

Rückmeldungen der Verbände zum Planfeststellungsverfahren Gneisenaubücke, Stand 4. September 2017

Lfd.-Nr.	Verbände	Stellungnahme	Stellungnahme VHT
C1	LandesnaturaSchutzverband Baden-Württemberg e.V. und BUND e.V., Landesverband Baden-Württemberg 21.04.2017	<p>Diese Stellungnahme ergeht im Namen und mit Genehmigung des Landesnaturschutzverbandes Baden-Württemberg e.V. (LNV) sowie für die Kreisgruppe Heidelberg im Namen und mit Genehmigung des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband Baden-Württemberg e.V. (BUND).</p>	–
		<p>Die Breite der Brücke Es soll eine zukunftsfähige, leistungsfähige Brücke im Zuge einer Fahrrad-Hauptverkehrsachse Universitätscampus - Bahnstadt / heutige Konversionsflächen gebaut werden. Für diese Funktion ist die Brücke viel zu schmal.</p> <p>Wenn man Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern vermeiden will, was bei einer gewiss zunehmenden Zahl von elektrisch unterstützten Fahrrädern mit höheren Geschwindigkeit unbedingt notwendig ist, müssen Radweg und Fußweg getrennt sein. Das ist zwar vorgesehen, aber die Gehwegbreite ist mit 1,85 m gerade geeignet für zwei nebeneinander gehende Personen. Eine begegnende oder eine überholende Person wird auf den Radweg ausweichen. Dies gilt noch mehr für die südliche Brückenzufahrt, wo die Fußwegbreite auf 1 m reduziert wird. Ebenso ist der den Radfahrern zugestandene Platz zu schmal; mit einer Breite von 3,85 m für Zweirichtungsverkehr kann man keine zügige Fahrradverbindung, die eine Hauptverkehrsachse sein will, schaffen.</p>	<p>Amt für Verkehrsmanagement (AfV): Die Breite der Brücke ist mit 6 m komfortabel. Fuß- und Radbrücken – auch in wichtigen Wegeverbindungen – haben in der Regel eine Breite von 3 – 4 m. In diesem Fall wird der Fuß- und Radverkehr gemischt geführt. Im vorliegenden Fall sollen Radfahrer und Fußgänger für sie zugewiesene Flächen erhalten. Die Breite der Radfläche nähert sich mit 3.85 m den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen in Bezug auf die Dimensionierung von Radschnellwegen an (Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, W2, Ausgabe 2014, FGSV 284/1). Der Fußgänger erhält eine Wegebreite von 2,15 m (die Breite des Trennstreifens von 30 cm wird gem. DIN 18040-3 dem nutzbaren Gehweg hinzugezählt). Zum Vergleich: Die Fuß- und Radbrücke über die Speyerer Straße hat eine lichte Breite von 3.75 m.</p> <p>Die Variantenabwägung und Planung wurden im Rahmen der AG Rad mit Vertretern von ADFC, BUND, Fahrrad INI,</p>

			UPI und VCD abgestimmt (vgl. Protokolle vom 13. Mai 2013, TOP 6 und 31. März 2014, TOP 4).
		Der südliche Zugang Auf der südlichen Brückenabfahrt sollen sich Fußgänger und Radfahrer auf einer Breite von 3,80m zusammendrängen und den Eingangsbereich des Kinos passieren. Dieser wird sicher zu bestimmten Zeiten voll mit Menschen stehen, die warten, rauchen oder flanieren. Sie werden je nach Anzahl zu diesem Zweck die Brückenabfahrt mit benutzen. Hier wird also ein absehbarer Konflikt gebaut. Eine zügige Fahrradverbindung, die eine Hauptverkehrsachse sein will, sollte nicht solche provisorisch wirkenden Baumaßnahmen beinhalten. Die Brückenabfahrt muss breiter sein, und eine wirksame Abtrennung des Kino-Eingangsbereichs muss schon planerisch vorgesehen werden.	VHT: Das Kino verfügt über einen großräumigen, überdachten Eingangsbereich, der eine hinreichende Aufenthaltsfläche für das Kino besuchende Personen darstellt (siehe gestrichelte Linie am südöstlichen Ende des im Lageplan U3, Blatt 3 dargestellten Baufeldes E2). Im Übrigen wird der Radweg im Eingangsbereich des Kinos durch einen taktilen Trennstreifen von dem Fußgängerverkehr getrennt (siehe Abb. 7 im Erläuterungsbericht).
		Der nördliche Zugang Die Fortführung der Radverkehrs-Hauptverbindung Universitätscampus - Bahnstadt / heutige Konversionsflächen über den Neckar wird noch eine Weile auf sich warten lassen. Bis dahin wird der Radverkehr am Ende der schönen neuen Brücke über die Bahn in einem Chaos enden. Wer zum Bahnhof will, kann auf dem bestehenden Rad-/Gehweg weiterfahren, aber wer zur Universität will, macht sich auf einen absolut ungeregelten und abenteuerlichen Weg in Richtung Norden. Er muss auf dem Weg zur Theodor-Körner-Straße die Gneisenaustraße queren, auf der die meisten Autos mit überhöhter Geschwindigkeit von der Abfahrt der B37 herangeschossen kommen. Diese mit	AfV: Die Anknüpfung an das Geh- und Radwegenetz in Bergheim erfolgt im Norden direkt an der Gneisenaustraße sowie an dem Knotenpunkt Gneisenaustraße/Blücherstraße. Die Fortführung des Radschnellweges nach Norden (Querung des Neckars) wird planerisch untersucht; Wenn konkrete Lösungsansätze vorliegen, werden diese Gegenstand gesonderter Verfahren der Beteiligung und Bauleitplanung sein. Die neuen Verbindungen haben eine hohe Bedeutung für den Ausbau des Gesamtradwegenetzes. Dieses kann allerdings nur abschnittsweise ausgebaut werden. Als Zwischenlösung ist eine signalisierte

		wirksamen Maßnahmen abzubremsen, muss Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sein.	<p>Querung für Fußgänger und Radfahrer über den Anschluss B37 mit Verbindung zum Wehrsteg in Prüfung.</p> <p>Stadtplanungsamt: Der Rahmenplan trifft zu der geplanten Brücke folgende Aussage: „Bereits in der vom Gemeinderat 2003 beschlossenen Rahmenplanung der Bahnstadt ist die Fuß- und Radwegebrücke „Gneisenaubücke“ über die Bahn enthalten. Durch die Brücke soll die Bahnstadt mit den benachbarten Stadtteilen und dem übrigen Stadtgebiet vernetzt werden. Dem Fußgänger- und Radverkehr soll ein engmaschiges und attraktives Netz angeboten werden. Der Brücke kommt eine hohe Priorität zu, weil sie gerade als Teil der Radwegeachse Bahnstadt - Neuenheimer Feld von essentieller Bedeutung ist.“</p>
		<p>Zugang zur Haltestelle der Linie 5 Die Haltestelle der Linie 5 ist von der neuen Brücke nur über eine barrierefreie Rampe rund um den ehemaligen OEG Bahnhof mit einer Länge von ca. 150 Metern erreichbar. Das ist zwar behindertengerecht, was zu begrüßen ist, aber absolut nicht fußgängerfreundlich und vor allem nicht attraktiv für die Kinobesucher, denen man ja die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln empfehlen will.</p> <p>Es muss eine Treppenverbindung zwischen Brücke und Haltestelle geplant werden – möglichst mit ergänzendem Aufzug.</p>	<p>Stadtplanungsamt / VHT: Durch die Fuß- und Radwegbrücke wird die Zuwegung zur Haltestelle deutlich verkürzt. Zudem wird die Haltestelle barrierefrei ausgebaut und ermöglicht so nun auch mobilitätseingeschränkten Menschen den Zugang.</p> <p>Der Weg zur Haltestelle kann sich ggf. noch weiter verkürzen, sollten die Bahnsteige im Rahmen eines in Prüfung befindlichen Vorhabens der rnv GmbH nach Osten verschoben werden. Auf diese mögliche Verschiebung nimmt die Lage der Rampe ebenfalls Rücksicht.</p>

		<p>CEF-Maßnahmen</p> <p>Für die Umsiedlung der vorgefundenen streng geschützten Mauereidechsen wurde die Ausgleichsfläche westlich des geplanten Einrichtungshauses Bahnstadt ausgewählt, die offensichtlich für alle Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Bahnstadt-Entwicklung gedacht ist. Mittlerweile hat dort schon viel Ausgleich stattgefunden, und es wird daher angeregt, zu prüfen, ob die Fläche sowohl quantitativ als auch qualitativ noch mehr Ausgleich aufnehmen kann. Insbesondere hat sich bei früheren Maßnahmen an anderer Stelle das Problem ergeben, dass umgesetzte Mauereidechsen von vorhandenen Zauneidechsen getötet wurden. Solche Dinge sollten in der Planung berücksichtigt werden.</p>	<p>Umweltamt: Im letzten Jahr erfolgten auf den bisher fertig gestellten Ausgleichsflächen in der Bahnstadt zahlreiche Umsiedlungen von Eidechsen. Zur Ermittlung der noch vorhandenen Kapazitäten für Eidechsen, die im Bereich des Rahmenplangebietes Bahnstadt noch umzusiedeln sind, werden aktuell faunistische Untersuchungen beauftragt. Die Untersuchungen sollen auf den Ausgleichsflächen mit fraglichem Potential für weitere Umsiedlungsmaßnahmen den aktuellen Bestand an Eidechsen aufzeigen und vorhandene Kapazitäten prüfen.</p>
--	--	---	--