

Rad- und Fußgänger Verbindung über den Neckar in Heidelberg

Brücken müssen nicht immer direkte und rationale Verbindungsachsen verschiedener Standorte über ein Hindernis hinweg sein. Sie können auch Erlebnisraum sein. Es wird nach einer Lösung gesucht, fuß- und radläufige Mobilität attraktiver, intensiver und innerhalb eines neuen Kontexts zu er-Leben.

Philosophie

Der Halm eines Schilfgrases am Neckarufer schwingt schwungvoll zur gegenüberliegenden Flussseite. Der Wind reißt den Schilfhalm auf. Die einzelnen Stränge und Fasern geraten in Bewegung, sie schwingen im Wind. Eine schmale Faser löst sich, schwingt in weiten Bögen um den Hauptstrang.

Dieses Bild steht für unsere Leitidee, sich durch ein natürliches Material wie den Halm eines Schilfgrases, dessen Beschaffenheit und Eigenschaften beeinflussen zu lassen. Daraus etwas zu entwickeln das zugleich Räume verbindet, Erlebnisräume bietet und einer Skulptur wird. **Eine Skulptur die dazu entworfen wurde erlebt zu werden.**

Die neue Rad- und Fußgänger Verbindung schafft eine Achse vom nördlichen Neckarufer bis zur Bahntrasse im Süden. Sie soll das gewohnte Bild der rad- und fußläufigen Mobilität neu interpretieren und *überbrücken*.

Neben der barrierefreien, mittig verlaufenden Verbindung für Rad und Fußgänger, hebt sich seitlich ein weiterer, schmalerer Fußweg ab. Dieser Weg schwingt auf und ab. Der „Brückenschwung“ der Hauptverbindung schwingt mit dem Strom über dem Wasser, sodass auch hier die Dynamik einer schwungvollen Mobilität zu erfahren ist. Dem Nutzer erschließen sich dadurch wechselnde Blickwinkel und Perspektiven. Drei Loop-Rampen bilden die Zugänge zum „Brückenschwung“.

Mit der „Erlebnistrasse“ über die „Autotrasse“ (B 37)

Nahe des zukünftigen Bahndepots und Bauhofes startet die „Erlebnistrasse“. Über eine schwach geneigte, barrierefreie Rampe führt sie bis zum Dach des Bauhofs hinauf. Hier entsteht ein Sport- und Freizeitgarten der das entfallende Sportfeld ersetzt. Von dort führt der „Brückenschwung“ in Richtung Neckar über die B 37.

Durch die Baumkronen reisen

Das filigrane Wegeband windet sich wie ein Baumwipfel- Pfad zwischen den alten Baumkronen der Parkanlage am Gneisenauplatz durch. Die Parkanlage und ihr Charakter bleiben erhalten. Das Zusammenspiel von Tragwerkkonstruktion und Brücke betont den gestalterischen Anspruch des Bauwerks.

An der nordwestlichen Ecke entsteht ein attraktiver Raum, der dem Gneisenauplatz seine ursprüngliche Bedeutung zurückgibt. Hier treffen alle Wegeverbindungen aufeinander. Eine zusätzliche Stufenanlage ermöglicht den direkten Zugang vom Erlebniswegeband zum Platz.

Zukünftig soll die Rechtsabbiegespur von der Vangerowstrasse in Richtung B 37 entfallen. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität auf dem Gneisenauplatz gestärkt. Der Platz verbindet die beiden parkartigen Grünflächen. Er setzt als neuer Auftakt zum „Brückenschwung“ ein Zeichen neuer Urbanität. Unter der Brückenschürze entsteht ein großzügiger Fahrradparkplatz.

Zugang zum linken Flusssufer

Entlang des linken Neckarufers wird der Fußweg vom Pentapark in Richtung Fußgängerbrücke durch eine stegartige Erweiterung über dem Deckwerk breiter. Er windet sich über eine leicht ab-

fallende Treppe unter das Brückenbauwerk. Der Brückenpfeiler wird zwischen der Feuerwehrezufahrt und der Tiefgaragenrampe errichtet. Die Abstandsflächen zu den angrenzenden Gebäuden werden eingehalten. Die Zufahrten bleiben bestehen.

Der Pentapark soll klar geordnet und großzügiger gestaltet werden. Der derzeit wenig genutzte Raum wird zu einer promenadenartigen Uferzone mit hoher Aufenthalts- und Erholungswertqualität aufgewertet. Anschließend geht sie nahtlos in die flussaufwärts liegende Neckarpromenade über.

Der Schwung über den Neckar: „Ein Brückenschwung“

Die Brückenskulptur erreicht über dem Fluss ihren spektakulärsten Abschnitt. Die vielfältigen Stadt- und Landschaftsräume und das Bewusstsein über dem Wasser zu „schwingen“ lassen die „Leichtigkeit des Reisens“ erleben.

Am Nordufer nahe des Uni Campus neigt sich der Mittelweg des Brückenschwungs zum Haupterschließungsweg. Wie auf der linken Uferseite windet sich eine große Looprampe durch die gestaltete Wiesenlandschaft zum Hauptuferweg. Eine großzügige Sitzstufenanlage am Neckarufer bietet einen einzigartigen Blick auf die Kulisse der Heidelberger Altstadt. Unter dem Widerlager des Brückenkopfes könnte ein Kiosk eingerichtet werden. Somit würde dieser Bereich zusätzlich an Aufenthaltsqualität gewinnen.

Über eine lange, schwach geneigte gerade Abfahrt in Richtung Norden, knüpft die Wegeverbindung direkt an das Wegenetz am Uni Campus an.

Der flussbegleitende Uferradweg führt unter der Brücke durch. Die Wegetrassen kreuzen sich nicht direkt. Potenzielle Unfallrisiken werden damit minimiert.

Die Feuerwehrezufahrt knüpft an ihrem derzeitigen Endpunkt nordöstlich der Wiese an und wird am Rand des bestehenden Hains entlang geführt.

Eine Form die der Verwendung entspricht

Die leichte Wellenbewegung der Brückenschürzen und die an eine Helix erinnernde Trägerkonstruktion verbinden sich zu einem homogenen Tragwerk. Die „formale Genauigkeit“ lässt die Brücke zur Skulptur werden, zum Brückenschlag der sich wegen seiner großartigen, Signet-haften Erscheinung vor der eindrucksvollen Kulisse der Unesco Weltkulturerbe-Stadt Heidelberg zurücknimmt.

Technische Eckdaten

Die Verwendung von Stahl für die Ausbildung der Brücke und der Tragwerkspfeiler ermöglicht es, dass die Brücke mit drei Spannweiten von 70, 60 und 120 m das Gelände und den Neckar filigran überspannt. Die Geometrie der Brücke wird durch das Biegen von quadratischen Stahlrohren und digitalem Beschnitt erzeugt.

Dank der Seitenspannweiten kann der Schiffsverkehr auf dem Neckar ungehindert passieren. Die horizontale Flexibilität der zentralen Spannweite ist so ausgelegt, dass sie potenziellen Schiffsunfällen entsprechend der geltenden Bauvorschriften, widerstehen kann.

Das Prinzip der Verkehrsflüsse

Die Breiten der Fußgänger- und Radwege von der neuen Eisenbahnbrücke zur Universität betragen 3,80 m für Radfahrer und 2,50 m für Fußgänger. Die verschiedenen Wege werden durch unterschiedliche Bodenbeläge differenziert.

Es gibt nur zwei Kreuzungspunkte auf dem „Brückenschwung“ zwischen Fußgängern und Radfahrern: an der kreisförmigen Rampe des Parks am Gneisenausplatz und in Höhe der Rampe am Nordufer.