

9. Heidelberger Planungsworkshop

Verkehr im Bereich Hauptbahnhof

Dokumentation
Oktober 1999

Bearbeitung:

Hartmut Topp
Universität Kaiserslautern
Fachgebiet Verkehrswesen

Organisation und Grundlagen:

Diethelm Fichtner
Heinz-D. Schaefer
Stadt Heidelberg
Stadtplanungamt

Veranlassung

Wenn vom Verkehr im Bereich des Heidelberger Hauptbahnhofs die Rede ist, dann ging es bisher in erster Linie um den Willy-Brandt-Platz als Bahnhofsvorplatz mit den sich dort kreuzenden hochbelasteten Straßenzügen. Die Belastungen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) liegen bei ca. 18.000 Kfz / 24h im Zuge der Kurfürsten-Anlage und ca. 48.000 Kfz / 24h im Zuge von Lessingstraße-Mittermaierstraße (Bild 2). Letztere gehören damit zu den höchstbelasteten Stadtstraßen in Heidelberg.

Gleichzeitig wird der Bahnhofsvorplatz täglich von ca. 57.000 Fahrgästen (HSB 28.000, BRN 1.000, DB AG 28.000) und 12.000 Besuchern frequentiert. Die stärksten Radverkehrsströme zum und vom Hauptbahnhof kommen aus Neuenheim (28%) und aus der Altstadt (22%).

Die hohen Verkehrsbelastungen im MIV verbunden mit den großen Fahrbahnflächen schränken - gerade am Hauptbahnhof - die Führung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit Straßenbahnen und Bussen und die des Fußgänger- und Radverkehrs stark ein. Es ist eine unwirtliche Situation entstanden, die dem Entree der Stadt in keiner Weise gerecht wird (Bilder 4 bis 7). Dies wird verstärkt durch unzureichende städtebauliche Fassungen der Platz- und Straßenräume. Die Kurfürsten-Anlage konnte bis heute nicht zum verbindenden Boulevard zwischen Hauptbahnhof und Stadtzentrum entwickelt werden. Der Stadtteil Bergheim ist - auch nach Entlastung der Bergheimer Straße - sehr stark durch Autoverkehr belastet.

Die Situation am Heidelberger Hauptbahnhof - ohne Aufenthaltsqualität und Ambiente - war schon in der Vergangenheit Veranlassung, sich in städtebaulichen Wettbewerben, Planungsworkshops und Planungsaufträgen mit dem Bahnhofsumfeld und den Verbindungen zum Stadtzentrum auseinander zu setzen. Als zweite Veranlassung hinzugekommen sind die Bauvorhaben der Heidelberger Druckmaschinen AG mit der 'Print Media Academy', das 'Zentrum für Wohnen, Kultur und Einkauf' und ein Kongresszentrum. Diese Bauvorhaben beinhalten die große städtebauliche Chance, Platz- und Straßenräume zu fassen und durch die neuen Nutzungen - insbesondere durch Schulung und Konferenz - mehr Menschen und mehr Stadtleben in den Bahnhofsbereich zu bringen. Allerdings entsteht damit - durch zusätzliche Tiefgaragen und Parkhäuser - auch zusätzlicher Autoverkehr.

Eine dritte Veranlassung ergibt sich aus der Aufgabe des Güterbahnhofs und der Gütergleise auf der anderen Seite des Heidelberger Hauptbahnhofs. Endlich kann die Stadt ihrem in den 50er Jahren an den Rand verlegten Bahnhof folgen und ihn sogar überspringen. Damit ergeben sich verkehrliche und städtebauliche Chancen auf beiden Seiten des Bahnhofs, die gesamtstädtische Dimensionen haben.

Grundlagen

Das Modell 'Räumliche Ordnung' weist die 'Bahninsel' zwischen Hauptbahnhof mit Personenverkehrsgleisen einerseits und Güterverkehrsgleisen andererseits als den größten 'Maßnahmenbereich' mit den Nutzungsschwerpunkten 'Wohnen' und 'Arbeiten' aus (Bild 10). Dabei wird von der ungebrochenen Baulandnachfrage trotz vergleichsweise hoher Bodenpreise ausgegangen. 'Bahninsel' und 'Pfaffengrund-Eppelheimer Straße' werden als "stadtentwicklungspolitische Schlüsselprojekte" gesehen, da hier "vor- und untergenutzte Flächen" mit hervorragender ÖPNV-Anbindung aktiviert werden können: "In Betrachtung aller untersuchten Baulandpotentiale und in Abwägung der städtebaulichen, freiraumplanerischen und umweltplanerischen Belange wird übereinstimmend empfohlen, den Entwicklungsbereich Bahninsel und in Verbindung damit Pfaffengrund-Eppelheimer Straße mit Priorität 'auf den Weg zu bringen'.

In mehrfacher Weise kristallisierte sich dieser Bereich in der fachlichen Diskussion als Schlüsselprojekt für eine nachhaltige Stadtentwicklung heraus:

1. Beanspruchung von Flächen, die bereits im Bestand den Naturhaushalt in seiner Leistungsfähigkeit beeinträchtigen,
2. Intensivierung der Innenentwicklung im Sinne der Umsetzung des Konzeptes der Stadt der kurzen Wege,
3. Nutzung der hervorragenden ÖPNV-Anbindung sowie der vergleichsweise guten Anbindung an das Erschließungsnetz der Stadt sowie

4. Schaffung der Möglichkeit zur Entwicklung gemischt genutzter Stadtquartiere in zentraler Lage.

Die Entwicklung der Bahninsel ist die Voraussetzung zur Entwicklung des Bereiches Pfaffengrund-Eppelheimer Straße." (Stadtplanungsamt, 1999) Das Baulandpotential im Bereich Hauptbahnhof umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 100 ha mit Bahninsel nördlich (ca. 16 ha) und südlich (ca. 38 ha) der Eppelheimer Straße, Pfaffengrund-Eppelheimer Straße (ca. 41 ha) und Ochsenkopf-Wieblinger Weg (ca. 7 ha).

Der Verkehrsentwicklungsplan Heidelberg von 1994 (Stadt Heidelberg 1994) definiert Zielvorgaben und Leitziele der Verkehrsentwicklung. Im quantitativen Bereich der Verkehrsbelastungen arbeitet er mit verschiedenen Szenarien: Trendszenarien, Szenarien ÖPNV-Förderung, Push and Pull-Szenarien. Leitlinie der Heidelberger Verkehrsplanung ist der Planfall 3.1, der einem weitgehenden Push and Pull-Szenario folgt. Die Anfang der 90er Jahre nicht abzusehenden Entwicklungen im Bereich Hauptbahnhof und insbesondere im Bereich Bahninsel sind im Verkehrsentwicklungsplan nicht enthalten. Die in den Bildern 11 und 12 dargestellten Verkehrsbelastungen gemäß Planfall 3.1 dienen der Orientierung; im Planungsworkshop können Verkehrsbelastungen selbstverständlich nur in ihrer Struktur und Größenordnung zu Grunde gelegt werden.

In Heidelberg gibt es seit längerem eine Diskussion, das Neckarufer durch einen Autotunnel - ähnlich wie in Köln und Düsseldorf -

vom Autoverkehr zu befreien. Dabei spielt der Neckarufertunnel mit den Zielen 'Altstadt am Fluss' und der Option 'Straßenbahn im Schlossbergtunnel' (Skoupil / Topp, 1998) für den Planungsworkshop eine nachgeordnete Rolle, weil durch die Tieferlegung des Verkehrs am Neckarufer die Verkehrsstruktur im Bereich Hauptbahnhof kaum betroffen ist. Ganz anders sieht das aus beim Königstuhltunnel, der als Alternative zum Neckarufertunnel ins Gespräch gebracht wurde. In Verbindung mit einer neuen Straße auf der Trasse der heutigen Güterverkehrsgleise könnte eine 'Südumfahrung' der Heidelberger Innenstadt entstehen. Dies würde zu einer starken Umorientierung der Verkehrsströme - gerade auch im Bereich der Bahninsel - führen.

Ziele

Die Stadt Heidelberg strebt eine Entwicklung an, die auch in Zukunft unter Bewahrung ihrer unverwechselbaren Eigenart gleichermaßen sozial verantwortlich, umweltverträglich und wirtschaftlich erfolgreich ist. Sie bekennt sich zur Charta von Aalborg und zur Lokalen Agenda 21.

Für den Verkehrsbereich folgen daraus die Hauptziele 'Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)' und 'Schaffung einer Stadt der kurzen Wege'. Im Verkehrsentwicklungsplan von 1994 heißt es dazu: "Die Stadt Heidelberg möchte einen umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr

fördern, das heißt eine Mobilität, die die Umweltbelastungen reduziert, die Freiräume schafft und erhält, die Räume für städtisches Leben wieder herstellt, bei der die einzelnen Verkehrsarten gleichberechtigt sind, die allen gleiche Mobilitätschancen einräumt und die besondere Situation mobilitätsbehinderter Menschen berücksichtigt, die Gefährdungen und Beeinträchtigungen verringert." (Stadt Heidelberg, 1994)

Konkretisiert für den Planungsworkshop Verkehr im Bereich Hauptbahnhof' bedeutet das, die hervorragende überregionale, regionale und städtische ÖPNV-Erreichbarkeit konsequent zu nutzen für einen - neben Bismarckplatz und Altstadt - zweiten Hauptschwerpunkt in der Zentrenstruktur der Stadt. Die künftige 'Bahnstadt' (nicht mehr 'Bahninsel') - so groß wie die Altstadt - soll durch Dichte, Nutzungsmischung, Vernetzung und kleinteilige Erschließung für Fußgänger und Radfahrer ein Stadtteil kurzer Wege und hoher Urbanität werden. Hier soll ein 'Stück Stadt' entstehen mit städtischen Hauptverkehrsstraßen als Boulevards, die zu einer 'gerechteren' Verteilung des Verkehrs und zu einer Entlastung des Bereichs Hauptbahnhof / Bergheim führen. Übergeordnete Ansätze bleiben allerdings die Stadt der kurzen Wege und die Verlagerung von Autoverkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Busse und Bahnen) vor räumlichen Verkehrsverlagerungen.

Das Freiwerden der Gütergleise ist für Heidelberg eine Herausforderung und Chance, wie sie sich in der Stadtentwicklung und in der Verkehrsplanung nur selten ergibt. In dieser besonderen Situation hat sich die Stadt zum Planungsworkshop 'Verkehr im Bereich Hauptbahnhof' entschieden,

um sehr grundsätzlich über verkehrsplanerische Lösungsansätze nachzudenken und gemeinsam mit sechs Planungsbüros die Bandbreite möglicher Ansätze auszuloten. Die Stadt Heidelberg und die Teilnehmer am Planungsworkshop verlassen dabei bewusst die ausgetretenen Pfade der Verkehrsplanung, (1) weil kurzfristige Sachzwänge nicht zur Leitlinie langfristiger Perspektiven werden sollen, (2) weil Verbände und Politik schon in die Ideenfindung eingebunden werden sollen, (3) weil nicht eine Fachmeinung, sondern viele Fachmeinungen gehört werden sollen, (4) weil Lösungsansätze nur in Kenntnis ihrer Alternativen sinnvoll zu diskutieren sind und (5) weil alle - die Büros, Verbände und Politik - miteinander diskutieren möchten. Der Wert des Planungsworkshops liegt also nicht nur in den hier dokumentierten Ergebnissen, sondern ebenso im Arbeits- und Diskussionsprozess über die Fachgremien hinaus.

Lösungsansätze

Zur Vorbereitung auf den Planungsworkshop wurden den sechs teilnehmenden Planungsbüros Unterlagen zur Verfügung gestellt - unter anderem zu Verkehrsentwicklungsplan mit Verkehrsbelastungen, Modell Räumlicher Ordnung, Verkehrsstrukturkonzept 'Hauptbahnhof Heidelberg', Neckarufertunnel. Diese Informationen, ergänzt durch die Einführungen von Oberbürgermeisterin Beate Weber, 1. Bürgermeister Prof. Dr. Joachim B. Schultis und Leiter des Stadtplanungsamts Diethelm Fichtner und durch die Ortsbesichtigungen als Bus-

Rundfahrt, führten innerhalb kürzester Zeit zu einem hohen Informationsstand über Randbedingungen, Ziele und Anforderungen.

Schon am Ende des ersten Workshop-Tages stellten die Planungsbüros nach kurzer Gruppenarbeit zu Problemstrukturierung und Zieldiskussion Einschätzungen und erste Ansätze vor. Dieser Wechsel zwischen Diskussion im Plenum, Gruppenarbeit und Präsentation wurde an den beiden folgenden Tagen noch dreimal wiederholt bis zur Präsentation der Konzepte, die nachfolgend dokumentiert werden.

Der Aufgabenstellung und den Zielen entsprechend liegen die Lösungsansätze auf mehreren Ebenen:

- Gesamtstadt (1:1 5.000)
- 'Bahnstadt' mit Weststadt, Bergheim und Wieblingen-Süd (1:5.000)
- engerer Bereich Hauptbahnhof (1:2.500)
- Bahnhofsvorplatz / Kurfürsten-Anlage (1:500)

Die zentralen Aussagen des Planungsworkshops haben alle sechs Planungsbüros im

'Integrationsplan' 1:5.000 mit 'Bahnstadt', Weststadt, Bergheim und Wieblingen-Süd gemacht. Darüber hinaus gibt es unterschiedliche Intensitäten der Bearbeitung. Dementsprechend variieren die Darstellungen der Konzepte. Die Konzepterläuterungen wurden von den Planungsbüros selbst abgefasst.

Konzept 6

**Büro Prof. Dr. von Winning,
Kassel**

Heide Buff
Henning Krug
Hans-Henning von Winning

Integration von Verkehr, Stadt und Landschaft

- Die dichte und gemischte Stadtstruktur Heidelbergs sollte gewahrt und polyzentrisch zu einer Stadt der kurzen Wege weiterentwickelt werden. Dabei sollten die städtebaulichen und verkehrlichen Netze und Beziehungen stärker netzförmig (nicht sternförmig) weiterentwickelt werden. Der Planungsvorschlag sieht entsprechende Netzergänzungen für alle Verkehrsarten integriert sowie Rückbauten vor.
- Für die Bahnhof-'Insel' wird eine urbane und vielfach in alle Richtungen verknüpfte Stadterweiterung vorgeschlagen. Der Ortsrand sollte klar definiert und kleinteilig mit der Landschaft und über Fuß- und Radwege verzahnt werden.
- Die Stadt sollte sich intensiv um weitere Verbesserungen der Stadtvernetzung mit den Nachbarn über Regional- und Fernbahnangebote bemühen. Dies erscheint effizienter als Bemühungen um ÖV-Anbindungen von siedlungsstrukturell stärker MIV-orientierten Umlandbereichen.
- Zusätzliche Straßentunnels werden nicht vorgeschlagen (Problematik der Rampen, Gefahren und insbesondere der Kosten). Weitere Straßennetzerweiterungen aus Kapazitätsgründen erscheinen nicht zielführend. Maßgabe sollten städtebauliche und ökologische Belastungsgrenzen sein. Unterirdisch wird vor

allem die Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs vorgesehen.

- Alle notwendigen Innerorts-Hauptverkehrsstraßen werden als städtische Boulevards aufgefasst. Sie sollten städtebaulich integriert angebaut und gestaltet werden, unter Maßgabe höchster Flächenleistungsfähigkeit für alle Verkehrsmittel.

- Das Beispiel Bahnhofsvorplatz zeigt, wie sich die Verkehrstechnik des ÖV und MIV auf Empfangsgebäude, Platzkanten und die Achse der Kurfürsten-Anlage abstimmen lässt (siehe Plan). Hohe Verkehrsmengen von bis zu 40.000 Kfz DTV pro Querschnitt können auch gut gestaltet bewältigt werden.

Fußgängerverkehr, Radverkehr

- Hohe städtebauliche Dichten mit flächensparenden Neben- und Verkehrsanlagen sind die Grundvoraussetzung für mehr Ziele im Fuß- und Radverkehr: also für mehr Mobilität im Sinne von Erreichbarkeit und Wahlmöglichkeit, die ureigenste Aufgabe der Verkehrsplanung.
- Nur so wird die Stadterweiterung Bahnhofsinsel nicht zum Verkehrserzeuger, sondern zum Stadtteil der kurzen Wege (Verkehrsvermeidung). Nur so wird sie nicht zur Erweiterung, sondern zur Bereicherung.

- Tempolimits, definierte Belastungsgrenzen im Kfz-Verkehr und gut gestaltete öffentliche Straßenräume in Neben- und Hauptverkehrsstraßen sind die Merkmale einer guten Infrastruktur. Netzergänzungen über Fluss und Bahn verbessern die Fuß- und Radwege-Bedingungen zusätzlich.

Öffentlicher Personen- (Nah-)verkehr

- Äußerst wichtig erscheint zunächst eine hochwertige Fernbahneinbindung der Stadt. Bei Abkehr von Hochgeschwindigkeitsdenken und Schwergewicht auf integraler Vernetzung bestehen gute Chancen für Heidelberg (sowohl in Nord-Süd- als auch in West-Ost-Richtung).

- Vorgeschlagen wird ein Komfort- / Expressnetz für Straßenbahnen (ggf. Einzellinien, auch Busse mit Vorrang, etc.). Diese verkehren auf Boulevards als Pulkführer im Mischverkehr. Die Konzentration auf lange straffe Strecken- und Linienführungen verbessert die Begreifbarkeit (Zutrittsbarriere) und erleichtert die Priorisierung. Dem ÖV-Komfortnetz sollte durchgehend Vorrang eingeräumt werden. Stauverzögerungen sind durch Überholstrecken mit getrennter Führung vom MIV zu beseitigen.

- Netzkorrekturen werden vorgeschlagen, um ein mehr netz- als sternförmige Vernetzung zu erhalten und um Altstadt, Bahnhofs-'Insel' und Universität anzubinden (siehe Bild). Die Parallelführung durch Bergheim sollte aufgehoben werden und die West-Ost-Achse in der Kurfürsten-Anlage gebündelt werden (Doppellinie zwischen Hauptbahnhof und Altstadteingang).

- Eine regionale Weiterführung kann je nach Wagenlauf und regionaler Bereitschaft zur Mitfinanzierung erwogen werden.

- S- und Regionalbahn sollten mit zusätzlichen Haltepunkten in Heidelberg ausgestattet werden.

- Ergänzende Buslinien sollten entsprechend angepasst werden, um ergänzend Funktionen der Zubringer- / Quartiers- und Tangential-Verkehre zu übernehmen.

- Die ÖPNV-Anbindung des Hauptbahnhofs sollte auf einer Seite gebündelt werden (Orientierung). Sie kann trotz Hauptverkehrsstraßen-Kreuzung gut in die Repräsentativbauten im Umfeld und den Stadteingangsraum eingebunden werden.

Motorisierter Individualverkehr

- Alle innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sollten auf einem Niveau konsolidiert werden, das ÖV-Vorrang, ausreichende Fuß- und Radquerungen, Erschließung, Anbaufähigkeit und Aufenthaltsnutzungen zulässt (siehe Bild). Bei hoher Flächeneffizienz mit Überlagerungen MIV-MIV (überbreite Spuren etc.) und MIV-ÖV können maximal 30.000 bis 40.000 Kfz DTV integriert werden.

- Unvermeidbare Stauerscheinungen sind auf verträgliche Abschnitte zu begrenzen (MIV-Dichtemanagement).

- Tunnelparallelen zur Altstadt werden negativ beurteilt. Sowohl die Nord- als auch die Süd-Parallele sind städtebaulich verbesserbar und können trotzdem erhebliche und ausreichende Kfz-Mengen aufnehmen. Tunnel würden hier nur marginale Mobilitätsgewinne zu enormen Kosten bewirken. Auch die Gewinne für das Umfeld sind fragwürdig (Rampenbauwerke, Erschließungsstraße bleibt).

- Netzergänzung Wieblingen - Neckar - Universität (als angebaute Boulevard mit Straßenbahn) ist als nachholende Stadtentwicklung zu betrachten und bewirkt erhebliche Mobilitätsvorteile vor allem für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV, sowie erhebliche Umfeldvorteile durch die Vermeidung von Umwegen in der Stadtteilvernetzung.

- Weitere Netzbereinigungen können die Verkehrsentslastung durch kurze Wege und Vermeidung von Parallelführungen zusätzlich vorantreiben (zusätzliche Anschlüsse an Bundes-Autobahn 5, Bahn-Brücken, Rückbau). –

- Das Parken sollte kostendeckend und marktwirtschaftlich geregelt werden (auch das Straßenparken). Die Bauleitplanung sollte Standorte für vorzugsweise automatische Tiefgaragen an Hauptverkehrsstraßen für Privatinvestoren vorsehen.

Stadteilerweiterung Bahnhofsinsel

- Es wird ein dicht bebauter und gemischt genutzter Stadtteil mit kleinteiliger Fußgänger- / Radfahrer- / ÖPNV- und MIV-Erschließung, Vernetzung in alle Richtungen u.a. mit zusätzlichen Bahnbrücken, vorgeschlagen (siehe Bild).

- Die Querbahnsteig-Brücke kann bereits in einem Zwischenschritt bis zu einer geplanten südlichen Bahnhofsvorfahrt verlängert werden (Umfahrung der 'Amerikaner'). Später sollte dort die Grünverknüpfung der Kurfürsten-Anlage in den Pfaffengrund fortgesetzt werden.

- Eppelheimer Straße und Czernyring werden als Hauptschließung des Gebiets und Teil des Hauptstraßennetzes vorgesehen.

Maßnahmenprogramm

1. Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes.
2. Netzbereinigung und städtebauliche Integration der ehemaligen Autobahn-Zufahrt von Westen.
3. Straßenbahnanbindung Altstadt.
4. Freiflächengewinn durch Reduzierung des Straßenparkens durch privaten Tiefgaragenbau.
5. Verlängerung des Querbahnsteig und der Bahnhofs-Vorfahrt vom Czernyring (Umfahrung der 'Amerikaner').
6. Entwicklung der Bahnhofs-'Insel' zu einem neuen Stadtteil mit entsprechenden Anpassungen der Netze aller Verkehrsarten.

Teilnehmer

Planungsbüros

Planungsbüro Billinger, Stuttgart
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Stete,
Darmstadt

Metron-Verkehrsplanung,
Prof. Zweibrücken, Zürich

Büro Prof. Gunter Kölz, Stuttgart

PGN Planungsgruppe Nord, Kassel

Büro Prof. Dr. von Winning, Kassel

Oberbürgermeisterin

Stadträte

Bezirksbeirat Bergheim

Stadtverwaltung

Erster Bürgermeister und Baudezernent
Stadtplanungsamt

Amt für Umweltschutz und Gesundheits-
förderung

Hans Billinger
Gisela Stete
Karin Weber
Birgit Wernig
Monika Sax er
Marc Schneiter
Prof. Klaus Zweibrücken
Prof. Gunter Kölz
Göran Schmidt
Andreas Weber
Martin Hahn
Volker Mohr
Andreas Schmilz
Heide Buff
Henning Krug
Prof. Dr. Hans-Henning von Winning
Beate Weber
Dr. Barbara Greven-Aschoff (GAL)
Dr. Raban von der Malsburg (CDU)
Reiner Nimis (SPD)
Michael Herdes
Prof. Dr. Joachim B. Schultis
Renate Ahrens
Peristera Deligiannidu
Diethelm Fichtner
Horst Fiedler
Rolf Holthaus
Christine Huber
Roland Jerusalem
Jürgen Kuch
Werner Peuker
Heinz-D. Schaefer
Horst Staaden
Dominik Tack
Manfred Zuber
Dr. Hans-Wolf Zirkwitz

Amt für öffentliche Ordnung

Heiner Bernhard

Kay Kettemann

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Eva Hain

Amt für Frauenfragen

Dörthe Domzig

Vermessungsamt

Hans Peter Jelinek

Amt für Wohnbauförderung

Karsten Schröder

Agenda-Büro

Martin Wacker

Firmen / Verbände

Aktionskreis Nahverkehr

Robert Wittek

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Bruni Ludwig

Bürger für Heidelberg

Philine Bujard

BUND Heidelberg

Dr. Hermann Lehmann

Deutsche Bahn AG

Stefan Pucher

- Geschäftsbereich Netz

Markus Kempf

- Geschäftsbereich Immobilien

Elvira Ebling

Durth Roos Consulting GmbH

Achim Kleinert

Gesellschaft für Grund- und Hausbesitz m.b.H.

Thomas Weissenberger

Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG

Kurt Kocher

Heidelberger Wirtschaftsentwicklungs-
gesellschaft m.b.H. (HWE)

Thomas Boroffka

Natascha Hanke

IHK Rhein-Neckar

Dr. Klaus Plate

Dr. Michael Richter

Polizei-Direktion Heidelberg

Heinz Schorr

Michael Landsgesell

Pro Bahn Rhein-Neckar

Frank Mayer

Verein West-Heidelberg

Otto Lischka

Umwelt- und Prognose-Institut (UPI)

Dieter Teufel

Student

Tobias Krentel

Protokoll

Steffen Klein

Moderation

Prof. Dr. Hartmut Topp

Prof. Dr. Helmut Holzapfel