

Viele Ideen für die neue Neckarbrücke

Auf was sollen die Planer achten? – Bürger konnten ihre Wünsche bei einem Forum einbringen – Ideenwettbewerb soll im Herbst starten

Von Timo Teufert

Welche Anforderungen muss die neue Fußgänger- und Radwegbrücke über den Neckar, die zwischen der Ernst-Walz-Brücke und dem Wehrsteg entsteht, erfüllen? Um diese Frage ging es bei einem öffentlichen Forum im Bürgerhaus Bahnstadt, bei dem die Teilnehmer in drei Arbeitsgruppen die Aufgabenstellung für den Ideenwettbewerb für die Brücke mitformulierten. Die Anregungen der Bürgerschaft werden in die Aufgabenstellung für den Wettbewerb einfließen, bei dem im Herbst 15 Büros aufgerufen werden, interessante Vorschläge für die zusätzliche Neckarquerung zu machen.

„Die Brücke ist – als Teil eines Radschnellwegs, der Mannheim über Heidelberg mit Schwetzingen verbinden soll – von gesamtstädtischer Bedeutung. Sie soll aber auch den Bergheimern Vorteile bringen“, erklärte Michael Braum, Geschäftsführer der Internationalen Bauausstellung (IBA) bei der Begrüßung. Denn Ziel des geplanten Bauwerks ist eine komfortable Anbindung der südlichen Stadtteile an das Neuenheimer Feld, eine Entlastung der Ernst-Walz-Brücke und der Mittermaierstraße sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Umfeld der neuen Brücke in Bergheim.

„Bergheim hat von dieser Brücke überhaupt nichts“, behauptete Bezirksbeirätin Marion Weber (Bunte Linke) und nutzte die allgemeine Fragerunde zu einer generellen Kritik am Vorhaben. Man brauche keine drei Brücken im Abstand von 200 Metern. Spontanen Applaus gab es, als Weber sagte: „Ich halte gar nichts davon, dass neben den vielen Autos nun auch noch der Fahrradverkehr nach Bergheim geholt wird.“ Doch



Das Wehr Wieblingen zwischen Bergheim und Neuenheim soll neu gebaut werden – wann, ist allerdings offen. Deshalb will die Stadt östlich des Wehrsteges eine neue Brücke für Fahrradfahrer und Fußgänger bauen. Foto: Rothe

Moderator Michael Lobeck verwies auf den Gemeinderat, der bereits im Juli 2017 beschlossen hatte, Fußgänger und Radfahrer künftig über eine eigene Querung zu führen. „Es wurden 16 Varianten untersucht, bevor der Gemeinderat abgestimmt hat. Diese Brücke hatte das beste Ergebnis, allein durch die Brücke werden pro Tag 2000 Autos weniger unterwegs sein“, ergänzte Dieter Teufel von der AG Rad. Eine sinnvolle Anbindung an die Radschnellwege – so seine Einschätzung – könnte sogar noch mehr Entlastung beim Autoverkehr bringen, weil mehr Menschen auf das Rad umsteigen würden.

Danach konnten die Bürger ihre Wünsche an die neue Brücke in drei Arbeitsgruppen einbringen. Während es in der

Gruppe „Frei- und Grünflächen“ vor allem darum ging, das Grün am Gneisenauplatz und im Großen Ochsenkopf zu erhalten, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Bäume zu schützen, entwickelten sich in der Arbeitsgruppe „Stadtbild“ viele Ideen. „Ich erwarte eine Harmonie im Erscheinungsbild, wenn ich von der Scheffelterrasse in die Rheinebene schaue“, sagte etwa ein Mann. Der Entwurf sollte etwas Heidelberg-typisches aufnehmen wie den Buntsandstein, so eine Teilnehmerin. Statt eines Brückenauffens wie an der Alten Brücke wünschte man sich ein anderes Tier, um den Bezug zum Zoo am nördlichen Ufer herzustellen. Auch Nischen zum Verweilen, wie es sie auf der Alten Brücke gibt, zählten zu den Wünschen der Arbeitsgruppe.

Aber auch mögliche Probleme wurden benannt: „Im Neckartal weht ein starker Wind, deshalb stehen ja im Winter auf der Theodor-Heuss-Brücke und auf der Ernst-Walz-Brücke Windgitter“, gab ein Teilnehmer zu bedenken. Auf der neuen Brücke sollten Fußgänger und Radfahrer nicht durch den Wind beeinträchtigt werden. „Vielleicht kann man eine überdachte Brücke konstruieren“, schlug er vor. Sollte das nicht gehen, wäre eine beheizbare Fahrbahn eine Alternative, damit es im Winter nicht zu einer Glatteisbildung komme.

Wie man die Rampen, über die man auf die Brücke kommt, modellieren könnte, war Thema der dritten Arbeitsgruppe. Schließlich sind diese Rampen bis zu 100 Meter lang, damit sie den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Direkte Fußgängertreppen zur Vangerowstraße gehörten ebenso zu den Vorschlägen wie eine Modellierung des Nordufers, um allzu lange Rampen zu verhindern. Die Brücke soll von der Gneisenaustraße über die B 37, den Gneisenauplatz und die Vangerowstraße über den Neckar nach Neuenheim führen. Deshalb müsse auch der Kreuzungsverkehr im Bereich Großer Ochsenkopf – wo die Neckarbrücke auf die in die Bahnstadt führende Gneisenaubrücke trifft – gut gelöst werden. Und auch die Querung der B 37 müsse „affengeil“ werden, um Besuchern, die über den Autobahnstutzen nach Heidelberg kommen, zu zeigen, wie schön und innovativ diese Stadt sei, sagte ein anderer Teilnehmer.

Info: Die Online-Beteiligung für die Neckarbrücke läuft im Internet unter www.heidelberg.de/radverbindung noch bis zum 29. Juli.