Autobrücke denkbar ist. (siehe z.B. https://zeitenvogel.de/eine-seilbahn-ueber-den-neckar). Ich bin überhaupt kein Experte, und kann auch nicht einschätzen, wie realistisch und effektiv das ist. Aber wenn eine Seilbahn eine Option wäre, Menschen z.B. von Park-and-Ride-Plätzen ab Wieblingen (S-Bahn/Autobahnabfahrt) in das N-Heimer Feld zu bringen, sollte die Führung dieser neuen Radfahr-/Fußgängerbrücke damit abgestimmt sein, um sich nicht gegenseitig zu blockieren bzw. alle paar Meter Überquerungen über den Neckar zu haben. Vielleicht wäre das sogar als Kombination denkbar: unten Brücke, oben Seilbahn? Wahrscheinlich passt das aber mit den jetzt angepeilten Planungszeiten eh alles nicht zusammen?! <i>Kommentar 1:</i> Seilbahnen haben das Problem dass sie nicht gut mit anderen Verkehrsmitteln zusammenpassen. Bspw. kommen an einer S-Bahn Station viele Fahrgäste auf einmal an, aber eine Seilbahn kann nur kontinuierlich Fahrgäste aufnehmen, nicht viele auf einmal. Trotzdem wär eine Seilbahn von einem P+R an Autobahn und S-Bahnhof Pfaffengrund sinnvoll, sodass Leute ihr Auto dort lassen + direkt ins Feld kommen <i>Kommentar 2:</i> Der Parkplatz platzt allerdings jetzt schon aus allen Nähten und müsste dann sicherlich vergrößert werden.		x	entsprechend 13.19
13.21	Idee #57 :Radbrücke über den Neckar westlich des Wehrsteges Ich denke es sollte die Möglichkeit geprüft werden die Radbrücke über den Neckar nicht östlich, sondern westlich des Wehrsteges zu erstellen. Hierbei gibt es die Möglichkeit über die vorhandene Brücke am Ochsenkopf über den Autobahnzubringer zu gelangen. Die weitere Streckenführung könnte auf der ehemaligen (nicht mehr vorhandenen schwarzen Brücke/Gleisbrücke) erfolgen. Die Pfeiler dieser Brücke sind heute noch sichtbar. Bei dieser Variante müsste im Gneisenaupark keine Rampe gebaut werden und die Zufahrt von Eppelheim, Pfaffengrund und Wieblingen kann kreuzungsfrei erfolgen. Der Umweg von der Bahnstadt beträgt nur wenige hundert Meter.		x	Es ist wichtig unterschiedliche Alternativen zu prüfen. Aus diesem Grund wurden verschiedene Brückenführungsmöglichkeiten untersucht , so dass sich der Gemeinderat nach ausgiebiger Prüfung für die bekannte Lösung entschieden hat.
13.22	Idee #51 :Anschluss am südl. Neckarufer von Osten (Radweg nördl. des Marriott-Hotels) Schon heute ist es auf dem Radweg entlang der Vangerowstraße zwischen Wehrsteg und Wasserschutzpolizei oft ziemlich eng und es kommt an der Garagenzufahrt des ehemaligen IBM-Gebäudes und vor dem Marriott-Hotel immer wieder zu gefährlichen Situationen, nicht zuletzt weil der Radweg sehr oft von Lieferanten oder Kurzzeitbesuchern zugeparkt wird. Wenn durch die neue Brücke der Radverkehr auf diesem Abschnitt noch zunimmt, wird es dringend nötig sein, den Weg auf der Nordseite der Gebäude (direkt am Neckarufer) als richtigen Radweg auszubauen (mit ausreichender Breite und ebenem Belag). Kommentar: Dem stimme ich aus vollem Herzen zu. Wir haben von Wieblingen kommend einen schönen Radweg in die Stadt, auf der Wasserseite. Das heißt aber, dass sich Fahrradfahrer den Radweg teilen müssen, weil Radweg auf der anderen Seite fehlt (ab Wehrsteg bis zur Stadthalle). Deshalb: Richtiger Radweg mit ausreichender Breite und ebenem Belag vor dem Marriott-Hotel.		x	entsprechend 13.5
13.23	<i>Kommentar 2 zu Idee #25:</i> Schön wäre es auch, wenn in diesem Zuge eine Radverbindung Wieblingen <-> Hbf bzw. vom Gneisenaupark (mit Anbindung an die Brücken nach Nord und Süd) zum Hbf geschaffen wird.	x		Diesem Anliegen soll die zukünftige Brücke auch gerecht werden. Mit der vorgesehenen Rampe im Gneisenaupark wird man von Wieblingen aus Bergheim und den Hauptbahnhof erreichen können.
13.24	Idee #27 :Südliche Anbindung zum Radweg entlang Bahnlinie Für Pendler zur Arbeit von/ nach Walldorf oder Rohrbach wäre auch eine gute Anbindung von der Brücke nach Süden sinnvoll. Über Radwege durch die Bahnstadt sollte man gut zum SBahnhof Kirchheim/Rohrbach gelangen und damit direkt auf die Radstrecke nach Süden. <i>Kommentar:</i> Über die Gneisenaubrücke (Fertig: 2020), der Da-Vinci-Str., an der Bahnstadtpromenade entlang, über Brücken über die Speyerer Str. und Kirchheimer Weg und anschließend im großen Bogen durch den Schrebergarten fahren. Ist ganz gemütlich. Plan siehe Anlage 1 der Drucksache 0073/2016/IV: https://ww1.heidelberg.de/buergerinfo/getfile.asp?id=262154&type=do&		x	Dies ist nicht Bestandteil der Aufgabenstellung für die neue Brücke, wird aber durch die Anschlussplanung der Gneisenaubrücke gewährleistet werden.
13.25	Gibt es hierbei Gefahren über den Gleisen?		x	Dies ist nicht Bestandteil der Aufgabenstellung für die neue Brücke über den Neckar, eventuelle Risiken werden aber im Rahmen des Planungsverfahrens zur Gneisenaubrücke geprüft und ausgeschlossen, höchste Sicherheitsstandards werden gewährleistet.
13.26	wie Sicherheit für Bürger sicherstellen?		x	siehe 13.25
13.27	Notwendigkeit der Yorckstraße? Ggf., Platzverweiterung an dieser Stelle		x	Dieser Vorschlag kann bei diesem Projekt leider nicht berücksichtigt werden. Aktuell ist auch von Seiten der Stadt Heidelberg keine veränderte Straßenführung vorgesehen.
13.28	Straßenführung für den MIV am Gneisenauplatz verbessern		x	entsprechend 13.27

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

14.0	Sonstige Hinweise und Diskussionen	Die nachfolgenden Hinweise und Anregungen betreffen nicht die Aufgabenstellung des Wettbewerbs zur Fuß- und Radverbindung über den Neckar und haben daher nicht Eingang in die Aufgabenstellung gefunden.			
14.1		Keinen Wohnraum vernichten			
14.2		Keinen Abriss von Wohnraum			
14.3		Den Rest der Wiese (Ochsenkopf) als Grünfläche erhalten und naturnah fördern. (Idee # 54)			
14.4		Anderes Thema: Kommentar zur Ernst – Walz – Brücke: Dreispurig statt vierspurig plus eine Radspur und keine neue Brücke			
14.5		Idee #9 :Gneisenaupark Schon die Frage "Flächen unter den Brücken und Rampen" illustriert, dass das Projekt völlig falsch aufgezo- gen wird. Es geht nicht darum nach dem Brückenmonster Lessingstraße / Montpellierbrücke (empfehle mal jeden da nachts mit dem Rad zu fahren oder gar zu Fuß gehen) nun den nächsten Fahlgriß zu tun, sondern die Radachse müsste der Auftakt sein, den Gneisenauplatz komplett umzugestalten. Der Platz hat eine Fläche von 2,6ha, nimmt man die Mannheimer Straße bis zur Neckarspitze einschließlich des Neckarlandes dazu sind es insgesamt 3,3ha, also genauso groß wie der "Große Ochsenkopf". Die dort vorgesehenen 1,8ha für den Betriebshof könnten also locker am Gneisenaupark kompensiert werden, wenn dieser nicht wie heute durch 3 (!) Straßen in Nord-Süd Richtung und einer weitgehend überflüssigen Straße in Ost-West-Richtung (Vangerowstraße) zerschnitten wäre. V.a. könnte ein hoch attraktiver Park am Neckar entstehen und der Unsinn einer in Hochlage geführten Radtrasse vermieden werden. Kommentar: Fortsetzung in den anderen Rubriken (zu spät gesehen, dass die Zeichenzahl doch arg begrenzt ist. Aber man will ja mit Bürgerbeteiligung nur über die Farbe des Betons oder Stahl diskutieren, anstatt ein Projekt richtig aufzuziehen. Gerade der Stadteingang Heidelberg am verkehrsreichsten Knotenpunkt der Stadt hätte hier mehr verdient. Mit der Idee könnten übrigens die Straßen auch etwas abgesenkt w			
14.6		Idee #10 :Gneisenaupark II Konkret: Die Vangerowstraße verschwindet zwischen Notariat und Neckarspitze (im Westen bleibt nur eine schmale Zufahrt für Grundstücke, ebenso Gneisenaustraße von Süden her). Der Verkehr wird komplett über einen doppelten (Knochen !) Kreisverkehr Autobahn/Mannheimer Str./Bergheimer Str./Gneisenaustraße/Yorckstraße geführt. Der deutlich abgenommene Verkehr Wieblingen (Mannheimer Straße) in beide Richtungen durch die Neckarspitze (wie früher). Dadurch kann das Gelände nördlich BAB/Bergheimer Str. modelliert werden und es gibt einen durchgängigen Park bis zum Neckar unter Einschluss des Naturschutzgebietes. Die Brücke über die Vangerowstraße wird eingespart und die Neckarquerung kann dadurch insgesamt tiefer liegen. Insgesamt also ein offener Park, statt Monster von Brücken und Hochtrassen. Lediglich über den Kreisverkehr würde sich eine filigrane Hänge- oder Pfeilerbrücke schwingen und so den Stadteingang markieren			
14.7		Idee #12 :Gneisenaupark III Und hier noch zur Verkehrstechnik: Da nördlich Bergheimer Str. in meinem Vorschlag keine Straßen sind, ergibt sich die dortige Anbindung (Neckar Ri. Berufsschulen) bzw. von der Bergheimer Str. ins Feld von selbst. Im Süden wäre von der Radbrücke ein Abzweig Richtung Th-Körner-Str. zwingend, während der Hauptast natürlich westlich zur Gneisenaubrücke gehen muss mit Abzweig zum Schwarzen Weg (hier müssten auch die zwei schon recht heruntergekommenen Häuser weichen, um eine entsprechende Breite / Sicht zu haben). Lediglich in den Wieblingen Weg (Ochsenkopf) gäbe es keine kreuzungsfreie Ausfädelung von der Autobahnbrücke, was aber verschmerzbar ist, da man in den Ochsenkopf über Schwarzen Weg sowieso bequemer fährt und zu den Berufsschulen über die neu autofreie Neckarpromenade (Vangerowstraße) einen viel attraktiveren Weg hätte.			
14.8		Ich bin für die Verbreiterung der Eisenbrücke um eine Fahrradstrecke-die einfachste u. billigste Lösung- Anschluss am Nordufer auf jeden Fall Richtung Zoo-hier sind die Straßen bereits vorgegeben.... Eine weitere Brücke würde den Neckar verschandeln, ganz gleich wie schmal....(Idee #32)			
14.9		Idee #19 :keine neue Brücke- bestehendes ausbauen erweitern und nutzen Über die Staustufe führt ein Weg. Dieser sollte verbreitert werden und die Anfahrten optimiert werden. Das spart Kosten und ändert das Stadtbild nur unwesentlich. Wir brauchen nicht viele neue Brücken über den Neckar!			
14.10		Idee #29 :Fahrradbrücke Neuenheimer Feld Ich bin für eine Fahrradverbindung ins Neuenheimer Feld, jedoch nicht wie auf Ihrem Plakat abgebildet - viel zu aufwendig und teuer, verschandelt das Neckargebiet und neue Straßenanbindungen müssen geschaffen werden. Ich bin für diese Lösung: Eine Fahrradtrasse direkt in Anbindung an die Eisenbrücke der Schleuse, einfach eine Verbreiterung - hier ist bereits eine Straßenanbindung vorhanden..... Heidelbergerin Christine			

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

14.11	<p>Idee #6 :Prestigeprojekt Wer braucht diese Radbrücken wirklich? Wieviele Menschen aus der Bahnstadt pendeln ins Neuenheimer Feld? Für Menschen aus Wieblingen ist die Abkürzung gegenüber der Ernst-Waltz-Brücke minimal, für Bergheimer und andere Heidelberger ergibt sich kein Vorteil. Heidelberg liegt noch auf Platz 7 der fahrradfreundlichen Städte, nicht wegen der fehlenden Brücken, sondern wegen vieler Lücken im Radwegnetz, radfahrerunfreundlicher Ampelschaltungen usw. . Mit den 30 Millionen Euro, die die Brücken kosten werden, könnte man Wesentliches verbessern - aber dafür fehlt dann das Geld. Warum gibt es z.B. immer noch keinen Radweg vom Bahnhof auf die Montpellierbrücke (immer wieder kommt es hier zu Konflikten mit Fußgängern, denn die Fahrbahn ist für Radfahrer lebensgefährlich)? Warum gibt man nicht die Ernst-Waltz-Brücke für Radfahrer beidseits in beide Fahrtrichtungen frei, dann könnte sie viel mehr Verkehr aufnehmen und das lästige Überqueren entfielen. Und dann die Zukunft des Czernyrings - offen!</p> <p><i>Kommentar 1:</i> Eine breitere, angenehmere und gleichzeitig schnelle Fahrradverbindung ins Neuenheimer Feld (für bspw. die Wieblingler Bevölkerung) ist sicherlich eine gute Investition in die Zukunft der Mobilität unserer Stadt. Vor dem Hintergrund sollte eine langfristige Lösung diskutiert werden. Nur ein Umsteigen von motorisiertem Individualverkehr auf das Fahrrad und ÖPNV kann nachhaltig sein.</p> <p><i>Kommentar 2:</i> Die Brücke ist ja nicht nur für die Bahnstädter! Von da aus führen kreuzungsfreie Fahrradwege abseits der Autostraßen nach Kirchheim in die Südstadt und nach Rohrbach. Ich selbst wohne in Kirchheim und beobachte täglich, wie viele Menschen die Radwege auf den früheren Gütergleisen nutzen. Nur ist dann am HBF heute Schluss. Diese Brücke bringt eine riesen neue Qualität für ganz viele Stadtteile.</p> <p><i>Kommentar 3:</i> Hat Dieter J. jemals den angepriesenen Weg über die E.-W.-Brücke genommen? An der Ampel (bei Marriott-Ausfahrt) kein Warteplatz für diejenigen, die über das Iqbal-Ufer wollen, man versperrt den Platz für die weiter ins Neckartal Radelnden oder die, die von dort kommen. Dann kommt man drüben auf einer Verkehrsinsel an und oben auf der E.-W. Brücke ist man auf der falschen Seite. Alles Schritt!</p> <p><i>Kommentar 4:</i> Für mich als Pendler von Neuenheim nach Schwetzingen wäre diese Brücke eine unvergleichliche Entlastung! Die Brücke ist nicht nur für die Bahnstadt. Die E.-W.-Brücke ist in meinen Augen ein Albtraum für ernsthaften Radverkehr und ein Sicherheitsrisiko aufgrund der viel zu geringen Spurbreite. Die E.W.-Brücke für beide Richtungen frei zu geben wäre lebensgefährlich für Radfahrer!!!</p>			
14.12	<p>Idee #65: Stadt- und Landschaftsbild Ich kann mir ehrlich gesagt keine Lösung vorstellen, die eine an die Landschaft gut eingefügte Brücke vorschlägt, da wegen der notwendigen Höhe (Schiffsverkehr) die Brücke in jedem Fall ein ästhetischer Störfaktor für die Landschaft werden wird. Da aber auch hier der politische Grundsatzbeschluss für die Brücke wohl kaum noch rückholbar ist, gilt es, das Schlimmste zu verhindern. Soll die Brücke die ihr zugeordneten Funktionen erfüllen, die eine erhebliche Breite mit einigen Rampen erfordert, entsteht sicherlich keine zierliche Konstruktion, die sich unauffällig durch den Gneisenaupark und über den Neckar windet. Deshalb wäre es besser gewesen, dass man vor solchen Brückenbauideen ernsthaft alle Alternativen hätte prüfen sollen, um dieses Bauwerk zu vermeiden. Nun gilt es aber, die öffentliche Debatte sehr kritisch darauf zu orientieren, die Eingriffe nicht zu groß werden zu lassen. Einige gute Vorschläge für den nördlichen Brückenkopf sind ja bereits gemacht worden.</p>			
14.13	<p>Idee #8 :Rad und Fußweg Ich bin auch generell für eine neue Auto Neckarquerung, der Verkehr in Bergheim Vangerowstr. ist unzumutbar für uns Anwohner.</p> <p><i>Kommentar 1:</i> Ich kann gut nachvollziehen, dass die Anwohner unter dem Autoverkehr leiden. Doch scheint mir eine weitere Autoquerung wenig sinnvoll, denn dies bedeutet wohl nur noch mehr Autoverkehr wenn auch woanders. Viel mehr sollte alles getan werden um das Rad und ÖPNV als Verkehrsmittel so attraktiv wie möglich zu gestalten wie möglich, z. B. durch diese Rad- und Fußgängerbrücke, etc.</p> <p><i>Kommentar 2:</i> Sollen andere den Lärm und die Abgase auch bekommen, schlägt Bernd vor. Also Lösungen sehen meiner Vorstellung nach besser aus. Gucken Sie sich die Lärmkarten an: Wieblingen hat durch Autobahnen im Westen und Norden den meisten Lärm aller Heidelberger Stadtteile zu ertragen. Jetzt auch noch im Süden? Nein danke!</p> <p><i>Kommentar 3:</i> Statt 5. Neckarquerung sollte eher über eine Verbesserung des Nahverkehrs und wie in diesem Fall nicht-motorisierten Verkehrs nachgedacht werden. Wer würde denn von einer 5. Brücke profitieren? Schwetzingen, Plankstadt, Oftersheim, Eppelheim, Pfaffengrund. Daher lieber die Anbindung mit der Straßenbahn sichern und die Linie 21 über Hbf Süd leiten, da die 22 nicht mehr zum Betriebsbahnhof fährt</p> <p><i>Kommentar 4:</i> Ich stimme Katja voll zu. Die Vangerowstraße halbiert und die freigewordene Hälfte für Radfahrer und Fußgänger gestalten. Weniger Folgekosten für die Stadt, da weniger Straße repariert werden muss und der Individualverkehr würde es sich dreimal überlegen, diese Strecke mit dem Auto und nicht doch lieber mit Rad oder ÖPNV zurück zu legen. Erzwungene Reduzierung Auto = mehr Ruhe für die Anwohner</p>			

Übersichtstabelle der Beteiligungsergebnisse mit Bewertung durch die Fachämter

14.14	<p>Eine Brücke über den Neckar ist absolut notwendig, aber nicht nur für Fußgänger und Radfahrer sondern auch für ÖPNV und Individualverkehr.</p> <p>Zwischen Wehrsteg und Ernst-Walz-Brücke liegen 600m; dazwischen eine Brücke nur für Fußgänger und Radfahrer zu bauen erscheint mir völlig sinnfrei.</p> <p>Eine Entlastung von Anwohnern (von wo auch immer in HD) wird es nicht geben, da jeder der zu Fuß oder per Fahrrad den Neckar queren will, das bereits jetzt schon problemlos tun kann, und weder ÖPNV-Nutzer noch Autofahrer werden aufs Fahrrad wechseln, nur weil es eine weitere Brücke dafür gibt.</p> <p>Also, das Geld sparen und in die längst überfällige 5te Neckarquerung investieren, die dann auch einen Nutzen und Entlastung für viele Anwohner in HD bringen wird.</p> <p>Nach wie vor wächst die Zahl in Deutschland zugelassener PKW; das ist Fakt ... an der Realität vorbei zu planen/bauen, weil es schöner wäre wenn es nur noch Fußgänger und Radfahrer gäbe, hilft niemanden und ist reine Geldverschwendung (Idee #59)</p>			
14.15	<p>Idee #25 :Eine Wieblingen Perspektive 4</p> <p>Die Auffahrt am Wehrsteg ist für Fahrradfahrer*innen aus Wieblingen kommend eine Katastrophe. Der durchgehend nur unwesentlich abgesenkte Bordstein am Fußgänger-weg, zusammen mit einem ominösen "Fahrradfahrer so einordnen"-Schild ohne Übergang, frustriert täglich. Ich habe hier schon einige kleinere Unfälle beobachtet.</p>			
14.16	<p>Eine bessere ÖPNV-Anbindung sollte aber unabhängig von der Brücke angestrebt werden, da es nicht nur Radfahrende in Heidelberg gibt...! (Idee #70)</p>			
14.17	<p>Idee #61: Erhaltung, Verbesserung der Grünflächensituation in Bergheim</p> <p>Gerade in diesen heißen Sommertagen wird die zunehmende Bedeutung innerstädtischer Grünflächen, und von großen Bäumen unmittelbar fühlbar. Deshalb: Konsequente Erhaltung der Grünfläche Großer Ochsenkopf, Verbesserung der Verkehrsinsel "Grünanlage Gneisenauplatz" zu einer echten Aufenthaltsfläche, Stopp des Bebauungsplans für die Teilbebauung des Penta-Parks mit einem weiteren, unnötigen Hotel.</p> <p>Planerische Vertiefung des Vorschlags von Felix Berschin, durch eine geänderte Verkehrsführung rund um den Autobahnstutzen eine zusammenhängende Grünzone vom "Großen Ochsenkopf" bis zum Neckarufer herzustellen. Das wäre tatsächlich ein qualitativer Fortschritt für das westliche Bergheim.</p> <p>Diese Lösung käme ggf. auch ohne eine weitere Brücke über den Autobahnstutzen aus, wenn man das Autobahnende ein paar Meter länger tieferlegen würde und zur Vangerowstraße und zur Gneisenaustraße führen und bereits tieferliegende Stück Autobahn überdecken würde.</p>			

Stand: September 2018