

Heidelberg

Herzlich Willkommen



heidelberg.de



Heidelberg

Informationsveranstaltung
Rad- und Fußgängerquerung über den
Neckar

Alexander Thewalt, Amt für Verkehrsmanagement

21.03.2017



Derzeitige Situation

Mittermaierstraße/Ernst-Walz-Brücke

- Stark frequentierte Zufahrt zum Campus Im Neuenheimer Feld (Universität, Klinikum, Tiergartenbad ...)
- Zunahme durch Konversionsflächen (PHV, MTV, Patton)



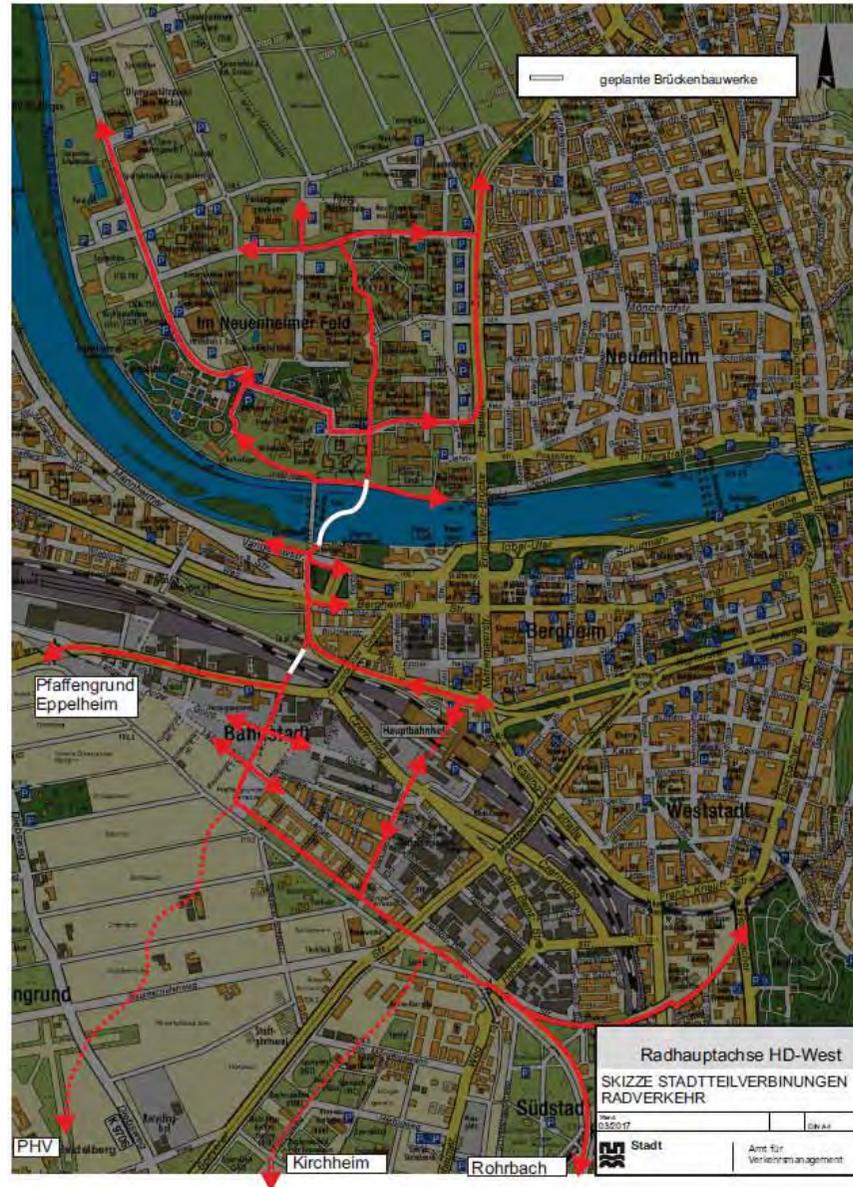
Derzeitige Situation

Radverkehrsaufkommen Ernst-Walz-Brücke

- 2,3 Millionen Fahrräder/Jahr
- Spitzenwerte bis zu 12.000 Fahrräder/Tag
- zusätzlich 2.600 Fahrräder/Tag auf Wehrsteg



Radachse Heidelberg-West



Varianten



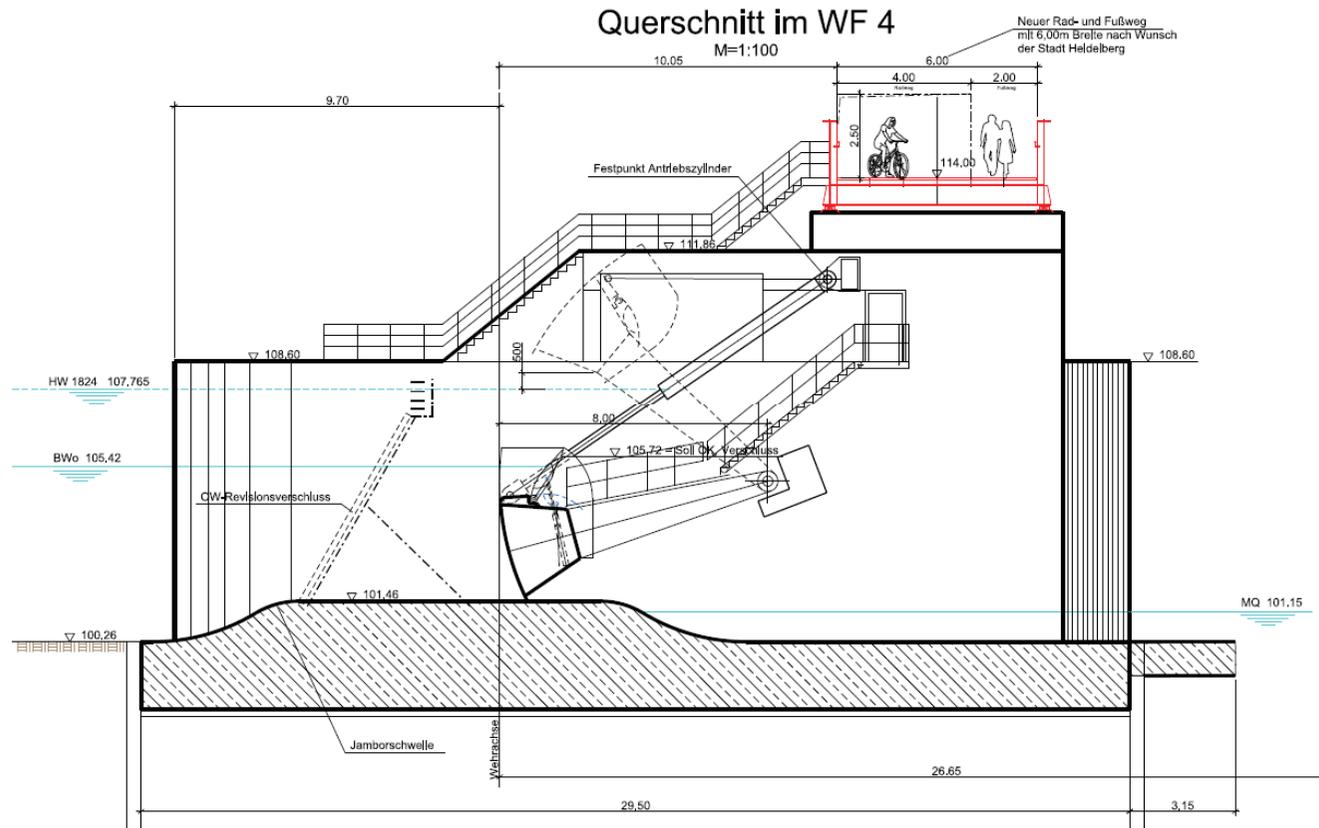
Neubau Wehr (Amt für Neckarausbau Heidelberg)

- Handlungsbedarf wegen baulichen Zustands der Wehranlage aus den 1920ern

Zeitablauf

- Vergabe Ingenieurleistungen (Planung) 2017
 - Planungs-, Genehmigungs- und Vergabeprozess bis 2024
 - Baubeginn Ersatzneubau geplant 2024
 - Umsetzungszeitraum, Fertigstellung etwa 10 Jahre, etwa 2034
-
- Bau Wehrsteg als reiner Bediensteg für Wehranlage durch WSV / Bund
 - Möglichkeit einer Einbeziehung von Fuß- und Radwegbrücke bei Wehrneubau unter Beteiligung der Stadt
 - steht erst nach Abschluss des Projektes Wehrneubau dauerhaft zur Verfügung

Neubau Wehr (Amt für Neckarausbau Heidelberg)



Neckarbrücke



Variantenbetrachtung

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Querung des Fuß- und Radverkehrs auf :	Altem Wehr (nach Fertigstellung Ersatzneubau Wehr)	Ersatzneubau Wehr	Eigenständiger Brücke
Eigentümer	Stadt Heidelberg	WSV	Stadt Heidelberg
Kostenrahmen*	k. A.	13,0 Mio. Euro	15,0 Mio. Euro
Baubeginn	2034	2024	2020
Inbetriebnahme	2035	2034	2021
Bemerkung	unkalkulierbare Folgekosten		
* Für Brückenbauwerk vom Nordende der Gneisenaubrücke bis Neckarnordufer			

Neckarbrücke – Südrampe für alle Varianten



Nächste Schritte

➤ **Machbarkeitsstudie**

Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Klärung der offenen Punkte:

- Darstellung der Auswirkungen, Ausmaß des Eingriffs in Natur und Landschaft
- Darstellung Anschlüsse / Weiterführung der Fahrradverbindungen
- Kostenermittlung der Varianten
- Städtebauliche und freiraumplanerische Machbarkeit der Verbindung zur Gneisenaubrücke in Varianten

➤ **Gestaltungswettbewerb**

➤ **Bürgerbeteiligungsverfahren**

Vielen Dank

Alexander Thewalt
Amt für Verkehrsmanagement
Amtsleiter

Stadt Heidelberg

Rathaus, Marktplatz 10
69117 Heidelberg

Telefon 06221 58-30500

Telefax 06221 58-30590

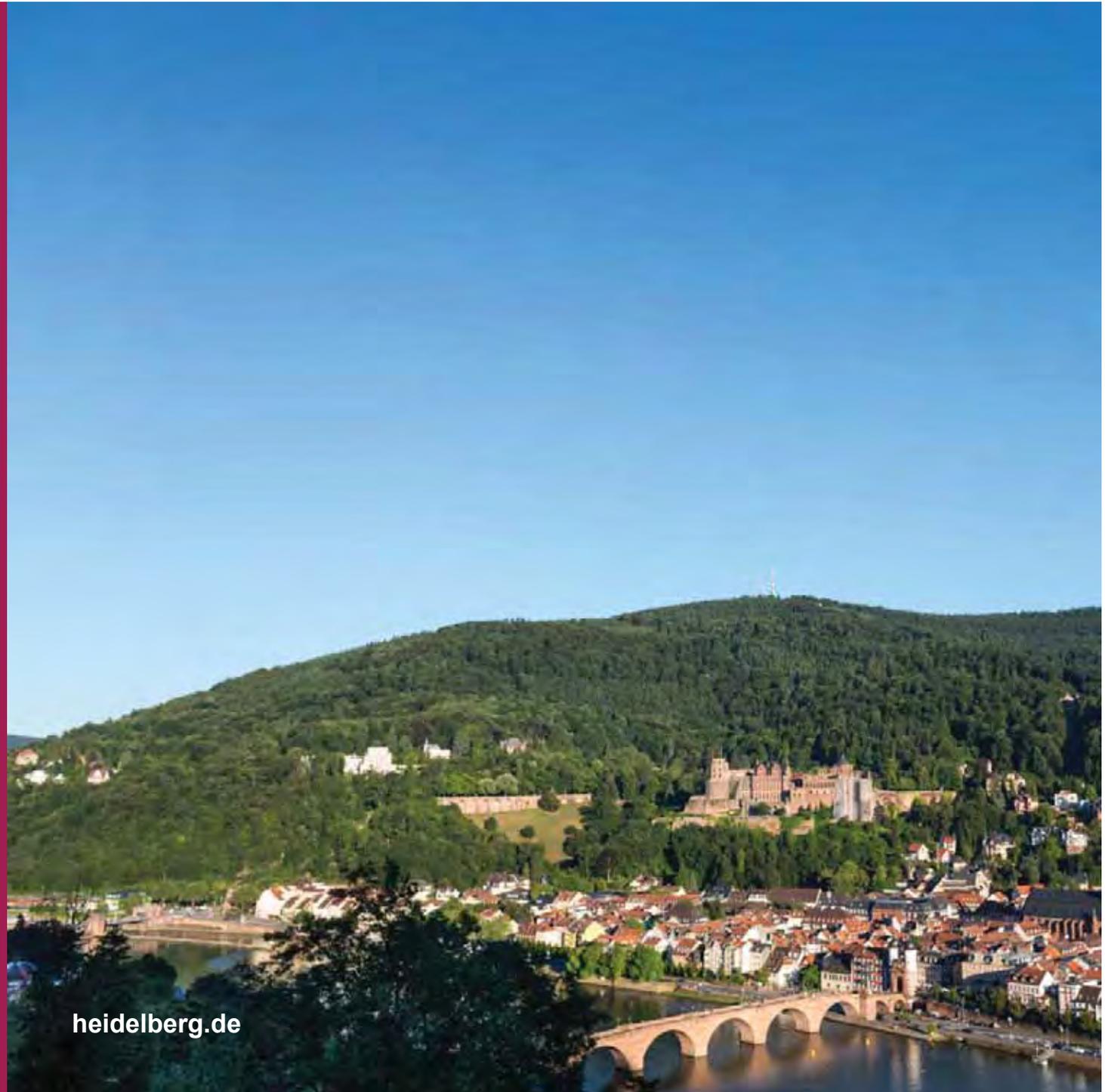
verkehrsmanagement@heidelberg.de

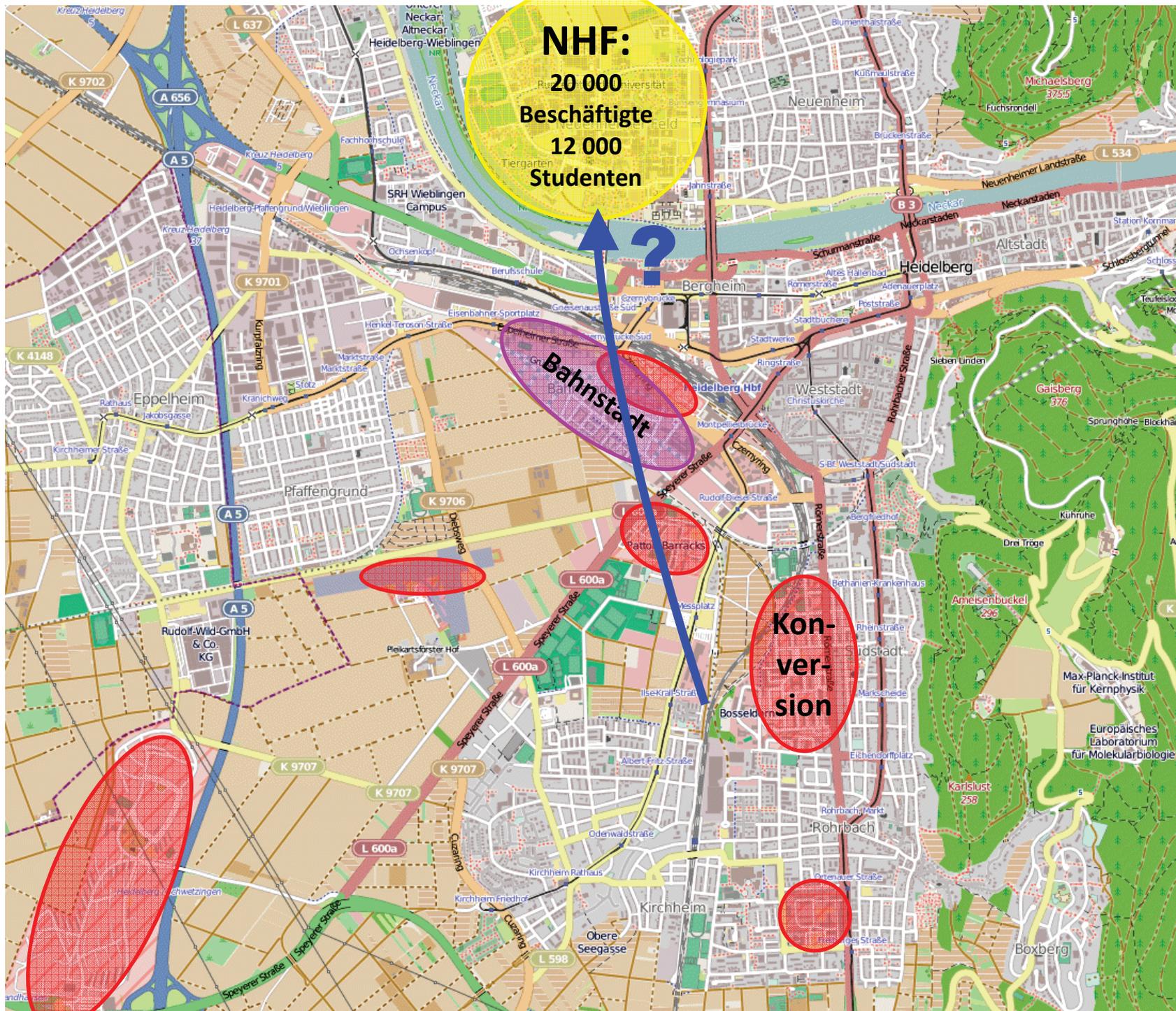
www.heidelberg.de

Heidelberg



heidelberg.de



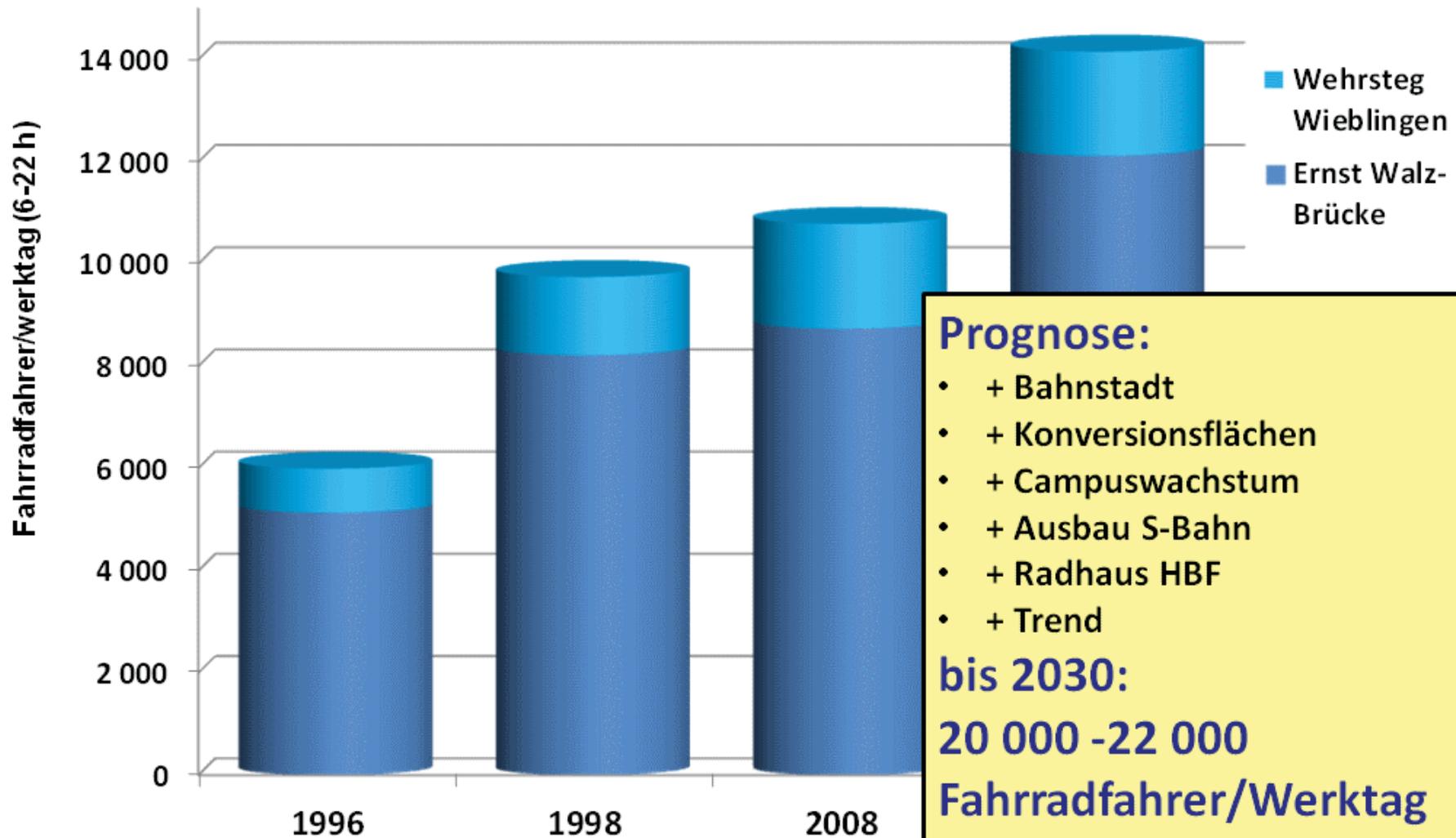


Radverbindungen Heidelberg Süd/ Konversionsflächen/Bahnstadt - Campus NHF

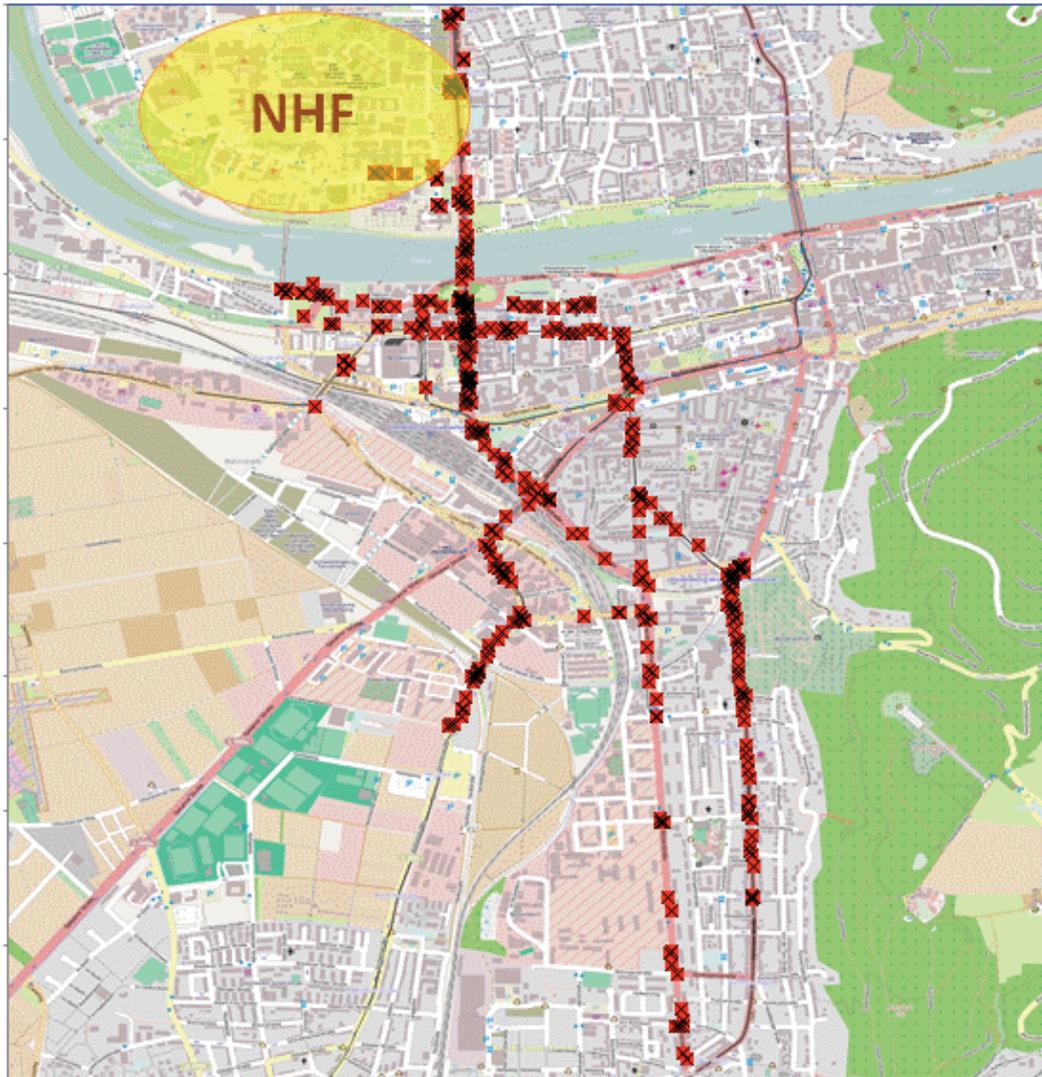
1. Untersuchung von 16 Alternativrouten zwischen Bahnstadt und Campus NHF
2. Analyse der Fahrradunfälle 2008-2016
3. Zukünftige Modal-Split-Änderungen und Verkehrsströme



Fahrradzählungen Ernst-Walz-Brücke + Wehrsteg



Kosten-Nutzen-Analyse Fuß-/Fahrradbrücken Bahnstadt-NHF heutige Wege zum NHF von Süden



- polizeilich registrierte
Fahradunfälle 2008 - 2016
**410 verunglückte
Radfahrer**

UPI 2017

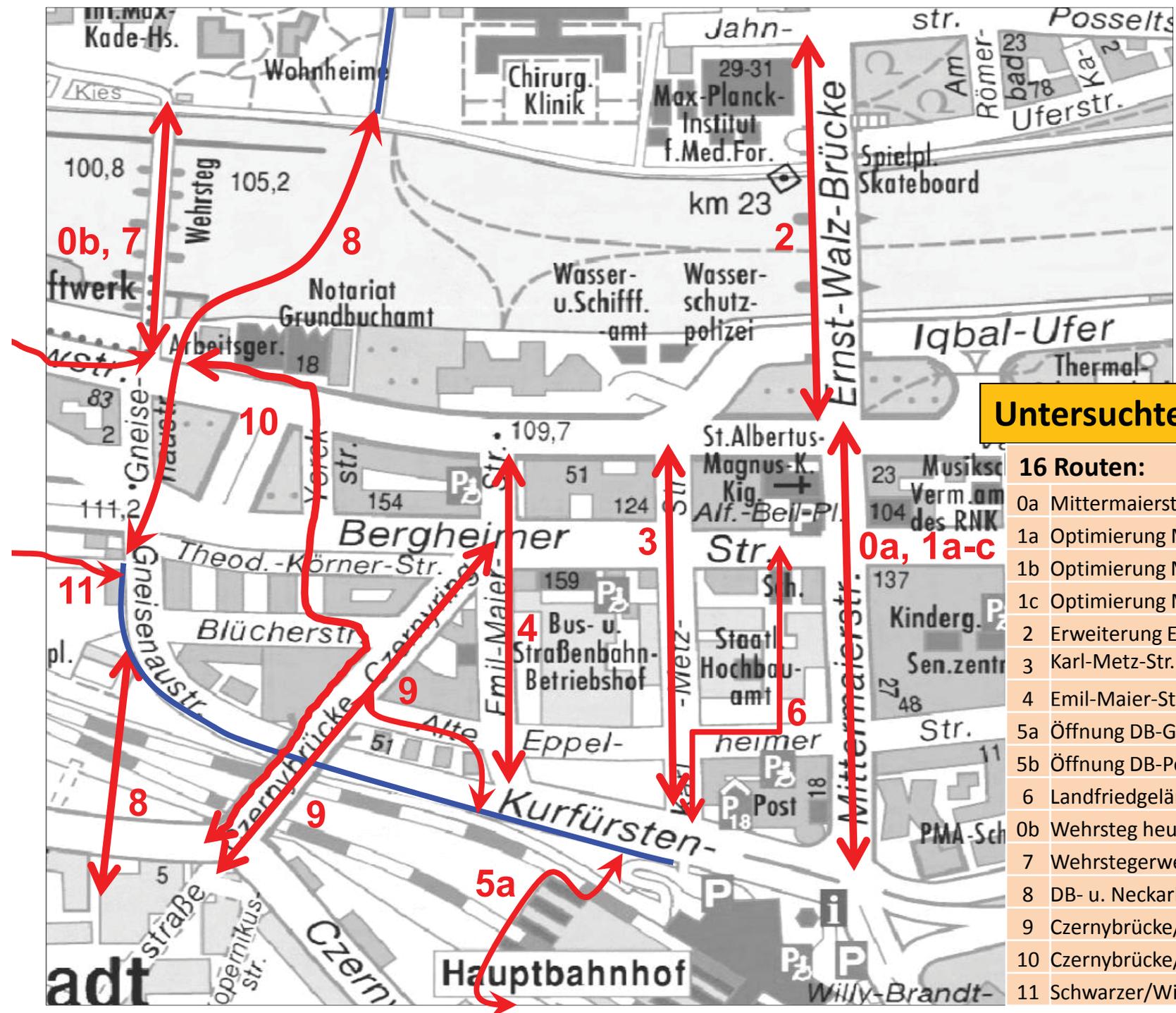


Ø 520, max. 1 470 Fehlfahrer/Tag

 = Bestand

Untersuchte Varianten

16 Routen:	
0a	Mittermaierstr. heute
1a	Optimierung Mittermaierstr.
1b	Optimierung Mittermaierstr.
1c	Optimierung Mittermaierstr.
2	Erweiterung E.-Walz-Brücke
3	Karl-Metz-Str.
4	Emil-Maier-Str.
5a	Öffnung DB-Gepäcktunnel
5b	Öffnung DB-Posttunnel
6	Landfriedgelände
0b	Wehrsteg heute
7	Wehrstegerweiterung
8	DB- u. Neckarbrücken neu
9	Czernybrücke/Alte Eppelh. Str.
10	Czernybrücke/Yorckstr.
11	Schwarzer/Wieblinger Weg



0a, 1a-c

5a

0b, 7

8

2

10

3

11

6

8

9

4

9

	Routen	Optimierung Mittermaierstr.	Optimierung Mittermaierstr.	Optimierung Mittermaierstr.	Erweiterung E. Walz-Brücke	Karl-Metz-Str.	Emil-Maier-Str.
Kriterium	Variante	1a	1b	1c	2	3	4
1	Entfernung Bahnstadt-Zentrum Unicampus	0,2 km/d kürzer	0,2 km/d kürzer	0,2 km/d kürzer	0,2 km/d kürzer	0,2 km/d kürzer	1 km/d kürzer
2	Entfernung Konversionsgebiete-Zentrum Unicampus	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert	0,7 km Umweg/d	1,1 km Umweg/d
3	Entfernung HBF-Zentrum Unicampus	0,1 km kürzer	0,1 km kürzer	0,1 km kürzer	0,1 km kürzer	unverändert	0,6 km Umweg/d
4	Campuserschließung	schlecht	schlecht	schlecht	mittel	-	-
5	Zahl der Querungen/d	11	11	9	9	9	17
6	Ø Rotzeit Knoten, s/d	229	203	160	232	232	247
7	Fahrradroute	gut	sehr gut	sehr gut	schlecht	sehr schlecht	schlecht
8	E-Bikes/Pedelec-Tauglichkeit	gut	sehr gut	sehr gut	gut	sehr schlecht	schlecht
9	Verkehrssicherheit	mittel	gut	mittel	schlecht	sehr schlecht	sehr schlecht
10	technische Realisierbarkeit	Abriss Häuserreihe, Engstelle Albertuskirche	Einziehung 2 Fahrspuren, Überlastung ÖV-Knoten	Spureinziehung, Wechselspur, Überlastung ÖV-Knoten	Zufahrt von Süden mangelhaft	Konflikte mit ÖV; Sicherheitsrisiko Schienen	Knotenprobleme
11	Fußwegverbindungen	gut	gut	neutral	neutral	neutral	schlecht
12	Kosten	mittel	gering	gering	mittel	gering	gering
13	Zuschussfähigkeit	nein	nein	nein	nein	nein	nein
14	Nutzen/Kosten	gering	gering	gering	<1	gering	gering
15	zeitliche Realisierbarkeit	5 - 6 Jahre	3 - 4 Jahre	3 - 4 Jahre	5 - 6 Jahre	3 - 4 Jahre	1 - 3 Jahre



Hohes Sturzrisiko bei parallel und in spitzem Winkel zur Fahrtrichtung der Radfahrer verlaufenden Schienen

Karl-Metz-Straße (Route 3)



ca. 10 000 RF/d ?



Routen	Öffnung DB-Gepäcktunnel	Öffnung DB-Posttunnel	Landfriedgelände	Wehrsteg heute	Wehrstegerweiterung	DB- u. Neckarbrücken neu	Czernybrücke/ Alte Eppelh. S.	Czernybrücke/ Yorckstr.
Variante	5a	5b	6	0b	7	8	9	10
Bahnstadt-Zentrum Unicampus	1 km/d kürzer	0,4 km/d kürzer	0,2 km/d kürzer	1,5 km/d kürzer	1,5 km/d kürzer	1,8 km/d kürzer	1,1 km/d kürzer	1,5 km/d kürzer
Konversionsgebiete-Zentrum Unicampus	-	-	0,15 km Umweg/d	-	0,5 km Umweg/d	0,2 km Umweg/d	0,7 km Umweg/d	0,5 km Umweg/d
HBF-Zentrum Unicampus	-	-	0,3 km Umweg/d	-	0,3 km Umweg/d	umwegfrei	1 km Umweg/d	0,6 km Umweg/d
Campuserschließung	-	schlecht	-	schlecht	schlecht	sehr gut	-	-
Zahl der Querungen/d	10	11	10	6	4	4	12	12
Ø Rotzeit Knoten, s/d	211	247	212	190	100	100	240	180
Fahrradroute	sehr schlecht	sehr schlecht	sehr schlecht	sehr schlecht	gut	sehr gut	sehr schlecht	schlecht
E-Bikes/Pedelec-Tauglichkeit	mittel	mittel	sehr schlecht	sehr schlecht	gut	sehr gut	sehr schlecht	sehr schlecht
Verkehrssicherheit	schlecht	schlecht	sehr schlecht	sehr schlecht	gut	sehr gut	sehr schlecht	sehr schlecht
technische Realisierbarkeit	2 starke Steigungen auf kurzer Strecke; Untertunnelung Gl.9	2 starke Steigungen auf kurzer Strecke; Rampe aus Privatgebäude	Querungsprobleme	Treppen; Kapazitätsprobleme	anspruchsvoll; Problem: Rampe Nord; Sperrungen in Bauzeit	anspruchsvoll; Chance für Stadtentwicklung	Konflikte mit ÖV; Sicherheitsrisiko MIV u. Knoten	Sicherheitsrisiko MIV, Knoten u. Gegenverkehr
Fußwegverbindungen	sehr schlecht	sehr schlecht	neutral	schlecht	gut	sehr gut	sehr schlecht	neutral
Kosten	mittel	mittel	gering	-	hoch	hoch	gering	gering
Zuschussfähigkeit	nein	nein	nein	-	ja	ja	nein	nein
Nutzen/Kosten	gering	gering	gering	-	mittel	hoch	gering	gering
zeitliche Realisierbarkeit	3 - 6 Jahre	3 - 6 Jahre	2 - 4 Jahre	-	>17 Jahre	4-5 Jahre	2 - 3 Jahre	3 - 4 Jahre



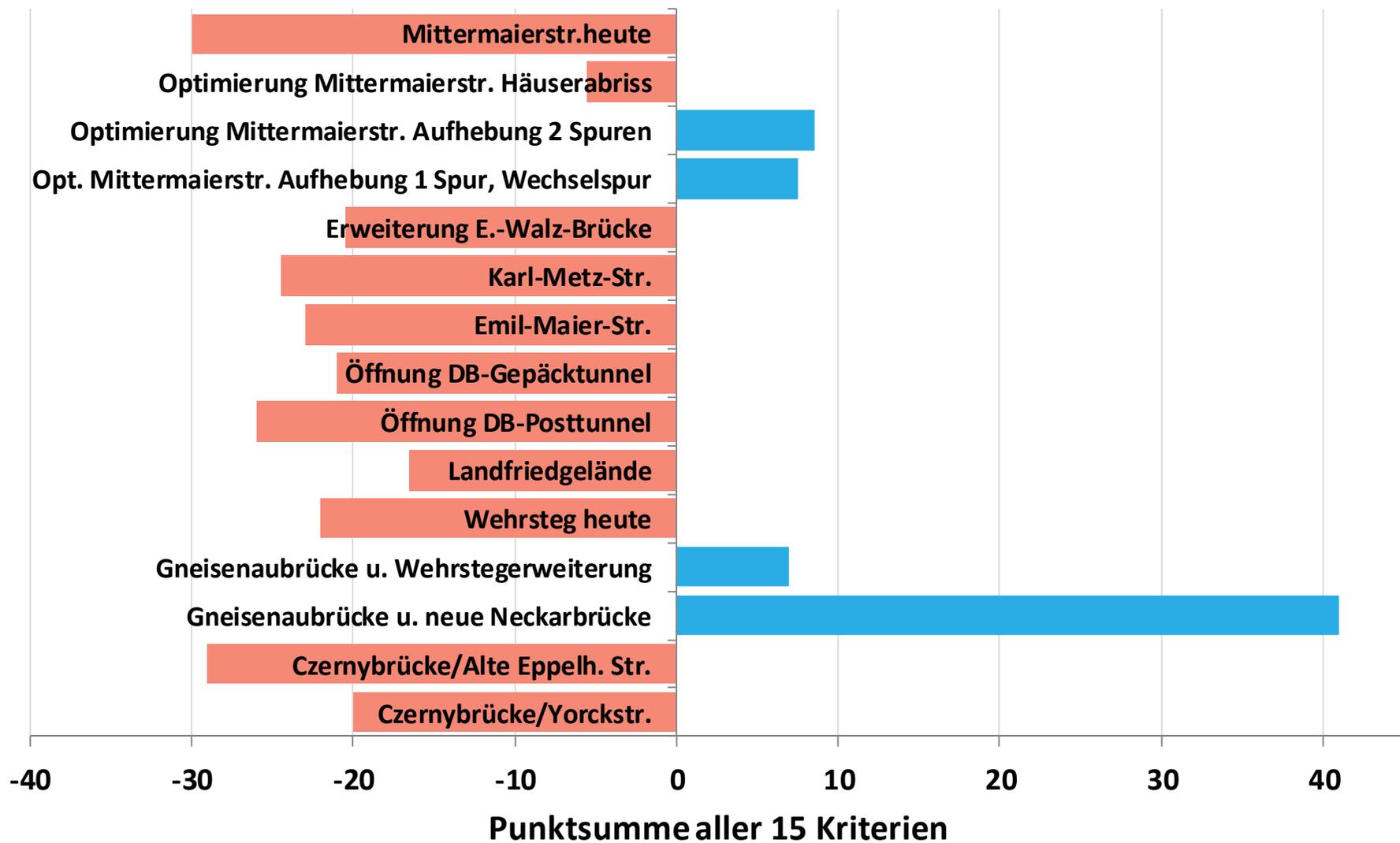
Tunnel Hauptbahnhof (Routen 5a und 5b)



- **Niveau: -10 m/+10 m**
- **Steigung Tunnel: 9,2%**
vertretbar: max. 6%
- **0,8 / 1,4 km Umweg/d**
zu Vorzugsroute
- **6 000 bis 8 000**
Radfahrer/Tag ?

Routen	Mittermaierstr. heute	Optimierung Mittermaierstr.	Optimierung Mittermaierstr.	Optimierung Mittermaierstr.	Erweiterung E.-Walz-Brücke	Karl-Metz-Str.	Emil-Maier-Str.	Öffnung DB-Gepäckttunnel	Öffnung DB-Posttunnel	Landfriedgelände	Wehrsteg heute	Wehrsteg-erweiterung	DB- u. Neckarbrücken neu	Czernybrücke/Alte Eppelh. S.	Czernybrücke/Yorckstr.
Variante	0a	1a	1b	1c	2	3	4	5a	5b	6	0b	7	8	9	10
Bahnstadt-Zentrum Unicampus	-	0,2 km/d kürzer	0,2 km/d kürzer	0,2 km/d kürzer	0,2 km/d kürzer	0,2 km/d kürzer	1 km/d kürzer	1 km/d kürzer	0,4 km/d kürzer	0,2 km/d kürzer	1,5 km/d kürzer	1,5 km/d kürzer	1,8 km/d kürzer	1,1 km/d kürzer	1,5 km/d kürzer
Konversionsgebiete-Zentrum Unicampus	-	unverändert	unverändert	unverändert	unverändert	0,7 km Umweg/d	1,1 km Umweg/d	-	-	0,15 km Umweg/d	-	0,5 km Umweg/d	0,2 km Umweg/d	0,7 km Umweg/d	0,5 km Umweg/d
HBF-Zentrum Unicampus	-	0,1 km kürzer	0,1 km kürzer	0,1 km kürzer	0,1 km kürzer	unverändert	0,6 km Umweg/d	-	-	0,3 km Umweg/d	-	0,3 km Umweg/d	umwegfrei	1 km Umweg/d	0,6 km Umweg/d
Campuserschließung	schlecht	schlecht	schlecht	schlecht	mittel	-	-	-	schlecht	-	schlecht	schlecht	sehr gut	-	-
Zahl der Querungen/d	11	11	11	9	9	9	12	10	11	10	6	4	4	12	12
Ø Rotzeit Knoten, s/d	229	229	203	160	232	232	247	211	247	212	190	88	88	249	180
Fahrradroute	sehr schlecht	gut	sehr gut	sehr gut	schlecht	sehr schlecht	schlecht	sehr schlecht	sehr schlecht	sehr schlecht	sehr schlecht	gut	sehr gut	sehr schlecht	schlecht
E-Bikes/Pedelec-Tauglichkeit	sehr schlecht	gut	sehr gut	sehr gut	gut	sehr schlecht	schlecht	mittel	mittel	sehr schlecht	sehr schlecht	gut	sehr gut	sehr schlecht	sehr schlecht
Verkehrssicherheit	sehr schlecht	mittel	gut	mittel	schlecht	sehr schlecht	sehr schlecht	schlecht	schlecht	sehr schlecht	sehr schlecht	gut	sehr gut	sehr schlecht	sehr schlecht
technische Realisierbarkeit	-	Abriss Häuserreihe, Engstelle Albertuskirche	Einziehung 2 Fahrspuren, Überlastung ÖV-Knoten	Spureinziehung, Wechselspur, Überlastung ÖV-Knoten	Zufahrt von Süden mangelhaft	Konflikte mit ÖV; Sicherheitsrisiko Schienen	Knotenprobleme	2 starke Steigungen auf kurzer Strecke; Untertunnelung Gl.9	2 starke Steigungen auf kurzer Strecke; Rampe aus Privatgebäude	Querungsprobleme	Treppen; Kapazitätsprobleme	anspruchsvoll; Problem Rampe Nord; Sperrungen in Bauzeit	anspruchsvoll; Chance für Stadtentwicklung	Konflikte mit ÖV; Sicherheitsrisiko MIV u. Knoten	Sicherheitsrisiko MIV, Knoten u. Gegenverkehr
Fußwegverbindungen	sehr schlecht	gut	gut	neutral	neutral	neutral	schlecht	sehr schlecht	sehr schlecht	neutral	schlecht	sehr gut	sehr gut	sehr schlecht	neutral
Kosten	-	mittel	gering	gering	mittel	gering	gering	mittel	mittel	gering	-	hoch	hoch	gering	gering
Zuschussfähigkeit	-	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	-	ja	ja	nein	nein
Nutzen/Kosten	-	gering	gering	gering	<1	gering	gering	gering	gering	gering	-	mittel	hoch	gering	gering
zeitliche Realisierbarkeit	-	5 - 6 Jahre	3 - 4 Jahre	3 - 4 Jahre	5 - 6 Jahre	3 - 4 Jahre	2 - 3 Jahre	3 - 6 Jahre	3 - 6 Jahre	2 - 3 Jahre	-	> 17 Jahre	5 - 6 Jahre	2 - 3 Jahre	3 - 4 Jahre
Punkte															
Bahnstadt-Zentrum Unicampus		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3	3	1	0,5	4	4	5	3	3
Konversionsgebiete-Zentrum Unicampus		0	0	0	0	-2	-3			0		-2	-1	-2	-2
HBF-Zentrum Unicampus		1	1	1	1	0	-2			-1		-1	0	-3	-2
Campuserschließung	-2	-2	-2	-2	0					-2		-2	-3	5	
Zahl der Querungen/d	-4	-4	-4	-3	-3	-3	-5	-4	-4	-3	0	2	2	-5	-5
Ø Rotzeit Knoten, s/d	-4	-4	-3	-2	-4	-4	-5	-4	-5	-4	-3	1	1	-5	-3
Fahrradroute	-5	3	5	5	-3	-5	-3	-5	-5	-5	-5	3	5	-5	-3
E-Bikes/Pedelec-Tauglichkeit	-5	3	5	5	3	-5	-3	0	0	-5	-5	2	5	-5	-5
Verkehrssicherheit	-5	0	3	1	-3	-6	-5	-3	-3	-5	-3	2	5	-5	-5
technische Realisierbarkeit		-3	-5	-3	-5	-5	-3	-3	-3	0	-5	-3	2	-3	-3
Fußwegverbindungen	-5	3	3	0	0	0	-3	-5	-5	0	-3	5	5	-5	0
Kosten		-3	3	3	-3	3	3	-1	-1	3		-5	-5	3	3
Zuschussfähigkeit		-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3		5	5	-3	-3
Nutzen/Kosten		0	0	0	-4	0	0	0	0	0		3	5	0	0
zeitliche Realisierbarkeit		3	5	5	3	5	6	4	4	6		-6	2	6	5
Summe	-30	-5,5	8,5	7,5	-20,5	-24,5	-23	-21	-26	-16,5	-22	7	41	-29	-20

Fuß/Rad-Verbindung Bahnstadt/HD Süd - Campus NHF: Varianten-Bewertung



UPI 2017



Höheniveau des Uferwegs und notwendige Rampenlänge

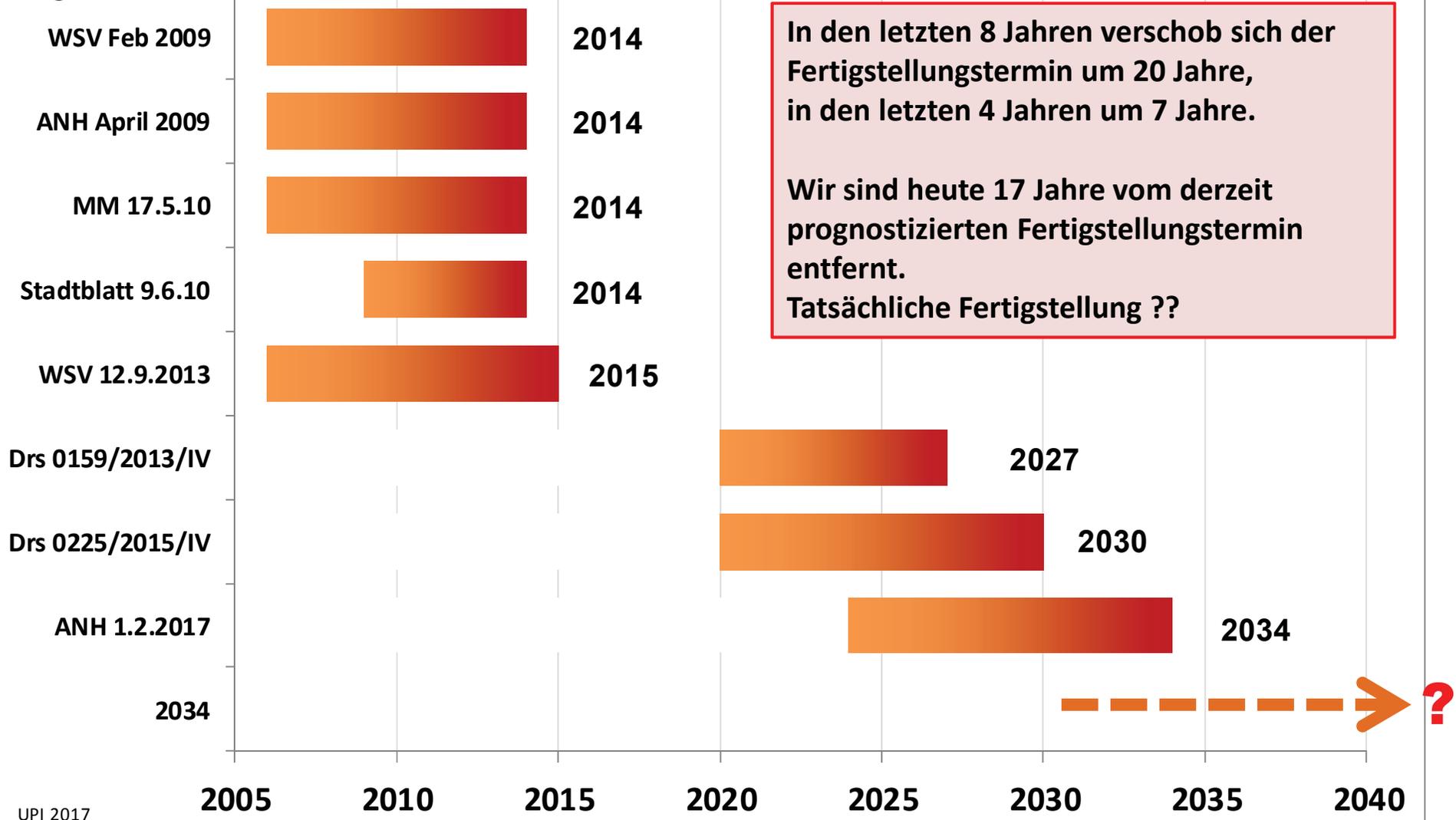


Wehrsteg

Fahrradbrücke

Wehrsteg Wieblingen, geschätzte Sanierungsdauer

Prognosen:

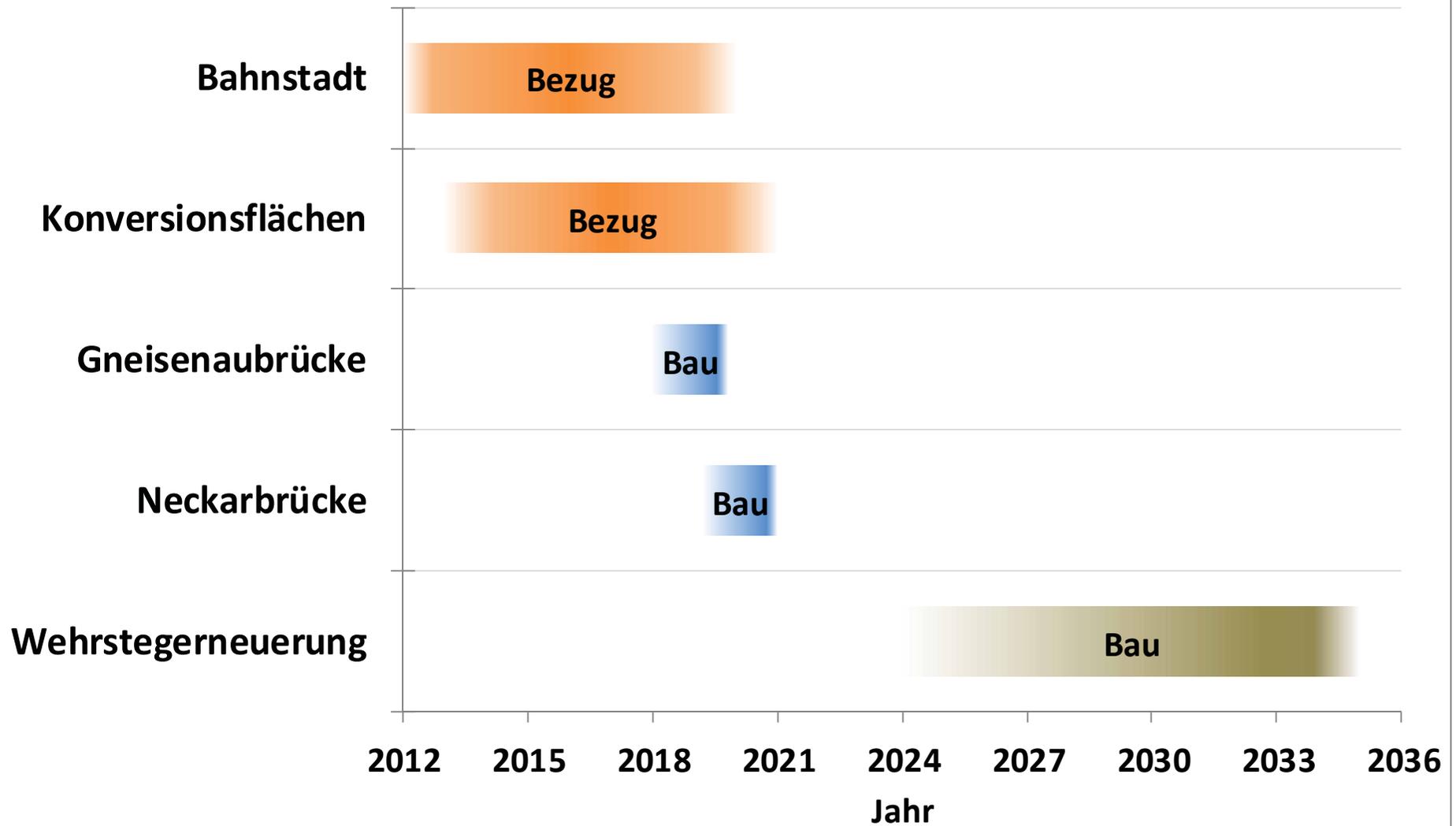


In den letzten 8 Jahren verschob sich der Fertigstellungstermin um 20 Jahre, in den letzten 4 Jahren um 7 Jahre.

Wir sind heute 17 Jahre vom derzeit prognostizierten Fertigstellungstermin entfernt.

Tatsächliche Fertigstellung ??

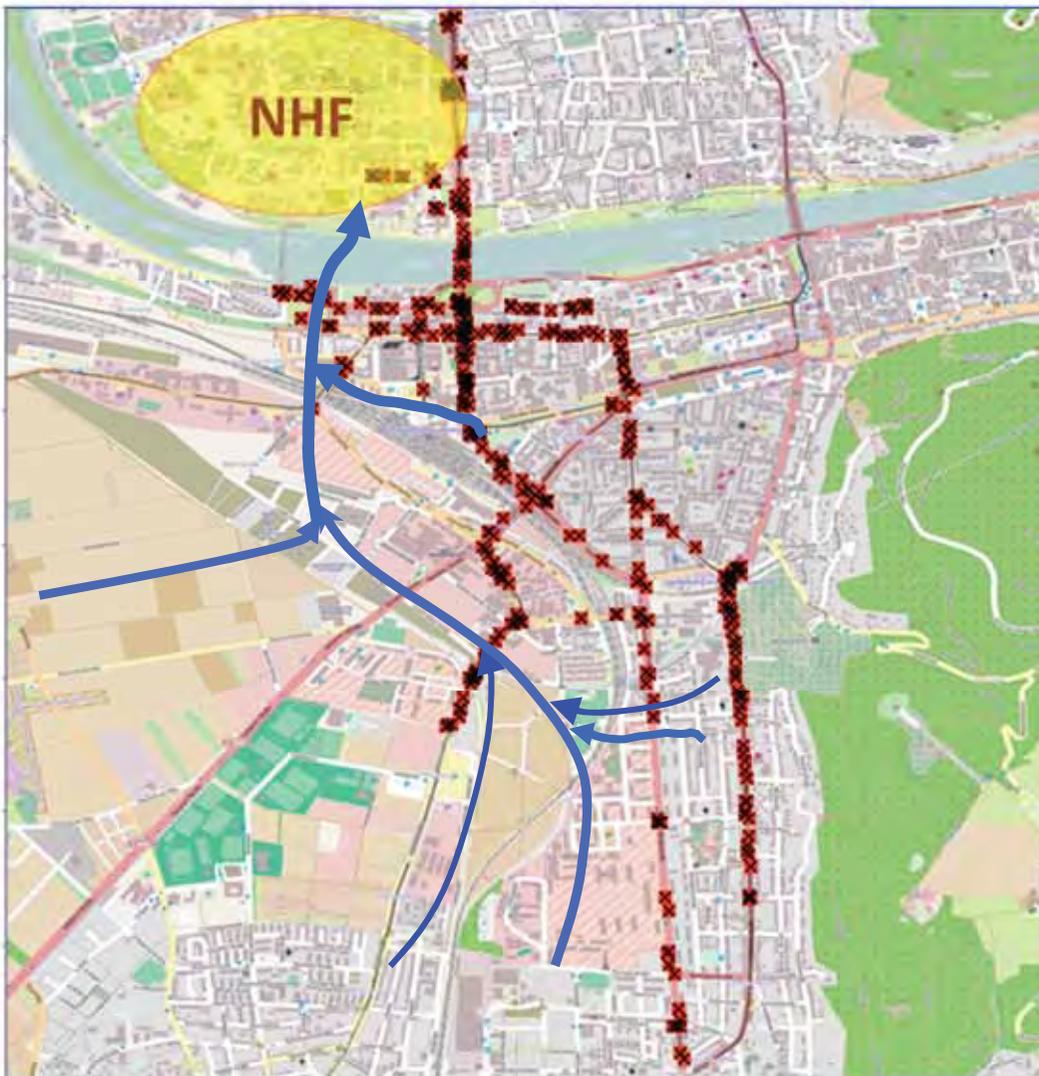
Zeitachse



UPI 2017



Kosten-Nutzen-Analyse Fuß-/Fahrradbrücken Bahnstadt-NHF heutige und zukünftige Wege zum NHF von Süden



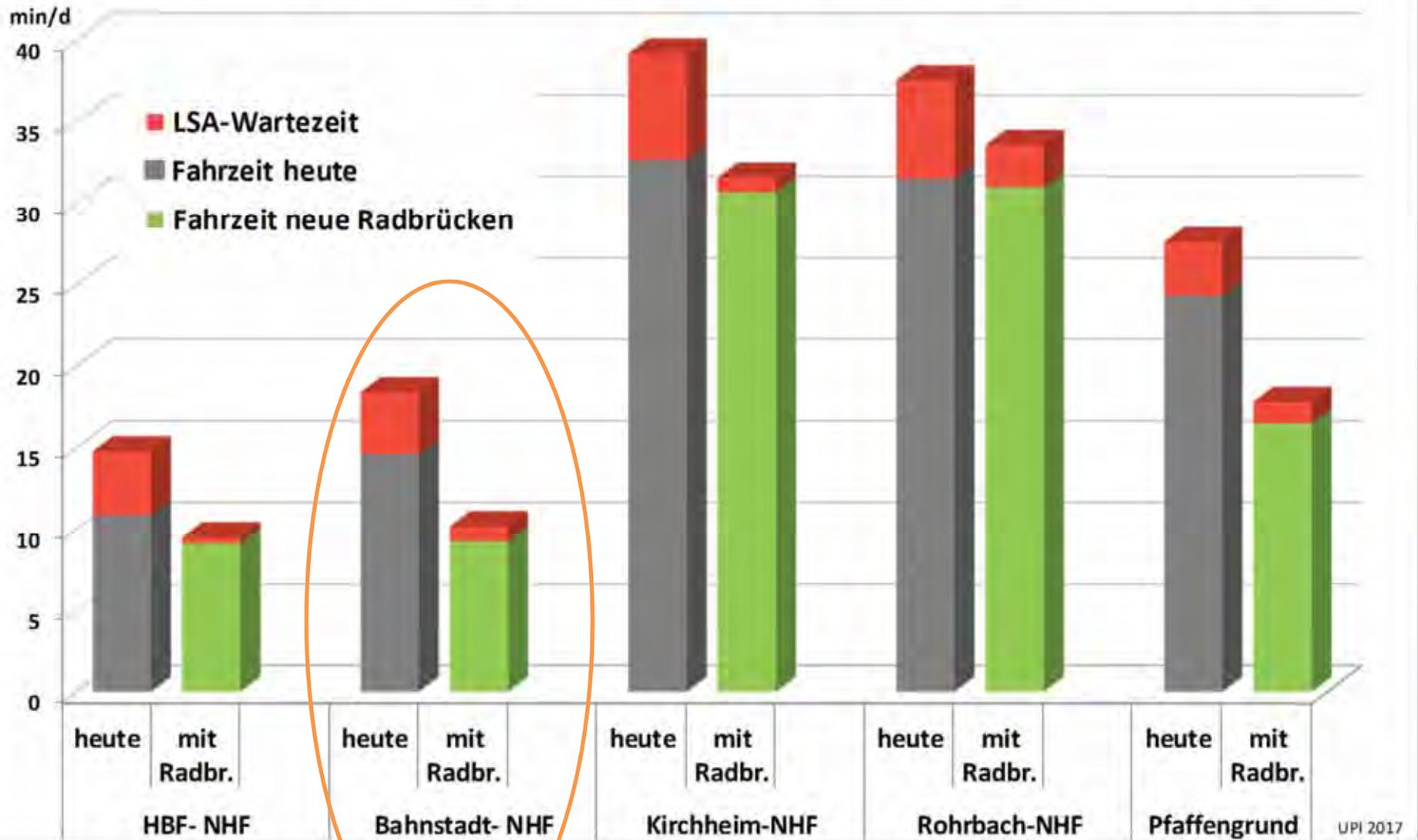
- × polizeilich registrierte
Fahrradunfälle 2008 - 2016
**410 verunglückte
Radfahrer**

geplante Route abseits
des Autoverkehrs:
direkt in die Hauptachse
des Campus NHF

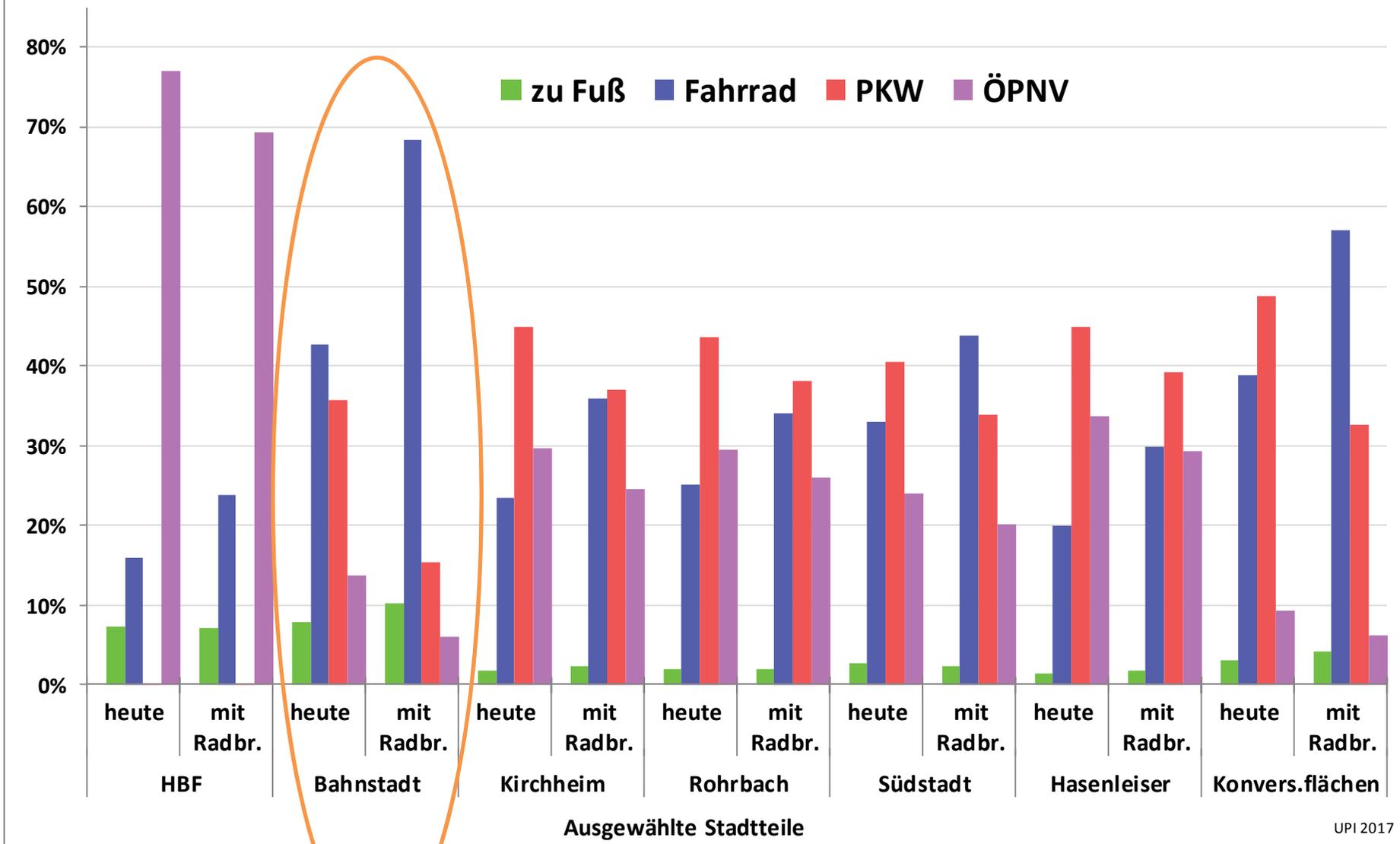
UPI 2017



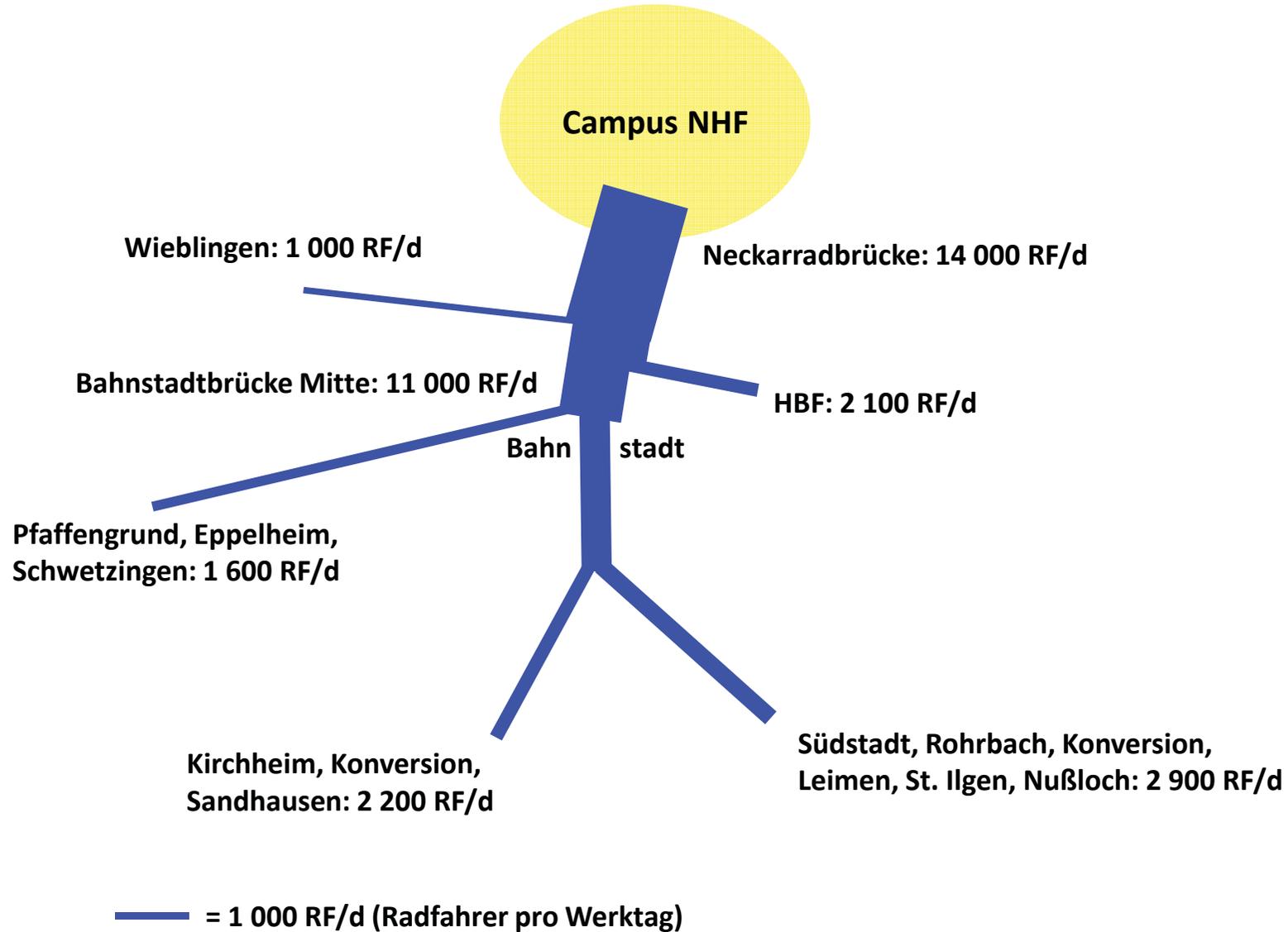
Fahrradverbindungen zum Campus NHF: Wegezeiten/Tag



Modal-Split ins NHF mit und ohne Radbrücken



Zu erwartende Verkehrsströme 2030: Fahrradverkehr mit Neckarradbrücke und Bahnstadtbrücke Mitte



Gneisenaubrücke und Neckarbrücke

Wirkungen:

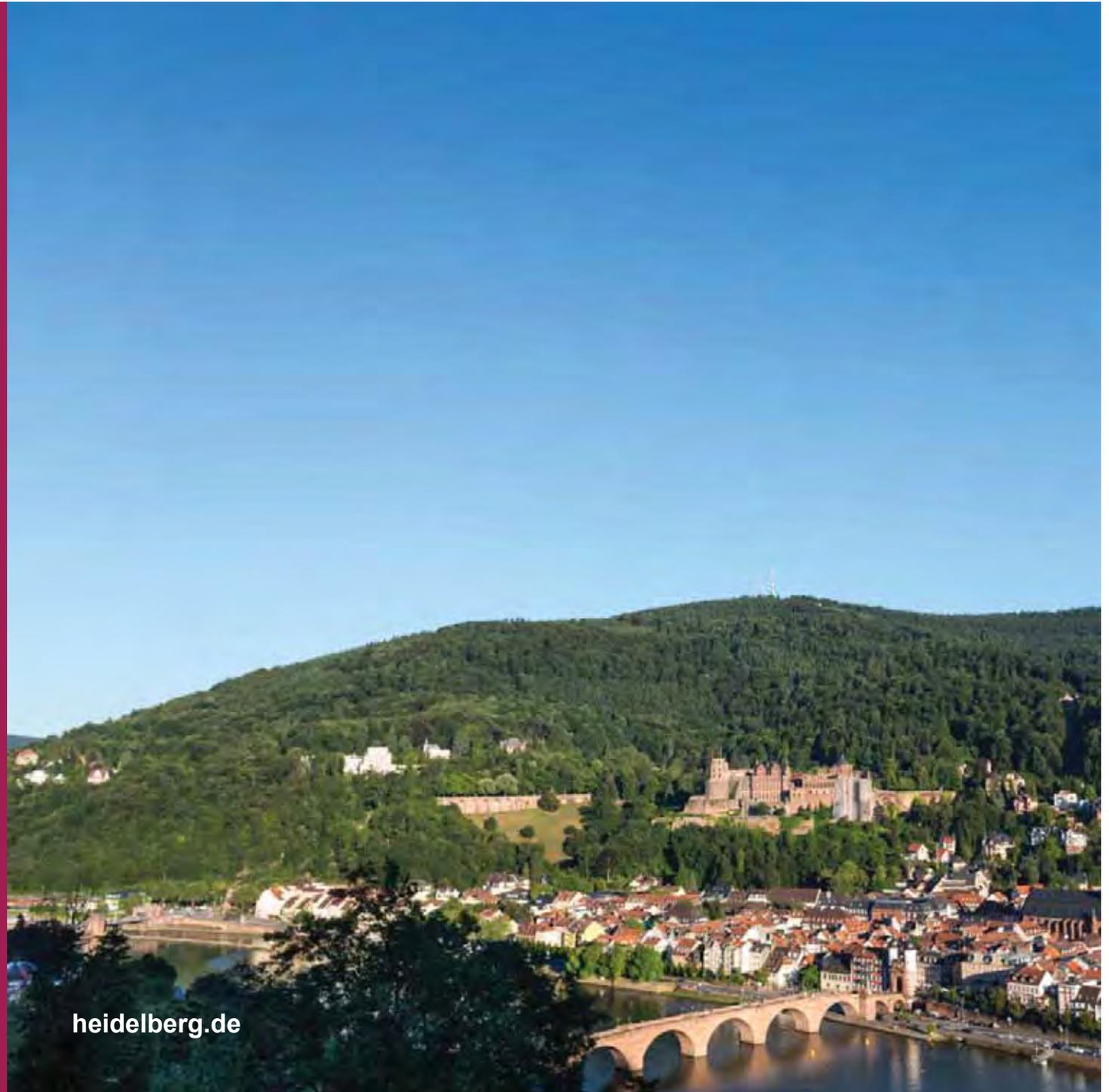
- + 4 400 Fahrradfahrten/Tag
- + 300 Fußwege/Tag
- 2 700 PKW-Fahrten/Tag
- 2,6 Mio PKW-km/Jahr
 - 800 t CO₂-Emissionen/Jahr
- 240 000 Std/Jahr Zeitersparnis für Pendler
- 100 Verunglückte Radfahrer/Jahr

Ohne Parkhaus/Tiefgarage am Südende der Fahrrad-/Fußgängerbrücke über den Neckar: Die Pendler könnten direkt von der Autobahn ins Parkhaus fahren und mit einem Spaziergang oder mit Ride&Bike über den Neckar in den Campus gelangen

Heidelberg



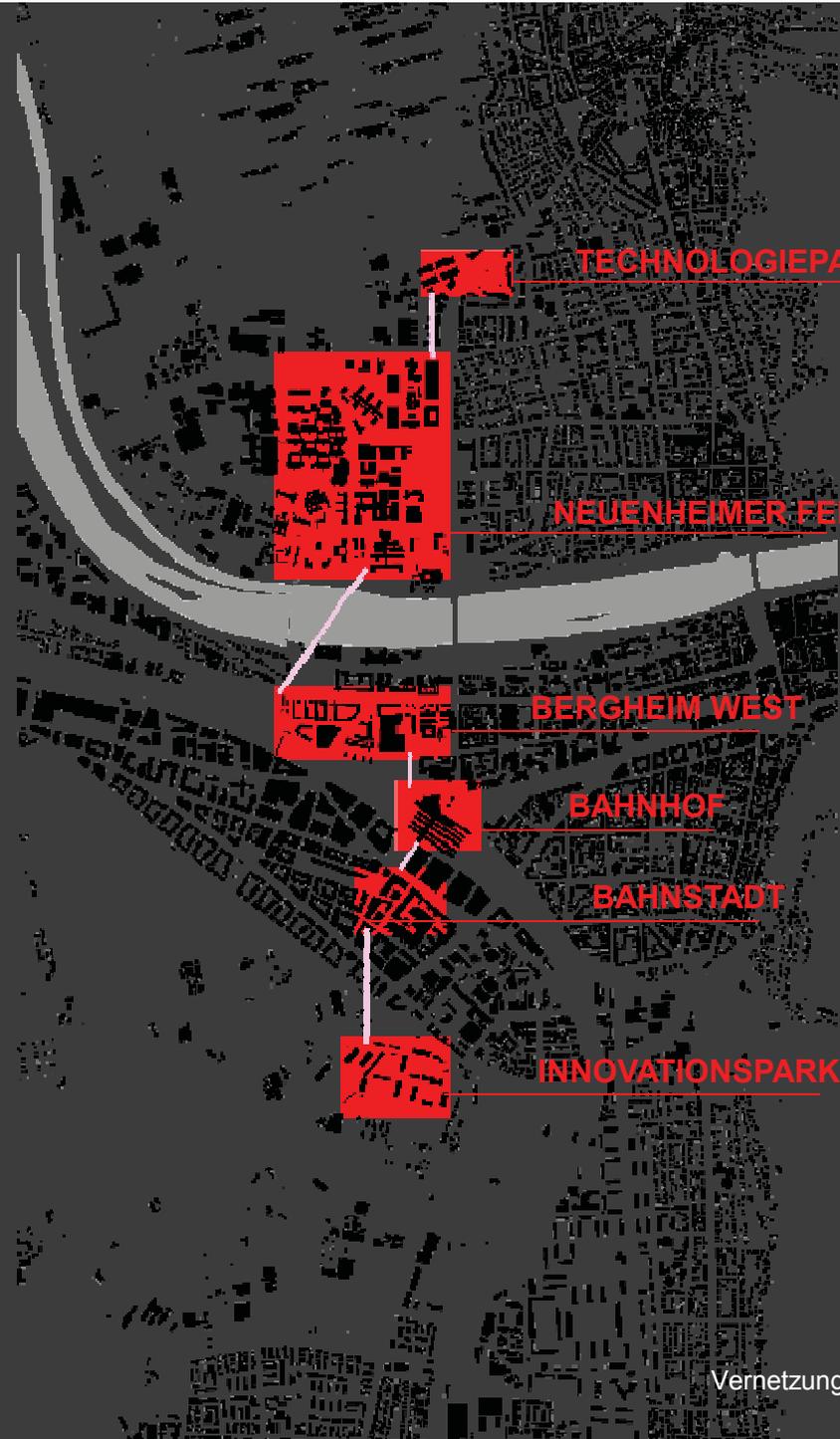
heidelberg.de





neckarquerungen





TECHNOLOGIEPARK

NEUENHEIMER FELD

BERGHEIM WEST

BAHNHOF

BAHNSTADT

INNOVATIONSPARK

Vernetzung: Technologiepark | Innovationspark





Ernst-Walz-Brücke | HEIDELBERG

heidelberg hat 6 neckarquerungen (einschl. der wehre
salzburg hat 14 salzachquerungen



Milleniumbridge | LONDON



Mariensteg | NEUBURG (Inn)





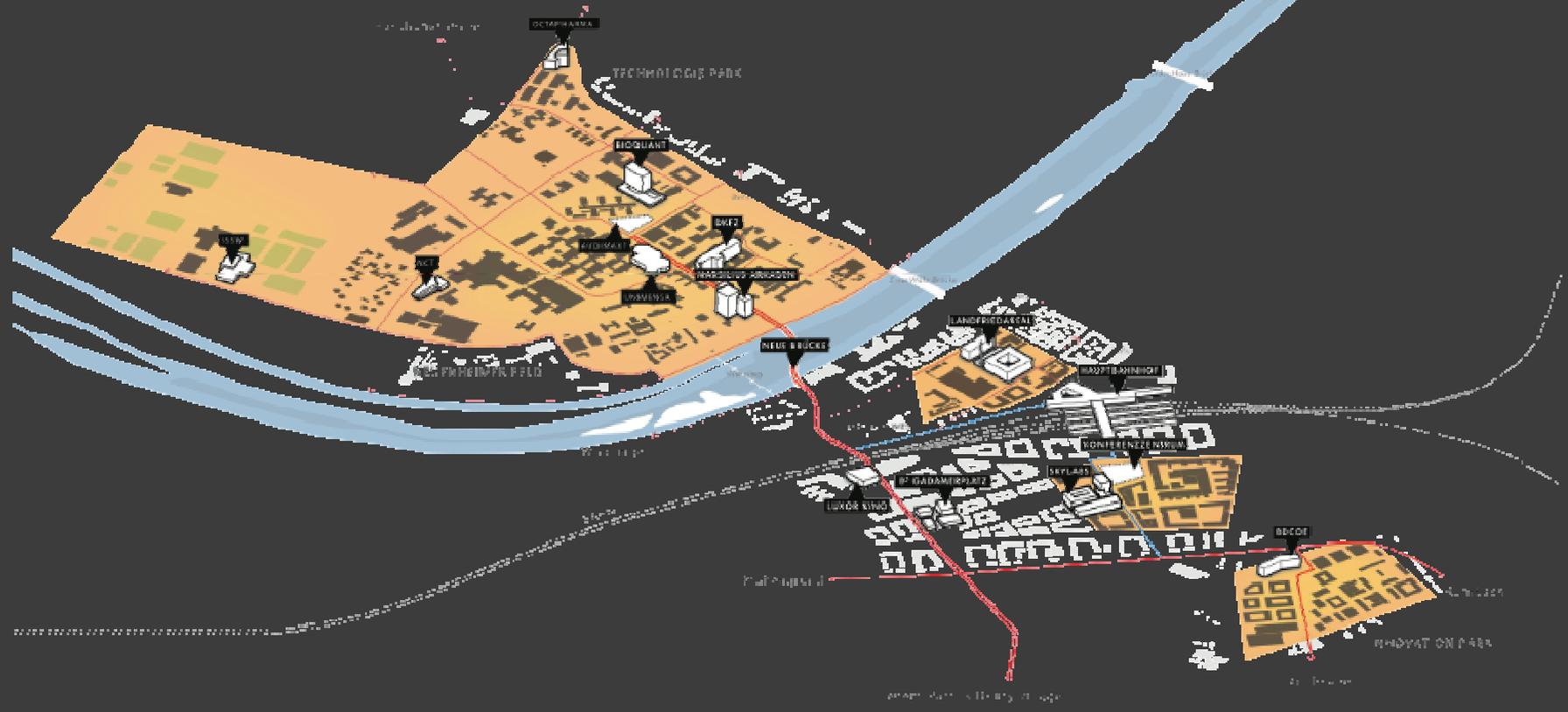
© Michael Braum







„SÜDPARKPLATZ“ WIRD ZU HEUTE MIT DER ERNEUERUNG UND UMGESTALTUNG DES HEIDELBERGER
 WIRTSCHAFTS- UND WISSENSCHAFTSSTRAßENRAUMS



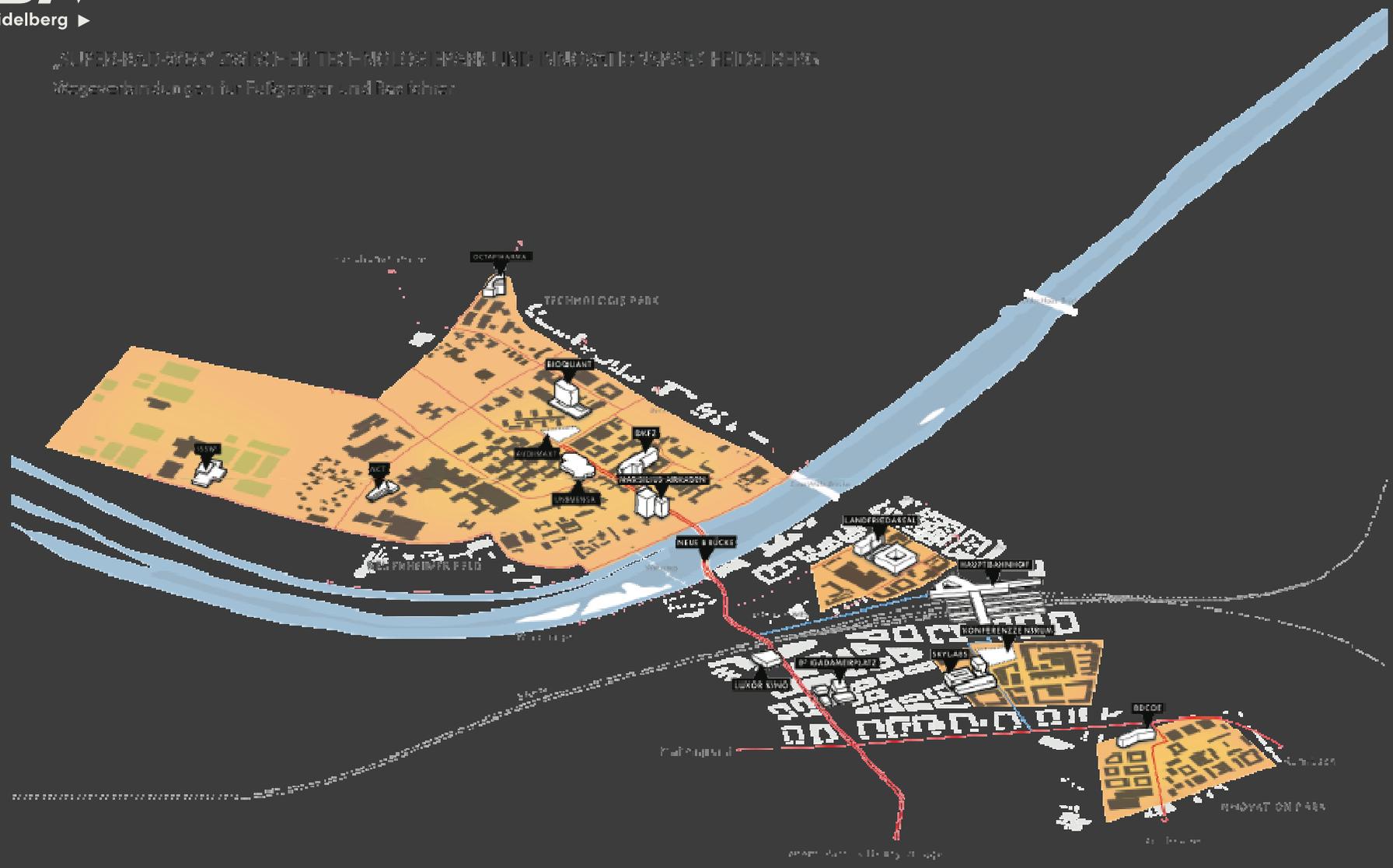








„SÜDPARKPLATZ“ WIRD ZU HEUTE MIT DER ERNEUERUNG UND UMGESTALTUNG DES HEIDELBERGER
 WIRTSCHAFTS- UND FACHBEREICHES

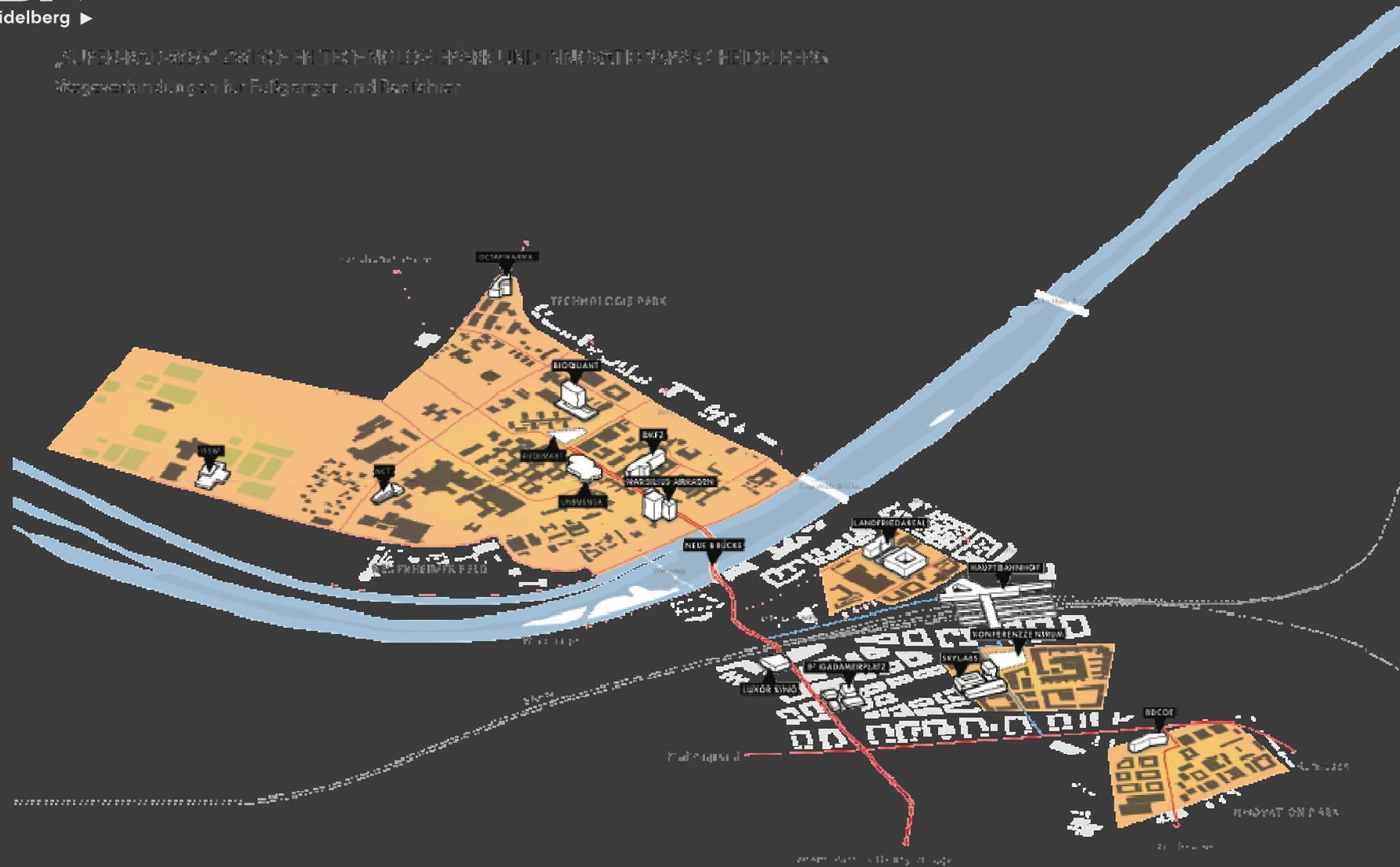








„AUF BEWAHRTEN GRUNDSTÜCKEN HEUTE TECH-NIKALISCH ERBAUT UND FÜR DIE ZUKUNFT GEFÄHRDET: HEIDELBERGERS
WIRTSCHAFTS-UND WOHNUMFELD AM RHEIN“











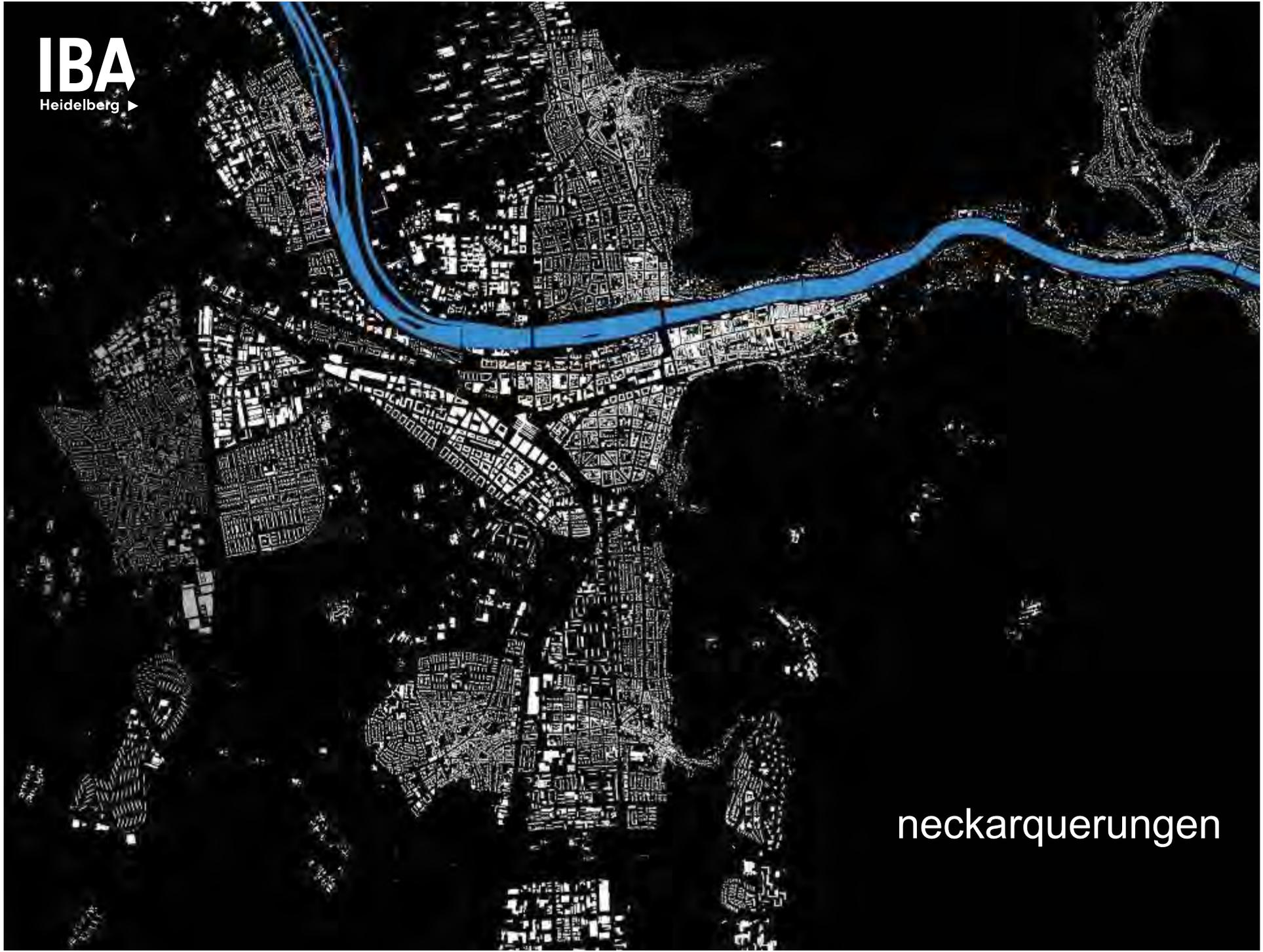




Ernst-Walz-Brücke | HEIDELBERG



Milleniumbridge | LONDON

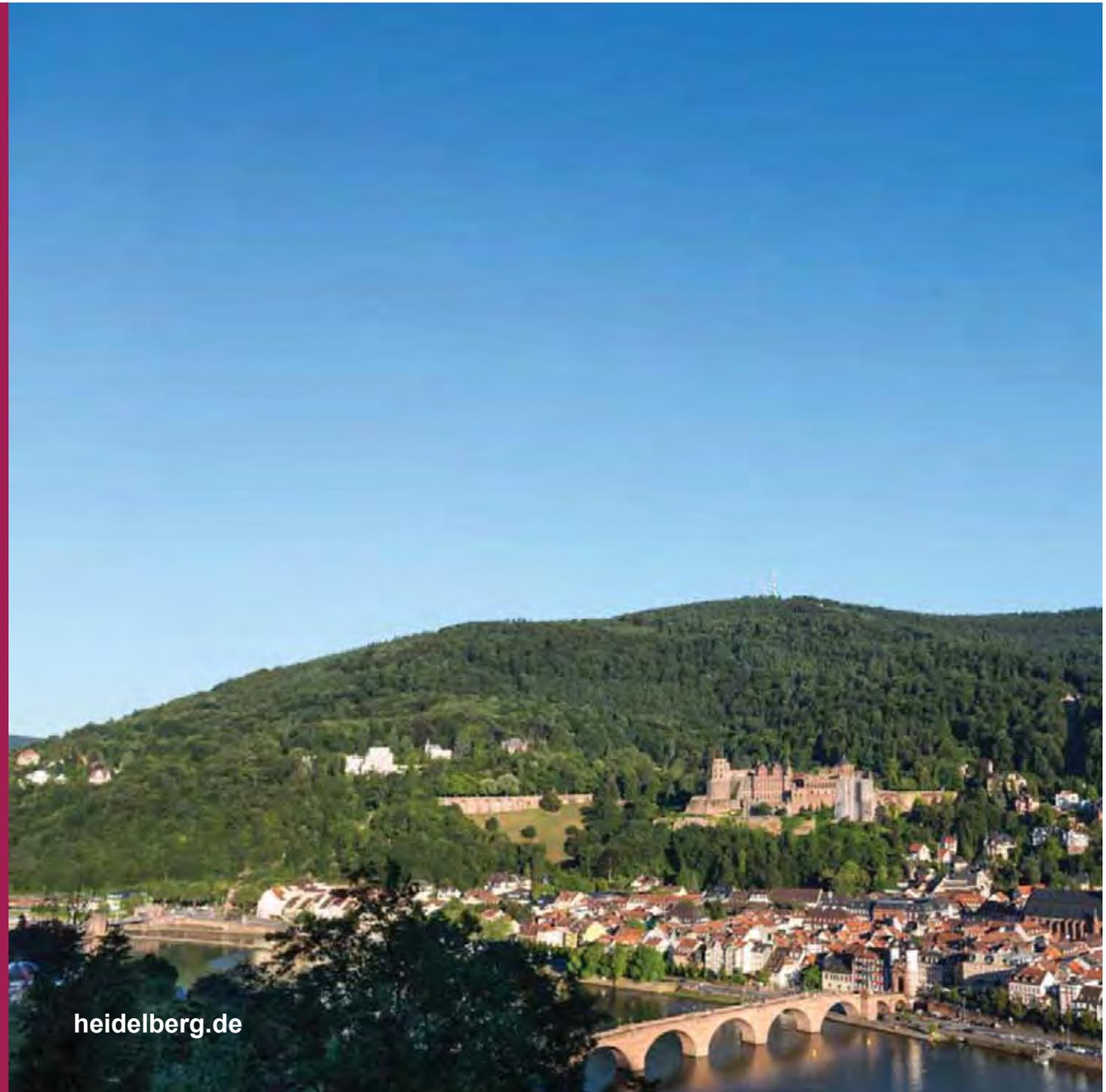


neckarquerungen

Heidelberg



heidelberg.de



Neue Mobilität in Kopenhagen

Netzwerk, Brücken und Radfahrer-Bilanz

Heidelberg - 21.3.17

Oliver Schulze Architekt

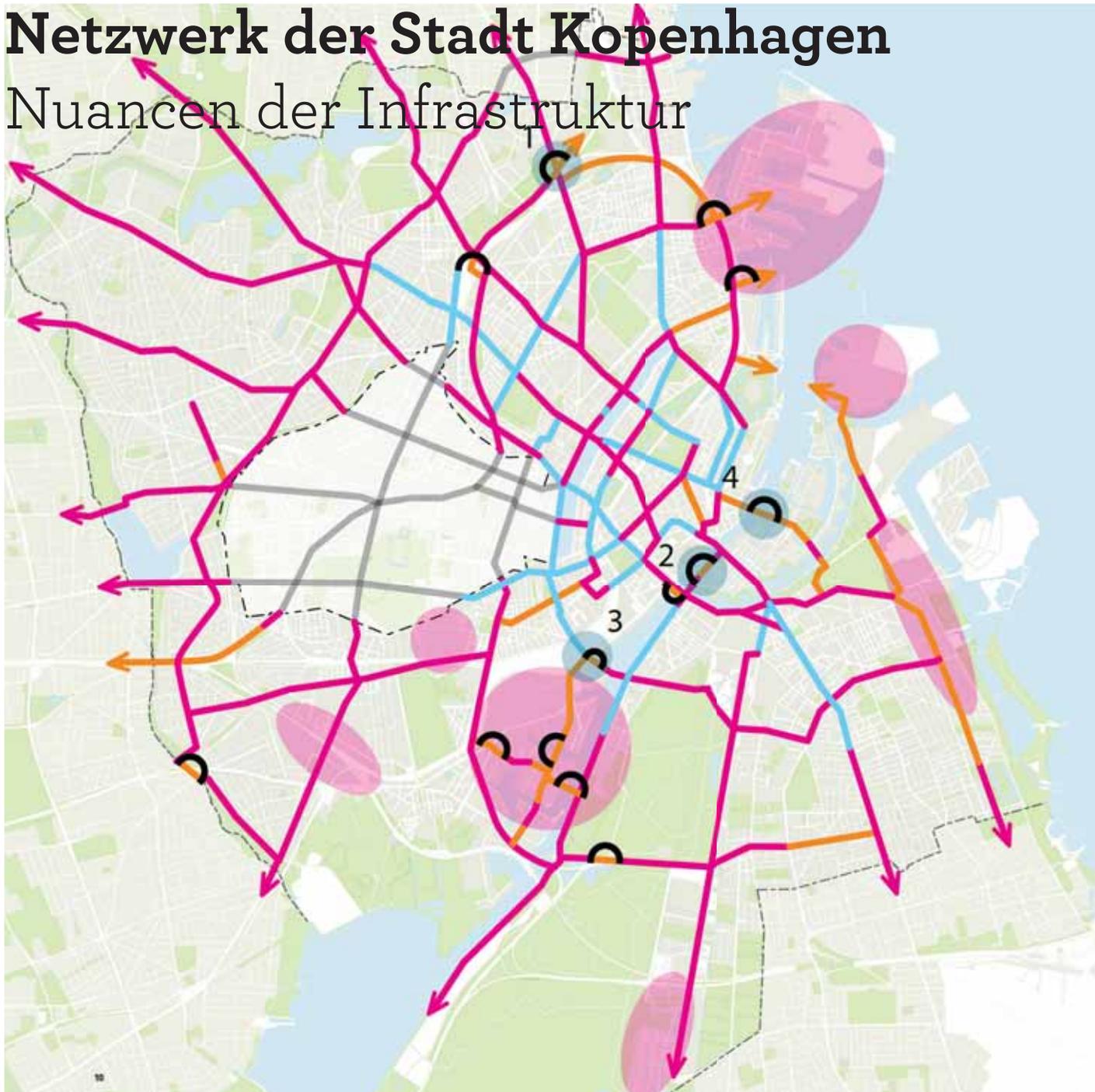


Das Netzwerk

Stadt und Region

Netzwerk der Stadt Kopenhagen

Nuancen der Infrastruktur



KORTET VISER, HVOR OG HVAD DER KRÆVES AF FORBEDRINGER.

- DK / kun behov for mindre justeringer
- Mere plads
- Større forbedringer / skal laves fra bunden
- Ny bro / tunnel for cyklister og glænde
- Byudviklingsområder med perspektiver ud over 2015

PLUSnet

I 2025 er der i København et PLUSnet for cyklister bestående af udvalgte Grønne Cykelruter, Cykelsuperstier og de mest belastede cykelveje. På PLUSnettet sikrer sædlig høj standard for plads, krydsninger og vedligehold, så mange cyklister kan færdes trygt og komfortabelt og i det tempo, der passer den enkelte.

SAMTALECYKLING

På PLUSnettet kan københavnere føre en samtale med sidemanden eller cykle ved siden af deres motor eller far uden at blive forstyrret af ringeklokker fra folk, der skal forbi - målet er 3 baner i hver retning på 80 % afnettet (4 baner i alt, hvor størne er dobbeltrettede).

VI ER I GANG

Kortet viser PLUSnettet, eksempler på større forbedringer, der er besluttet, og hvilke øvrige forbedringer der frem mod 2025 har højest prioritet. Den præcise linjeføring og kapacitet vil løbende blive justeret på baggrund af trafik- og byudvikling.

DET ER BESLUTTET - EKSEMPLER

BROER:

- 1 Bro over Lyngbyvej og den kommende Nordhavnsvej
- 2 Cirkelbroen
- 3 Bryggerampen
- 4 Bro over Inderhatten

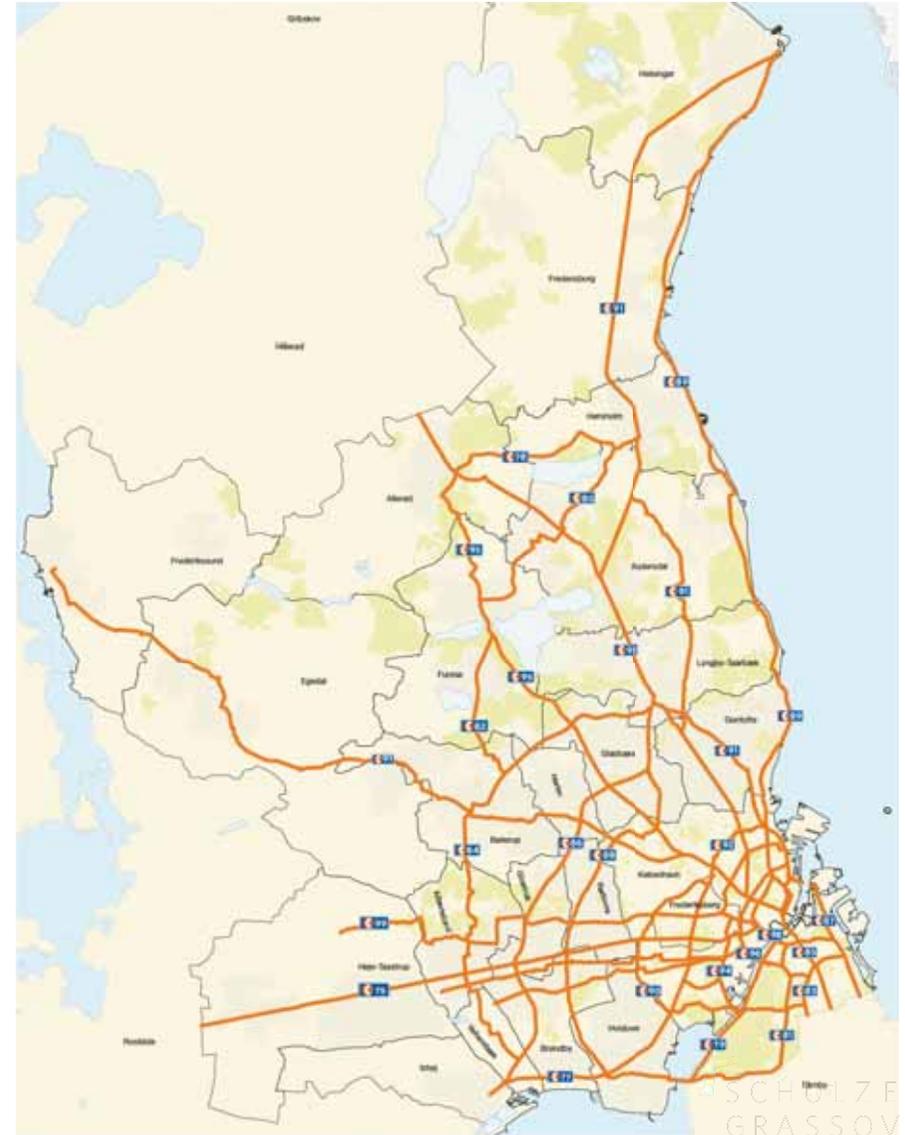
STRÆKNINGER:

- Nørrebrogade (Bl.a. brede cykelstier)
- Farumruten (Cykelsupersti)
- Albertslundruten (Cykelsupersti)
- Svanemølleruten (Grøn Cykelrute)
- Nørrebro-ruten, Åbuer-jagtvej (Grøn Cykelrute)



Netzwerk der Hauptstadtregion

Zusammenarbeit von 22 Städten und Gemeinden



Fahrrad-Super-Weg (Cykelsupersti)

Der Schnellweg für Pendler

28 Ruten, Gesamtlänge 467 km

Kostenüberschlag: €135M - €270M

Im Schnitt ca. €1,1Mio/km

Cykelsupersti

Der Fahrrad-Super-Weg



Cykelsupersti

Der Fahrrad-Super-Weg



Netzwerk der Stadt Kopenhagen

Erschließung des Hafens

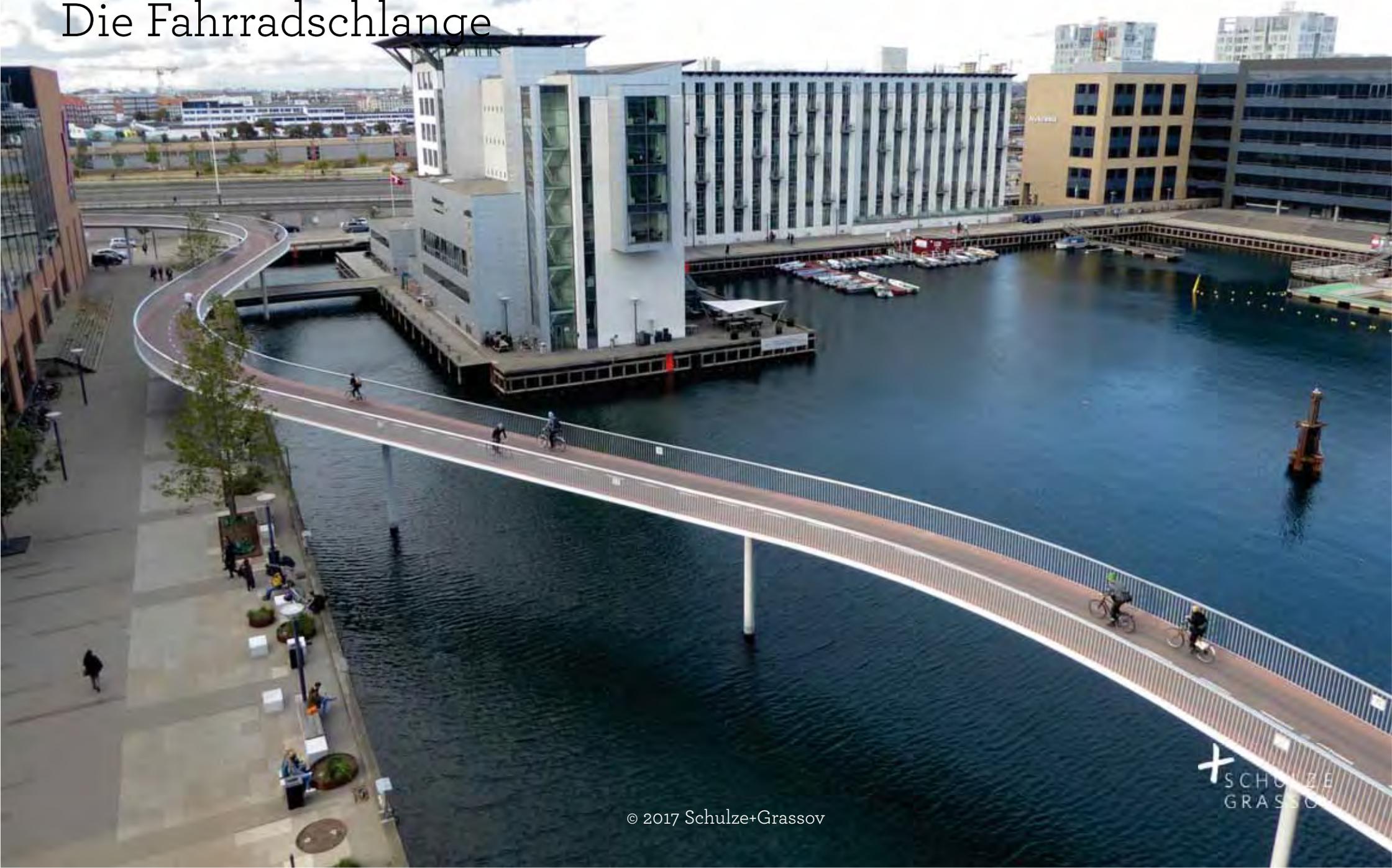


Brücken

Fussgänger und Radfahrer

Cykelslangen

Die Fahrradschlange



Cykelslangen

Die Fahrradschlange



Bryggebroen

Brücke über das Hafenbecken



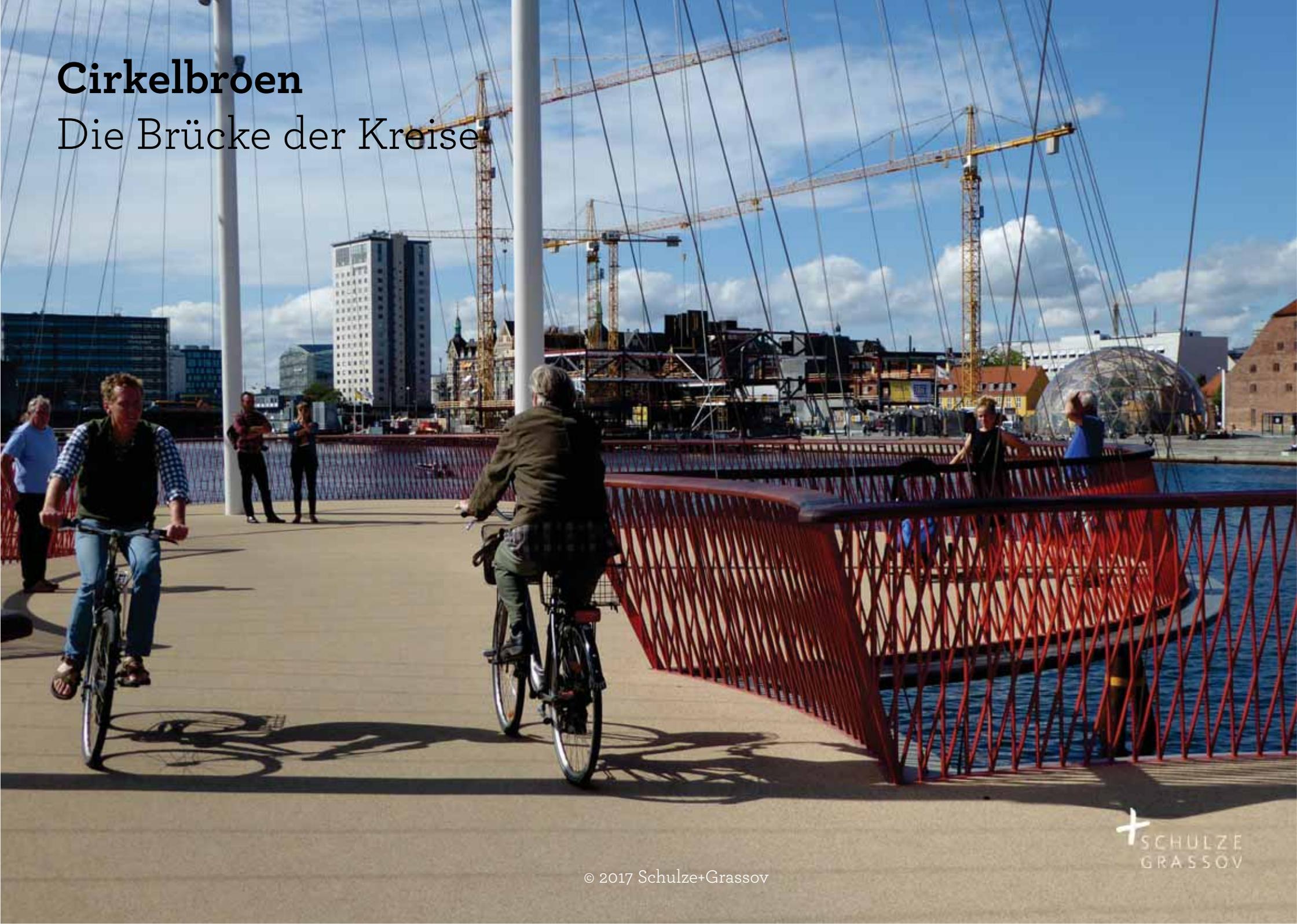
Bryggebroen

Brücke über das Hafenbecken



Cirkelbroen

Die Brücke der Kreise



Cirkelbroen

Die Brücke der Kreise



Kyssebroen

Die Kuss-Brücke



Kyssebroen

Die Kuss-Brücke



Tanggravbroen

Die Tanggraben-Brücke



Tanggravbroen

Die Tanggraben-Brücke



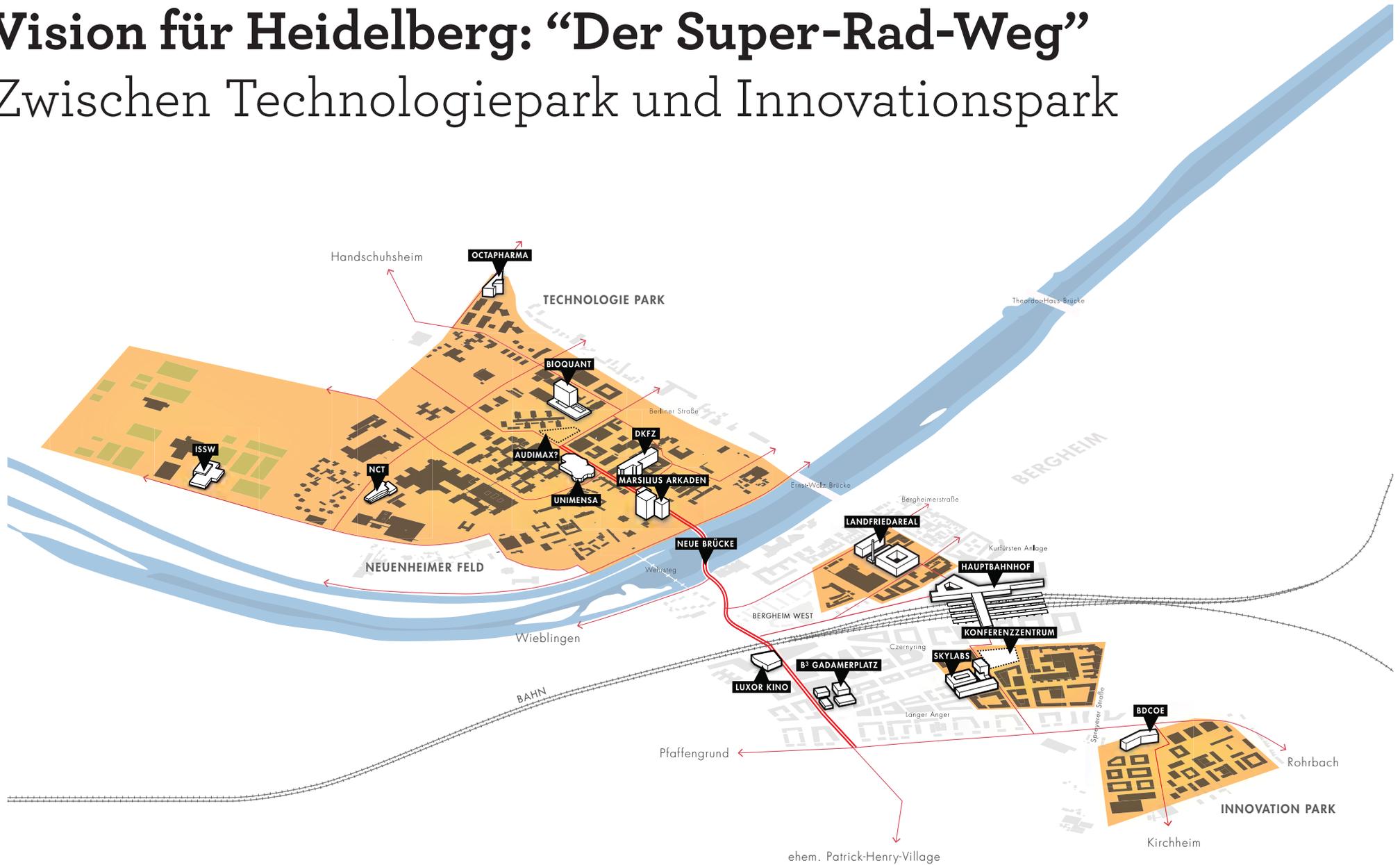
Die Kopenhagener Fahrrad-Bilanz

Den Wandel sichtbar machen!



Vision für Heidelberg: "Der Super-Rad-Weg"

Zwischen Technologiepark und Innovationspark



Heidelberg



heidelberg.de

