



Ministerium für Infrastruktur
und Landwirtschaft



BAHNHOF UND STADT

Ein Leitfaden für die Gestaltung
von Bahnhofsumfeldern
im Land Brandenburg



**Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg**
Alles ist erreichbar.





Inhaltsverzeichnis

Vorwort	Seite
Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg	4
Geschäftsführer Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH	4
1 Die Bahnhofsentwicklung als städtebauliche und verkehrliche Gemeinschaftsaufgabe	
Die "Renaissance der Bahnhöfe"	5
Bahnhofs- und Siedlungsentwicklung - zwei Seiten derselben Medaille	6
Die Situation in Brandenburg	8
Wie machen es die Anderen?	10
2 Planungsleitfaden	
Anforderungen an Kommunen und Planende	12
Der Fachausschuss Verkehr	12
Planungsleitfaden als gestalterisches und funktionales Anforderungsprofil	12
Bahn-Bus-Verknüpfung	12
Verknüpfung mit der Straßenbahn	14
Fahrradabstellanlagen (Bike+Ride)	15
Pkw-Stellplätze	17
Bahnhofsvorplatz	20
Empfangsgebäude	22
Leitfaden für kommunale Vorhabenträger	24
3 Korridormanagement am östlichen Ast der S-Bahn-Linie S5	
Einleitung	27
Die Stationen	30
Weitere Beispiele für ein erfolgreiches Korridormanagement	40
4 Resümee	
Resümee	41
Die Akteure bei der Bahnhofsentwicklung	41
Verfahrensablauf Bahnhofsentwicklung im Land Brandenburg	
Verfahrensablauf Bahnhofsentwicklung im Land Brandenburg	42
Impressum	43

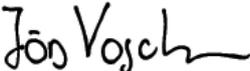


Vorwort **Jörg Vogelsänger**

Bahnhöfe sind auch Visitenkarten unserer Städte und Gemeinden: Hier kommen Besucher an und erhalten einen ersten Eindruck, hier entscheidet sich, ob sich jemand wohl fühlt, ob mit dem soeben erreichten Ort ein positives Image verbunden wird. Doch selbstverständlich geht es um mehr als Aufenthaltsqualität und eine ansprechende, identifikationsstiftende Gestaltung des öffentlichen Raumes. Es geht vielmehr darum, dass Bahnhöfe in ihrer Gesamtheit als verkehrliche Schnittstelle funktionieren müssen. Viele Berufspendler sind tagtäglich auf eine gute Infrastruktur angewiesen. Dieses Funktionieren bezieht heute viele Aspekte ein: städtebauliche wie verkehrliche, aber auch soziale und Sicherheitsaspekte.

Das Land Brandenburg sieht die Entwicklung seiner Bahnhöfe mit großem Engagement, das nicht beim Blick auf die Verkehrsstation im engeren Sinne endet. Ebenso wichtig ist die schrittweise Erneuerung der Bahnhofsumfelder, Zugangs- und Aufenthaltsbereiche sowie Verknüpfungsanlagen. Und nicht zuletzt sind auch die ehemaligen Bahnhofsgebäude, vielerorts ungenutzt und entbehrlich, in die Entwicklungen einzubeziehen.

Mit diesem Leitfaden wollen wir all diejenigen ermutigen und unterstützen, die an der Entwicklung der Brandenburger Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder zu attraktiven Orten beteiligt sind: Kommunalvertreter, Betroffenenvertreter, Planende und weitere Beteiligte finden hierin Beispiele und Hinweise, die helfen sollen, dass unsere Bahnhöfe auch künftig ihrer Rolle gerecht werden können.

Ihr


Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg



Vorwort **Hans-Werner Franz**

Im Mittelpunkt der Gestaltung des Öffentlichen Verkehrs stehen die Fahrgäste – so einfach dieser Satz auf den ersten Blick wirkt, so kompliziert ist er, wenn es darum geht, ihn mit Leben zu füllen. Denn die Ansprüche der Fahrgäste sind ebenso berechtigt wie vielschichtig: Natürlich geht es um Pünktlichkeit der Verkehrsmittel, um Sauberkeit und Sicherheit, aber es geht auch darum, wie der Übergang zu den Zügen, Straßenbahnen und Bussen gestaltet ist. Und im Interesse einer möglichst zügigen, attraktiven und – dieser Aspekt gewinnt mehr und mehr an Bedeutung – barrierefreien Wegekette von Haus zu Haus spielen Bahnhöfe nun einmal eine entscheidende Rolle. Als Zugangs- und Umsteigepunkte sind sie wichtige Teile des Gesamtsystems.

Konkret bedeutet dies, dass bei der Gestaltung der Bahnhofsumfelder kein funktionales Detail als unwichtig angesehen werden darf; nur wenn alle Teile gut gelöst sind, stimmt auch das Ganze – ein Aspekt, der auch über das Einzelprojekt hinaus Bedeutung hat: Streckenbezogene Entwicklungen können dazu beitragen, dass dem Öffentlichen Verkehr die Bedeutung zukommt, die er unter den Gesichtspunkten Ökologie und Nachhaltigkeit haben sollte.

Aus diesem Grund beinhaltet diese Broschüre, neben allgemeinen Aussagen zur Planung von Bahnhofsumfeldern, auch Beispiele für ein erfolgreiches „Korridormanagement“, die zeigen sollen: Wenn alle am selben Strang ziehen, ist vieles möglich!

Ihr



Geschäftsführer Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH





1 Die Bahnhofsentwicklung als städtebauliche und verkehrliche Gemeinschaftsaufgabe

Die „Renaissance der Bahnhöfe“

Die in den Jahren 1994-96 vollzogene Bahnreform hatte nicht nur die Zuständigkeit der Bundesländer für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zur Folge, sondern brachte auch eine Reihe von Änderungen bezüglich des Umgangs mit Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern mit sich. Viele Aufgaben, die historisch im Zuständigkeitsbereich der Bahn lagen – wie die Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen oder die Errichtung von Verknüpfungsanlagen – gerieten durch die Bahnreform in den Zuständigkeitsbereich der Kommunen oder Dritter.

Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe der Deutschen Bahn AG, seinerzeit im Besitz der meisten Bahnhofsgebäude sowie vielerorts auch von Vorplätzen und angrenzenden Umfeldflächen, stand unmittelbar nach der Bahnreform vor einer riesigen Aufgabe: Der Modernisierungstau ihrer Anlagen war immens und die Zusammenführung der Bahnnetze in Ost und West war Chance und Herausforderung zugleich.

Dennoch prägte sich der Begriff „Renaissance der Bahnhöfe“ ganz zu Recht ein und war Zeichen sowohl einer allgemeinen, nicht auf Deutschland beschränkten Wiederentdeckung des jahrzehntelang im Rückzug befindlichen Systems Eisenbahn als auch des Bahnhofs in seiner Rolle als „Visitenkarte“ von Bahn und Stadt. Beispiele für diese „Wiedergeburt“ waren unter anderem die realisierten Hauptbahnhofsprojekte in Leipzig und Berlin sowie die so genannten „Projekte 21“, die nicht nur Bahnhofsumgestaltungen, sondern die Neuordnung großstädtischer Schienennetze und urbaner Strukturen beinhalteten.

Abseits der Großstädte und Zentren des Schienenverkehrs sah die Situation allerdings etwas anders aus: Hier herrschte vielerorts ein trauriges Bild vor, so dass sich unter anderem das Land Brandenburg schon früh handelte und gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG im Jahr 1996 das so genannte „Bahnhofsprogramm Brandenburg“ ins Leben rief. Dessen Ziel war die Entwicklung auch derjenigen Stationen in Brandenburg, die abseits des (auch wirtschaftlichen) Interesses lagen. Mit anderen Worten: Das „Bahnhofspro-

gramm Brandenburg“ war mit den dadurch initiierten Planungen und Baumaßnahmen die erste Antwort des Landes auf die Frage, wie auch in der Fläche eine „Renaissance der Bahnhöfe“ in die Gänge gebracht werden kann.

Ein positives Beispiel hierfür stellen das Empfangsgebäude und der Bahnhofsvorplatz in Königs Wusterhausen dar: Aus dem idealtypisch am Ende der Bahnhofstraße gelegenen Bahnhofsgebäude wurde ein neues Wahrzeichen der Stadt,

das der Doppelfunktion als „Tor zur Bahn“ und „Tor zur Stadt“ auf vorbildhafte Weise gerecht wird.

Weitere Projekte, die in mittelbarem oder unmittelbarem Zusammenhang mit dem „Bahnhofsprogramm Brandenburg“ standen und an kleineren oder mittelgroßen Stationen im Land Brandenburg umgesetzt wurden, sind unter anderem die Bahnhofsumfelder in Frankfurt (Oder), Hennigsdorf und Werder (Havel).



Der Ende der 1990er Jahre neu erbaute Potsdamer Hauptbahnhof ist Ausdruck der „Renaissance der Bahnhöfe“ im Land Brandenburg und zeigt die enge Verzahnung von Verkehr und Städtebau.



Der Bahnhofsvorplatz von Königs Wusterhausen wurde zusammen mit dem Bahnhofsgebäude neu gestaltet; die Verknüpfungsanlagen sind in den letzten Jahren immer wieder ausgebaut worden, die hohe Nachfrage macht weitere Maßnahmen erforderlich.



Bahnhofs- und Siedlungs- entwicklung – zwei Seiten derselben Medaille

Rein funktional gesehen dienen Bahnhöfe nur einem Zweck: dem Ein- und Aussteigen der Nutzer des Schienenverkehrs. Ihre Entwicklungsfähigkeit und Zukunft hängt also eng mit der Zukunft des Bahnverkehrs an einem bestimmten Ort zusammen, die gerade in strukturschwachen, von demographischem Wandel und einem Rückgang der Wohnbevölkerung geprägten Regionen nicht selten mit einem Fragezeichen verbunden ist.

Das umwelt- und gesellschaftspolitisch sinnvolle Ziel einer Verlagerung von Verkehren weg von der Straße und hin zur Schiene hängt also nicht nur mit einem guten Verkehrsangebot zusammen, sondern auch mit einer auf die Schiene ausgerichteten Siedlungspolitik. Anders formuliert: Man muss nicht nur die Bahn zu den Menschen bringen, sondern auch die Menschen zur Bahn. Erst eine solche integrierte Stadt- und Verkehrsplanung ermöglicht ein Gesamtkonzept, bei dem die Bahn – und damit auch die Bahnhöfe – ihrer Bedeutung gerecht werden können.

So werden beispielsweise in der Schweiz, in den Niederlanden und in Dänemark neue Wohnsiedlungen nicht selten explizit in der Nähe vorhandener Eisenbahninfrastruktur entwickelt. Somit werden klare Zeichen zugunsten der stadtplanerischen Leitlinie „Innenentwicklung geht vor Außenentwicklung“ gesetzt.

Einen ähnlichen Ansatz verfolgten auch zwei zwischen 2003 und 2006 durchgeführte Vorhaben in den Regionen Hannover und Bremen/Oldenburg:

- Im Zuge des Projektes „Bahnhofsumfeldentwicklung in der Region Hannover“ wurden insgesamt neun bahnhofsbezogene Rahmenpläne erarbeitet, mit denen eine isolierte Betrachtung der verkehrlichen oder städtebaulichen Aspekte bei der Bahnhofsumfeldplanung ausgeschlossen werden sollte.
- Das in der Metropolregion Bremen/Oldenburg durchgeführte Projekt „Ran an die Schiene“ hatte unter anderem die Förderung der Siedlungsentwicklung an der Erschließungssachsen des SPNV zum Ziel. Auch hier wurden mittels städtebaulicher Rahmenplanungen Entwicklungs- und Verdichtungsmöglichkeiten in den jeweiligen Stationsumfeldern ausgelotet.



Der Bahnhofsvorplatz von Frankfurt (Oder) Hbf an der aufkommensstarken RegionalExpress-Linie RE1 wurde in den letzten Jahren komplett saniert: Bus- und Straßenbahnhaltestellen sowie neue Verknüpfungsanlagen für Pkw und Fahrräder sorgen zusammen mit Aufenthaltsbereichen für einen guten Eindruck.



Der neu gestaltete westliche Vorplatz und das neue Bahnhofsgebäude in Hennigsdorf sind Beispiele für die städtebauliche Aufwertung und Verdichtung am Bahnhof.



Der barrierefreie Zugang zum denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude wurde in die großzügige Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes von Rathenow integriert.



Im Umfeld der Station Ørestad in Kopenhagen hat sich durch die Verknüpfung von U-Bahn und Regionalverkehr ein neues Wohn- und Geschäftsviertel entwickelt.



Am Bahnhof Henggart in der Schweiz wurde ein Wohnungsneubauprojekt direkt an der Station realisiert - die entstandenen Wohnungen sind stark nachgefragt, auch weil Zürich mit der Bahn in gut 30 Minuten umsteigefrei erreicht werden kann.



Die Station Maarssen in den Niederlanden ist ein lokaler Verkehrsknoten mit guter Bahn-Bus-Verknüpfung, dessen Umfeld als Büro- und Wohnstandort interessant ist. Die bestehenden Strukturen haben durch die Bahnhofsumgestaltung eine deutliche Aufwertung erfahren.



Der Rahmenplan für das Bahnhofsumfeld in Bennemühlen (Region Hannover) zeigt das große Potential für eine bahnhofsnahe Innenentwicklung.



Die Bahnhofsumfeldplanung für den südlich Bremens gelegenen Bahnhof Twistringen verdeutlicht exemplarisch das Ziel, Bahnhofs- und Siedlungsentwicklung miteinander in Einklang zu bringen.



Die Situation im Land Brandenburg

Das Thema der integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist auch im Land Brandenburg nicht neu, wie an einer ganzen Reihe realisierter Projekte zu sehen ist: So steht die Entwicklung des Wohngebiets Bernau-Friedenstal im Zusammenhang mit der Neuanlage des gleichnamigen S-Bahn-Haltepunkts, und im Bereich des S-Bahnhofs Bergfelde wurde durch eine Brücke zur Bahnhofsrückseite die Entwicklung eines Wohngebiets angestoßen.

Die Neuanlage oder Verlegung von Bahnhöfen nahe an Siedlungsgebiete oder hin zu aufkommensstarken Fahrgastzielen, wie z.B. Schulstandorten, ist ebenfalls an mehreren Orten in Brandenburg bereits umgesetzt worden. Beispiele hierfür finden sich unter anderem in Neuruppin, Cottbus-Sandow, Fretzdorf oder beim neuen Halt Pritzwalk West.

Aber unabhängig davon: Wie sieht die Situation an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Land Brandenburg konkret aus, in welchem baulichem und funktionalem Zustand befinden sich die Bahnhöfe?

Die Antwort hierauf kann eigentlich nur lauten: Es gibt alles – von gestalterisch und funktional rundum zufriedenstellend bis völlige Verwahrlosung. Denn wie eingangs beschrieben: Die Fülle der Aufgaben und die fast flächendeckende Notwendigkeit zur Aufwertung bringen es mit sich, dass trotz vieler positiver Beispiele noch Einiges zu tun ist.



Dass Wohnen an der Bahn ein Thema ist, zeigt exemplarisch die Wohngebietsentwicklung am S-Bahnhof Bergfelde.



Durch die Verlegung der Station Pritzwalk West wurde der SPNV näher an das Siedlungsgebiet herangerückt.



Nochmals Hennigsdorf: Das neue Rathaus erweitert zusammen mit dem neu gestalteten und funktional aufgewerteten östlichen Bahnhofsvorplatz die Innenstadt; damit rückt der Bahnhof stärker in den Mittelpunkt der Stadt.



S-Bahnhof Wildau: Das Bahnhofsumfeld mit den Bahnhofsvorplätzen, Verknüpfungsanlagen und den markanten Zugangsbauwerken ist durch die Gemeinde in den letzten Jahren komplett neu gestaltet worden.



Es ist schon eine Menge passiert bei der Bahnhofsumfeldgestaltung im Land Brandenburg... (linke Spalte; von oben nach unten):

Der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz und die Park+Ride-Anlage in Nauen.

Am südlichen Vorplatz des Potsdamer Hauptbahnhofs wird auch die Verknüpfung mit der Straßenbahn organisiert.

Der Bahnsteigzugang in Cottbus-Sandow dient gleichzeitig als Stadtteilverbindung.



...aber vielerorts besteht noch dringender Handlungsbedarf (rechte Spalte; von oben nach unten):

Außerhalb der Bahnsteige in Friesack bieten das Umfeld und die Verknüpfungsanlagen den Fahrgästen keinen angemessenen Empfang.

Der Außenbahnsteig von Halbe und das Wegeleitsystem wurden neu errichtet, jedoch ist der Zugang zum Bahnsteig ungünstig gelegen und im Straßenraum kaum wahrnehmbar.

Die Vorderradhalter am Bahnhof Treuenbrietzen sind nicht überdacht und entsprechen nicht mehr den heutigen Maßstäben an eine Fahrradabstellanlage.



Wie machen es die Anderen?

Manchmal lohnt sich der „Blick über den Tellerrand“, um zu sehen, was anderswo geschieht, wo Unterschiede liegen und Gemeinsamkeiten, um zu prüfen, was man von Anderen lernen kann und was besser vermieden werden sollte.

Dabei sind die Rahmenbedingungen überall in Deutschland vergleichbar; stets geht es um die Aufwertung der Zugangs- und Verknüpfungssituation, um die Verbesserung der barrierefreien Erreichbarkeit, um die attraktive Gestaltung der Zugangsbereiche und Vorplätze, um die städtebauliche Aktivierung und Einbindung brachliegender Umfeldflächen und um die Wiederbelebung ihrer historischen Funktion beraubter, teilweise leer stehender und nicht selten verwahrloster Bahnhofsgelände. Und natürlich ähneln sich auch die Antworten, mit denen in den einzelnen Bundesländern auf die Herausforderungen reagiert wird.

Dennoch bestehen auch Unterschiede in der Herangehensweise; ein interessanter Ansatz wird beispielsweise in Nordrhein-Westfalen verfolgt: Die Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft NRW mbH (BEG), eine gemeinsam vom Land und der Deutschen Bahn AG ins Leben gerufene Institution, dient als Schaltstelle bei der Bahnhofs- und Bahnhofsumfeldentwicklung und ist für Kommunen, die häufig vor dem Problem fehlender bzw. unbekannter Ansprechpartner stehen, ein wichtiger Kooperationspartner. Zu den Instrumentarien gehören dabei der BahnflächenPool NRW und die EmpfangsgebäudePakete. Ein positives Beispiel für Bahnhofsentwicklungen, die mit Hilfe der BEG realisiert wurden, lässt sich unter anderem in Moers finden, wo das Bahnhofsgelände saniert und mit neuem Leben gefüllt wurde; auch eine neue Fahrradstation gehört hier zum Funktionsspektrum.

Und beim Blick über die Grenzen Deutschlands stellt man schließlich fest, dass - wie im Kapitel zur „Integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung“ beschrieben - nicht zuletzt in der Schweiz immer wieder innovative Wege bei der Bahnhofsplannung gegangen werden: Beispielsweise wurde beim Umbau des Bahnhofs Baar besonderer Wert auf die Verbesserung der subjektiven und objektiven Sicherheit gelegt; hierzu zählt auch ein innovatives, dem „shared space“-Prinzip ähnliches Gesamtkonzept für den Vorplatzbereich.



Am bayerischen Bahnhof Rain wurde der Bahnhofsvorplatz gestalterisch und funktional ansprechend umgestaltet und überdachte Fahrradabstellplätze - in baulicher Einheit mit Fahrgastunterstand - und Pkw-Stellplätze neu errichtet.



Der Bahnhofsvorplatz in Moers ist zu einer Visitenkarte für die Stadt und den Bahnhof geworden.



Die neu errichtete Radstation in Moers befindet sich zwischen dem wiederbelebten Bahnhofsgelände und dem Bahnsteigzugang.



Zweimal Bahnhof Baar in der Schweiz (linke Spalte; von oben nach unten):

Der Vorplatz stellt eine multifunktionale Fläche dar, auf der sich Fußgänger trotz des Bus- und Pkw-Verkehrs sicher bewegen können.



Der Bahnsteigtunnel wurde mit hinterleuchteten Kunstmotiven ausgestattet und erhielt so eine freundliche, helle Atmosphäre.



In Oschersleben (Sachsen-Anhalt) wurden die Verkehrsströme neu geordnet und die Bushaltestellen an das frühere Bahnpostgebäude verlegt, die Fahrgäste können im Gebäude warten, Fahrkarten erwerben und Snacks kaufen.



Planungsleitfaden

Anforderungen an Kommunen und Planende

Das Land Brandenburg ist seit Jahren bestrebt, den ÖPNV zu stärken und den Ausbau der dafür erforderlichen Infrastruktur voranzutreiben. Die Neu- bzw. Umgestaltung von Zugangs- und Verknüpfungsstellen des ÖPNV ist dabei in der Regel eine kommunale Aufgabe, deren Erfüllung in den meisten Fällen durch erhebliche Investitionszuschüsse, die das Land Brandenburg den Städten und Gemeinden zur Verfügung stellt, erst möglich gemacht wird.

Zweifelsfrei sind kundenfreundliche sowie in Bezug auf Gestaltung und Funktion ansprechende Verknüpfungsanlagen ein entscheidender Baustein eines attraktiven Gesamtsystems. Wichtige Aspekte sind hierbei kurze Wege, um die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen und damit den öffentlichen Verkehr konkurrenzfähiger zu machen, weitgehend durchgängige Barrierefreiheit, um alle Bevölkerungsgruppen möglichst diskriminierungsfrei an

der Mobilität teilhaben zu lassen, sowie attraktiv gestaltete und städtebaulich in das jeweilige Gesamtgefüge integrierte Anlagen. Hierbei kommt - nicht zuletzt aufgrund der Tatsache, dass in diesem Zusammenhang in hohem Maße öffentliche Gelder zum Einsatz kommen - auch dem Gebot der Wirtschaftlichkeit ein hoher Stellenwert zu. Die nicht immer einfache Aufgabe für Kommunen und Planende besteht also in der Regel darin, eine Lösung zu finden, die sämtliche funktionalen Anforderungen in quantitativer und qualitativer Hinsicht erfüllt, architektonisch und städtebaulich angemessen und gleichzeitig wirtschaftlich ist.

Der Fachausschuss Verkehr

Das Land Brandenburg hat im Bewusstsein dieser Zielstellung im Jahr 1999 den Fachausschuss für Verkehr (Verknüpfungs- und Umsteigeanlagen) etabliert, der im Zuge von Prüfverfahren zur Gewährung von Fördermitteln des Landes zu beteiligen ist. Der Fachausschuss, stellt demzufolge eine Art inhaltlich-fach-

liche Kontroll- und Beratungsinstanz dar. Durch die Mitwirkung von weiteren Fachleuten aus den Bereichen Verkehr und Städtebau ist eine interdisziplinäre Zusammensetzung des Fachausschusses und damit eine fundierte und umfassende Beurteilung der eingereichten Planungen gewährleistet.

Planungsleitfaden als gestalterisches und funktionales Anforderungsprofil

Aber welche Anforderungen bestehen im Detail, wenn ein bestehendes Bahnhofsumfeld zu einer attraktiven Verknüpfungsanlage umgestaltet werden soll?

Im Folgenden sollen die wichtigsten Aspekte für die Gestaltung von Verknüpfungsanlagen und Vorplätzen näher beleuchtet werden, wobei natürlich zu beachten ist, dass es sich hierbei um allgemeine Grundsätze handelt. Eine konkrete Lösung im Einzelfall muss immer von den speziellen Gegebenheiten vor Ort ausgehen.



Bahn-Bus-Verknüpfung

Der Ausbau von Bushaltestellen ist bei der Bahnhofsumfeldgestaltung von besonderer Bedeutung, da die An- und Abfahrt der Reisenden zu bzw. von Bahnhöfen mit öffentlichen Verkehrsmitteln grundsätzlich unterstützt werden soll. Voraussetzung einer optimalen Bahn-Bus-Verknüpfung ist zunächst die fahrplanmäßige Abstimmung, um einen optimalen Anschluss zu garantieren. Dabei bestehen an Bahnhöfen, die integrale Taktknoten sind, aufgrund der wechselseitigen Anschlüsse in

mehrere Richtungen besondere Anforderungen.

Standortwahl

Die Positionierung der Bushaltestellen ist – wenn irgend möglich – in unmittelbarer Nähe der Bahnsteigzugänge vorzusehen und gegenüber P+R-Anlagen hinsichtlich der Lage bevorzugt zu behandeln; Busse sollten außerdem nach Möglichkeit so angeordnet sein, dass umsteigende Fahrgäste die Fahrtrichtungsanzeigen erkennen können. Soweit noch Bahnhofsgebäude vorhanden sind und auch pers-

pektivisch Einrichtungen mit Servicefunktionen wie Fahrscheinverkauf, Wartehalle oder Gastronomie beherbergen, sollten nach Möglichkeit Bushaltestellen zentral vor dem Gebäude positioniert werden, damit dessen Integration in die Wegebeziehung umsteigender Fahrgäste berücksichtigt wird. Die Umsteigewege zwischen Bahn und Bus sollten möglichst kurz und ohne Straßenquerung gestaltet sein. Sichtbeziehungen zwischen Bahn und Bus erleichtern nicht nur für ortsunkundige Fahrgäste die Orientierung, sondern verbessern auch die Anschlussicherung. Dies lässt beispielsweise auch zu, dass



Ein gelungenes Beispiel für einen Kombibahnsteig mit direkten Umstiegsmöglichkeiten zwischen Zug und Bus stellt der Bahnhof Fürstenwalde (Spree) dar.

Busse bei verspäteten Bahnankünften im Rahmen der fahrplantechnischen Möglichkeiten auf umsteigende Fahrgäste warten können.

Eine optimale Bahn-Bus-Schnittstelle stellen sogenannte „Kombibahnsteige“ dar, bei denen ein Umstieg zwischen Bahn und Bus bzw. Straßenbahn am selben Bahnsteig möglich ist. Daraus ergeben sich für die Reisenden mehrere Vorteile:

- Kurze und barrierefreie Umstiegewege,
- gute Orientierung und subjektive Sicherheit,
- unmittelbare Sichtbeziehungen sowie
- Nutzung gemeinsamer Infrastruktur (Bus-/Bahnsteig, Witterungsschutz/ Bahnsteigdach, Infotafeln, Fahrkartenautomaten etc.).

Dimensionierung

Die Anzahl der Bushaltestellen sowie die Dimensionierung der Bussteige ist fahrplanabhängig. Bei integralen Taktknoten sowie Rendezvous-Punkten muss im Regelfall für alle Buslinien ein eigener Halteplatz zur Verfügung stehen. Dagegen können bei Richtungsanschlüssen und bei Buslinien, die außerhalb der Taktknoten verkehren, einzelne Haltestellen oder Bussteige von mehreren Linien gemeinsam genutzt werden.

Bei mehreren Bushaltestellen sollte im Interesse größerer Übersichtlichkeit und geringeren Flächenverbrauchs einer Anordnung hintereinander (langer Bussteig) oder an einer Businsel der Vorzug gegenüber der Errichtung nebeneinander liegen-

der Bussteige („Fischgräten“) gegeben werden. Aus Fahrgastsicht ist es dabei weniger wichtig, ob die Bussteige in Form von „Sägezähnen“ (Vorteil: unabhängiges Ein- und Ausfahren der Busse) oder an einer geraden Kante (Vorteil: größere Flexibilität beim Einsatz von Bussen unterschiedlicher Längen) angeordnet werden.

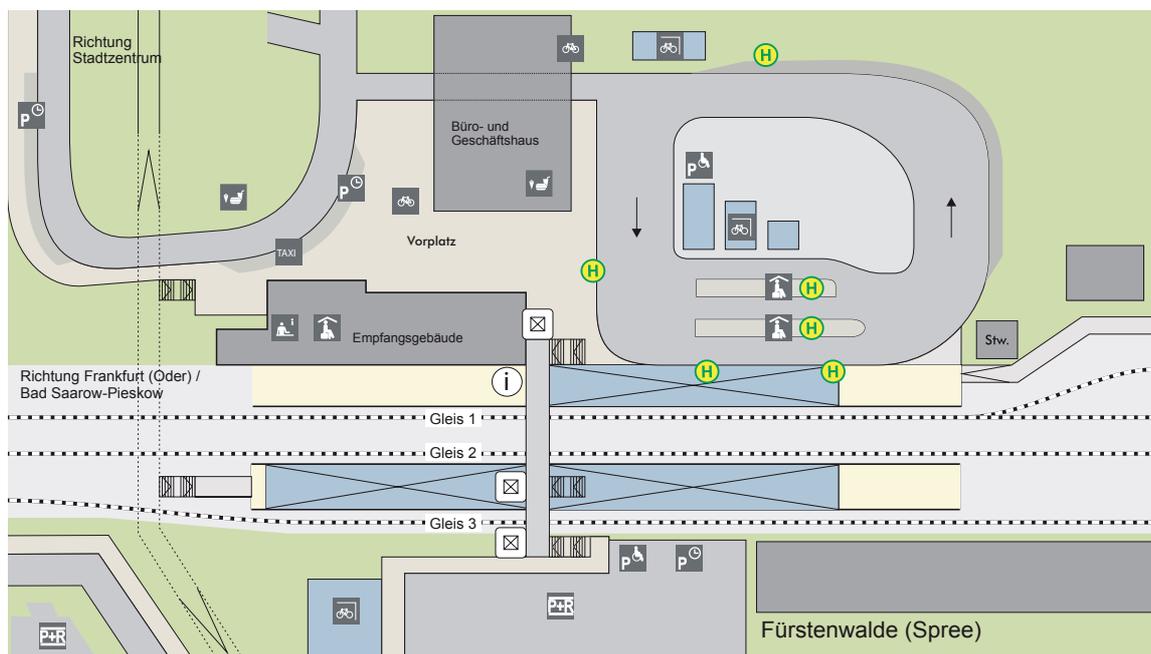
Überdimensionierte Anlagen sollten vermieden werden und statt dessen die demografische wie strukturelle Entwicklung der Städte und Regionen vermehrt berücksichtigt werden. Zudem sind städtebauliche Aspekte grundsätzlich bei der Dimensionierung der Anlagen einzubeziehen.

Ausstattung

Für alle zeitgemäßen Bushaltestellen ist eine barrierefreie und behindertenfreundliche Gestaltung obligatorisch. Zu den damit verbundenen Maßnahmen zählen erhöhte Bordsteine, die den Zustieg erleichtern und bei Niederflurbussen sogar einen stufenlosen Einstieg ermöglichen, sowie Blindenleitstreifen zwischen Bus-einstieg und Fahrgastunterstand bzw. Bahnsteigzugang.

Darüber hinaus sind die folgenden Aspekte und Planungsgrundsätze von Bedeutung:

- Gewährleistung einer weitgehend durchgängig barrierefreie Reisekette zwischen Haltestelle oder Stellplatz und Bahnsteig.
- Berücksichtigung von Blindenleitstreifen als durchgängiges System. (Die





Stellungnahmen und Hinweise der Behindertenbeauftragten sind in diesem Zusammenhang auch zu beachten.)

- fahrgastfreundliche Ausstattung der Bushaltestellen mit guter Beleuchtung, Witterungsschutz, ausreichend Sitzgelegenheiten und Informationsvitriolen (Abfahrtszeiten, Linien- und Ortspläne, touristische Hinweise).
- Bei mehreren AbfahrtsHaltestellen: übersichtliche Zuordnung der verkehrenden Buslinien zu den einzelnen Haltestellen sowie gut lesbare und günstig positionierte elektronische Abfahrtstafeln (im Regelfall mit Angabe der Abfahrtszeiten aller verkehrenden Bus- und Bahnlinien mit Ist-Zeiten).



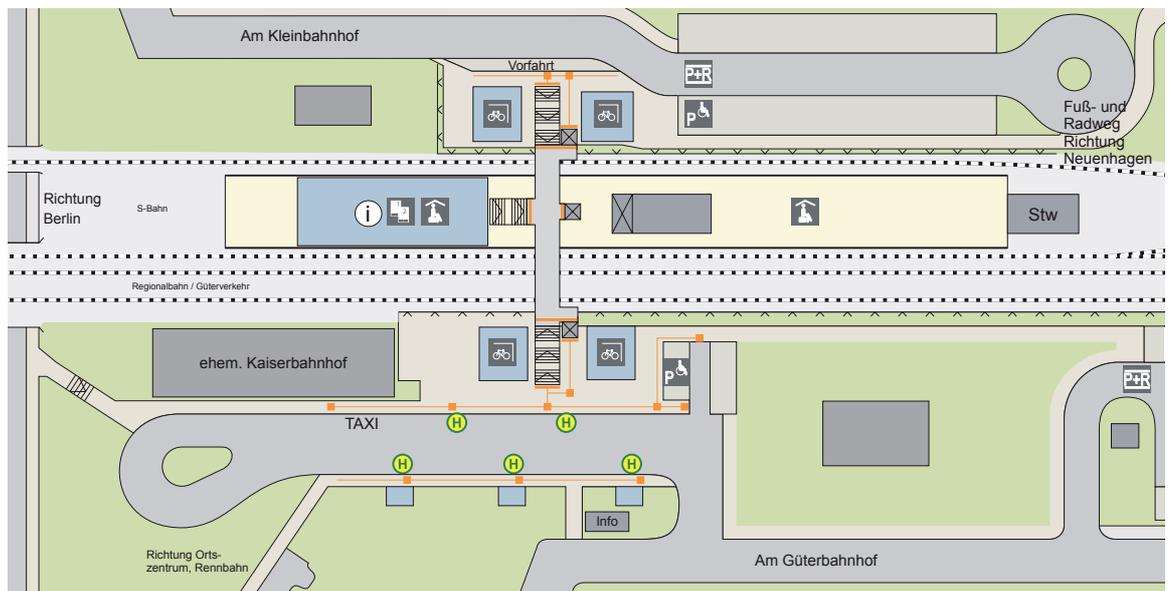
Die Bushaltestellen in Wittenberge sind kompakt am Bahnsteigzugang angeordnet; die dynamische Fahrgastinformationsanlage ist gut sichtbar.

Verknüpfung mit der Straßenbahn

Vieles von dem, was zur Verknüpfung mit dem Busverkehr gesagt wurde, gilt auch für die Straßenbahn. Wichtig sind natürlich auch hier qualitative Kriterien wie direkte Wege, eine gute Orientierung und Barrierefreiheit sowie eine angemessene Dimensionierung der Anlagen. Allerdings ist auf die deutlich höheren Investitionskosten der Straßenbahn- gegenüber der Bus-Infrastruktur und die trassierungstechnischen Abhängigkeiten hinzuweisen; nicht in allen Fällen ist daher eine direkte Verknüpfung auf sehr kurzem Wege (Analog zum Beispiel „Kombibahnsteig“) möglich sein



Fahrgäste am Bahnhof Rehbrücke können an diesem Kombibahnsteig einfach zwischen Bus und Straßenbahn umsteigen.



Beispiel S-Bahnstation Hoppegarten: Die Reisekette zwischen den Bushaltestellen / den Behindertenstellplätzen und dem Bahnsteig ist durchgängig barrierefrei.



Fahrradabstellanlagen (Bike+Ride)

Neben den Bushaltestellen sind auch Fahrradabstellanlagen in der Regel unweit der Bahnsteigzugänge zu platzieren. Grundsätzlich sollte jede Station im Land Brandenburg mit überdachten Fahrradabstellanlagen ausgestattet sein. Selbstverständlich sollten diese an das örtliche oder überörtliche Radwegenetz angebunden und auch in die Wegeleitung mit aufgenommen werden.

Standortwahl

Da Radfahrer häufig nicht bereit sind, Umwege in Kauf zu nehmen, sind Bike+Ride-Anlagen innerhalb der Wegekette und möglichst nah am Bahnsteigzugang zu positionieren.

An größeren Bahnhöfen mit verschiedenen Anfahrmöglichkeiten aus dem Umfeld und mehreren Bahnsteigzugängen (z.B. Personentunnel oder -überführung mit beidseitigen Zugängen) sind auch die Abstellanlagen dezentral anzuordnen. Dabei sollten die Standorte so gewählt werden, dass Einsehbarkeit und soziale Kontrolle gegeben sind (z.B. im Sichtbereich benachbarter Wohnquartiere oder angrenzender Straßen), um das Sicherheitsempfinden der Nutzer zu erhöhen und Vandalismusprobleme einzudämmen.

Dimensionierung

Die Dimensionierung der Fahrradabstellanlagen richtet sich grundsätzlich nach dem Bedarf und den örtlichen Gegebenheiten: Neben den Fahrgastzahlen (Ein- und Aussteiger an Werktagen) spielen auch der Anteil an Schülern und Auszubildenden sowie die Siedlungsstruktur und Topographie eine wichtige Rolle. Dabei ist grundsätzlich zu bedenken, dass mit dem Bau neuer, attraktiver B+R-Anlagen in der Regel auch die Nachfrage steigt, so dass für die Bemessung die Auslastung vorhandener Anlagen als einzige Berechnungsgrundlage nicht ausreicht. In diesem Zusammenhang werden die Vorgaben des Landes Brandenburg zu beachten sein.

Ausstattung

Fahrradabstellanlagen sollten grundsätzlich überdacht werden, wobei ausreichende Dachüberstände vorzusehen sind. Fahrgäste begrüßen in der Regel lichtdurchflutete Anlagen, diese bedürfen jedoch eines größeren Reinigungs- und In-



Auch die in der Bike+Ride-Anlage am Bahnhof Falkensee verwendeten Bügel mit Knieholm stellen eine geeignete Bauform für Fahrradhalterungen dar.

standhaltungsaufwandes. Auf Seiten- und Rückwände sollte im Regelfall verzichtet werden, da diese häufig beschmiert, beklebt oder gänzlich zerstört werden.

Auch die Auswahl der Fahrradständer trägt erheblich zur Qualität und Fahrgastfreundlichkeit von Bike+Ride-Anlagen bei: Gemäß den Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) sollten zum Beispiel Fahrradbügel mit Knieholm („Kreuzberger Bügel“) oder so genannte Hoch-/Tief-Einsteller verwendet werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass ein Anschließen der Räder am Rahmen ermöglicht und ein Verbiegen der Vorderräder verhindert wird. Der Mindestabstand zwischen den Ständern (0,90-1,20 m bei Bügeln und 0,45-0,70 m bei Hoch-/TiefEinstellung) spielt für eine benutzerfreundliche Handhabung ebenso eine wichtige Rolle. Dass die B+R-Anla-

gen auf befestigtem Untergrund zu errichten und ausreichend zu beleuchten sind, steht darüber hinaus außer Frage.

Sammelschließanlagen und Fahrradboxen

Für Fahrradfahrer mit einem hohen Sicherheitsbedürfnis oder mit teuren Rädern empfiehlt sich die Bereitstellung von abschließbaren Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen. Dabei ist zwischen sogenannten Sammelschließanlagen und Fahrradboxen zu unterscheiden. Bei den Sammelschließanlagen handelt es sich um überdachte B+R-Anlagen, die in der Regel von einer Einzäunung umgeben und nur durch abschließbare Türen erreichbar sind. Die Anlagen sollten im Interesse der Wirtschaftlichkeit und der Überschaubarkeit des Nutzerkreises eine Größe von 20-60 Stellplätzen aufweisen.



Abwechselnd hohe und tiefe Halterungen sowie ein zusätzlicher Haltebügel stellen am Bahnhof Lauchhammer eine sichere und platzsparende Lösung dar.



Die Stellplatzmieter werden durch den Betreiber (meistens handelt es sich hierbei um die Kommunen) registriert und müssen dafür eine Nutzungsgebühr - in der Regel zwischen 50-100 € pro Jahr - entrichten. Die Einnahme dieser Nutzungsgebühren durch den Betreiber ist vom Grundsatz her nicht förderschädlich, wenn diese für die Reinigung und Instandhaltung der Anlage eingesetzt werden.

Als Alternative zu den Sammelschließanlagen können Fahrradboxen errichtet werden, die im Regelfall zur Einzelnutzung vermietet werden. Diese Lösung sollte allerdings wegen des wesentlich größeren Flächenbedarfs und der höheren Herstellungskosten nur bei geringer Nachfrage nach abschließbaren Fahrradstellplätzen zur Anwendung kommen. Auch hier sollten durch den Betreiber Nutzungsgebühren erhoben werden, mit denen wiederum laufende Unterhaltskosten finanziert werden können; bei kostenfreier Bereitstellung der Boxen ist erfahrungsgemäß zu befürchten, dass diese teilweise zweckentfremdet genutzt werden.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf eine noch relativ junge Entwicklung: Elektrofahrräder, mit welchen ein größerer Einzugsbereich erschlossen werden kann als mit konventionellen Fahrrädern, könnten künftig zu einer Verschiebung des Modal Split zugunsten des Fahrradverkehrs und zu einer gesteigerten Nachfrage nach gesicherten Abstellmöglichkeiten führen.

Fahrradstationen und Integration in Bahnhofsgebäude

Existieren leerstehende Güterhallen oder andere Nebengebäude in Bahnsteignähe, so kann deren Nutzung als überdachte und abschließbare Fahrradabstellanlage in Erwägung gezogen werden, wenn der Aufwand zur zweckmäßigen Herrichtung des betreffenden Gebäudes wirtschaftlich vertretbar ist. In diesen Fällen können standortprägende und denkmalgeschützte Gebäude mit einer attraktiven und verkehrsgerechten Nutzung versehen werden, so dass der Verfall entgegengewirkt wird.

Bei einer stärkeren Frequentierung besteht eine sinnvolle Entwicklungsmöglichkeit auch in der Einrichtung einer Fahrradstation im Empfangsgebäude durch einen örtlichen Betreiber; in dieser kann neben der Aufbewahrung von Fahrrädern auch deren Verkauf und Reparatur sowie ein (eventuell saisonaler) Verleih angeboten werden.



Diese Bike+Ride-Anlage in Senftenberg bietet auf kleinstem Raum frei zugängliche Stellplätze und Fahrradboxen.



Die funktional und gestalterisch ansprechende B+R-Anlage in Doberlug-Kirchhain liegt direkt am Hausbahnsteig; ein Teil der Stellplätze wurde als Sammelschließanlage realisiert.



Am südlich von Bremen gelegenen Bahnhof Barnstorf wurde eine Bike+Ride-Anlage in den direkt an das Bahnhofsgebäude angrenzenden ehemaligen Güterschuppen untergebracht.



Fahrradparkhäuser

Noch einen Schritt weiter geht der folgende Ansatz, der gerade im Zusammenhang mit der ökologisch sinnvollen Stärkung des Fahrradverkehrs an Bedeutung gewinnen kann: In innerstädtischen Lagen mit geringer Flächenverfügbarkeit und einer großen Nachfrage nach Abstellplätzen sollte die Errichtung eines Fahrradparkhauses in Erwägung gezogen werden, da so auf einer kleinen Fläche eine große Anzahl von Stellplätzen untergebracht werden kann. Am Bahnhof Bernau wird derzeit die Realisierung des ersten Fahrradparkhauses in Brandenburg vorbereitet.

Solche Fahrradparkhäuser sollten aus wirtschaftlichen Gründen sicherlich nur bei nachgewiesenem Bedarf realisiert werden und können sinnvollerweise mit weiteren Funktionen - hier seien unter anderem Fahrradverleih, Vermietung und Reparatur genannt - kombiniert werden.



Münster als fahrradbetonte Großstadt ist sicher nur begrenzt ein Vorbild für Brandenburgische Kommunen, aber das Fahrradparkhaus zeigt, was denkbar ist.

Pkw-Stellplätze

Im ländlichen Raum ist aufgrund geringer Siedlungsdichte das Busverkehrsangebot häufig sehr ausgedünnt, so dass dem Pkw, trotz einer verkehrspolitisch sinnvollen Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, eine wichtige Rolle bei der Erreichbarkeit des SPNV zukommt. Demzufolge gehören Pkw-Stellplätze an Brandenburgischen Bahnhöfen zur verkehrspolitisch gewünschten Grundausstattung, durch die eine möglichst enge Vernetzung der Verkehrsmittel Bahn und Auto und somit ein attraktiver Zugang zur Bahn ermöglicht wird.



In Blumberg wurde aus einer verwilderten und lange Zeit ungenutzten Güterumschlagsanlage eine Park+Ride-Anlage mit kurzem Weg zum Bahnsteig entwickelt.

Standortwahl

Im Hinblick auf die öffentlichen Verkehrsmittel sind Park+Ride-Anlagen in der Standortgunst an Bahnhöfen nachrangig zu behandeln. Da zudem der Flächenbedarf je Fahrgast bei Pkw-Stellplätzen größer ausfällt als bei Fahrradstellplätzen und Bushaltestellen werden P+R-Anlagen in der Regel nicht unmittelbar an den Hauptzugängen der Bahnsteige angeordnet.

Bei der Standortwahl ist nicht nur eine gute Straßenanbindung zu berücksichtigen, auch die Information, aus welcher Richtung der Nutzerkreis zum Bahnhof kommt, spielt eine Rolle. So kann es beispielsweise bei Bahnhöfen am Siedlungsrand vorteilhaft sein, P+R-Anlagen an den ortsbagewandten Bahnhofsrückseiten zu

positionieren. Wichtig ist hierbei jedoch, dass lange Wege zum Bahnsteig vermieden werden.

Besonders geeignet für die Lage von P+R-Anlagen an Bahnhöfen sind die im Land Brandenburg häufig noch vorhandenen Bahnbrachen (v.a. entbehrliche Gleisanlagen und ehemalige Laderampen). Eine Umnutzung solcher Flächen dient dabei nicht nur verkehrlichen Zwecken, sondern trägt auch zur Beseitigung städtebaulicher Missstände und gestalterischen Aufwertung des betreffenden Bahnhofsgebietes bei.

Dimensionierung

Genau wie Bike+Ride-Anlagen sind auch Park+Ride-Anlagen hinsichtlich ihrer Größenordnung den jeweiligen spezifischen Anforderungen anzupassen. Wichtige Einflussfaktoren sind dabei vor allem die aktuellen bzw. zukünftigen Fahrgastzahlen, der Anteil an Pkw-Nutzern (Berufspendler oder, im ländlichen Raum, die auf das Auto als Zubringer angewiesenen Fahrgäste) sowie die Siedlungsstruktur. In diesem Zusammenhang werden die Vorgaben des Landes Brandenburg zu beachten sein.



Gestaltung

Wichtig bei der Oberflächengestaltung der Fahrbahnen und Stellplätze sind die Befestigung und Entwässerung; hierbei kann auch so genanntes Ökopflaster zum Einsatz kommen.

Zur Auflockerung der Anlagen sollten kleinteilige Grünflächen, in Abhängigkeit von der Entwässerungslösung ggf. als Versickerungsmulden, sowie vor allem Baumpflanzungen vorgesehen werden. In den Sommermonaten wird so eine teilweise Verschattung der Stellplätze ermöglicht.

Park+Ride-Stellplätze sollten grundsätzlich beschildert werden. Ebenso wichtig ist eine weiträumige Wegeleitung. Außerdem sollten Park+Ride-Anlagen, soweit dies durch die vorhandene Straßenbeleuchtung nicht bereits in ausreichendem Maße gegeben ist, beleuchtet werden. Dadurch wird das Sicherheitsempfinden positiv beeinflusst und die Gefahr von Vandalismus reduziert.

Die Anordnung der Stellplätze in Schräg- oder Senkrechtaufstellung sowie die Auswahl der für die Erschließung erforderlichen Stich- oder Ringerschließung hängt vom jeweiligen Flächenzuschnitt ab (für weitere Hinweise hierzu siehe auch im Anhang). Für die Nutzer der P+R-Anlagen sind dabei möglichst kurze und direkte Wege zu den Bahnsteigen vorzusehen.

In innerstädtischen Bereichen, vor allem bei Bahnhöfen der Mittel- und Oberzentren, sollten flächensparende Lösungen (Parkhaus oder Parkpalette) ebenso in Betracht gezogen werden wie eine Parkraumbewirtschaftung. Dabei gilt es jedoch, eine Verdrängung hin zu kostenlos nutzbaren Stellplätzen in den umliegenden Siedlungsbereichen zu verhindern.

Stellplätze besonderer Zweckbestimmung

Im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) sind für mobilitätseingeschränkte Personen eigene Stellplätze vorzusehen und entsprechend zu markieren und beschildern. Diese sind mit einer Breite von 3,50 m großzügiger dimensioniert und sollten nach Möglichkeit direkt am Bahnsteigzugang positioniert werden. Eine barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige ist durch Bordabsenkungen und eine für Rollstühle geeignete Oberflächenbefestigung ist sicherzustellen. Das Ziel muss eine barrierefrei nutzbare Reisekette sein.



Park+Ride-Stellplätze wurden am Bahnhof Schwedt (Oder) direkt am Vorplatz angelegt.



Am S-Bahnhof Strausberg Nord sind für die Fahrgäste auf beiden Seiten der Bahnstrecke umfangreiche Park+Ride-Stellplätze angelegt worden.



Die Behindertenstellplätze wurden in Herzberg/Elster in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig angeordnet; das Beispiel zeigt auch die rollstuhlgerechte Pflasterung.



Die Taxivorfahrt am Bahnhof Strausberg ist niveaugleich in die Platzgestaltung integriert.



Das Bringen oder Abholen von Fahrgästen am S-Bahnhof Fredersdorf bereitet keine Schwierigkeiten, die entsprechenden Flächen am Bahnsteigzugang wurden bei der Planung des Umfeldes bereits vorgesehen.



Nochmals Bahnhof Strausberg: Die Bedeutung von Stellplätzen für Krafträder hat in den letzten Jahren zugenommen, so dass diese Funktion auch bei der Umfeldplanung berücksichtigt werden sollte.

Neben den Stellplätzen für Pendler sollte an Bahnhöfen in der Regel auch ein Mindestangebot an Kurzzeitstellplätzen vorhanden sein. Diese Vorfahrtmöglichkeit zum Bringen und Abholen von Fahrgästen ist idealerweise unweit des Hauptzugangs zu den Bahnsteigen oder zum Empfangsgebäude zu platzieren.

Die Anzahl der „Kiss+Ride“-Stellplätze ist einerseits so zu bemessen, dass auch zu Stoßzeiten ausreichend Kapazitäten vorhanden sind; andererseits sind Überkapazitäten im Interesse der Aufenthaltsqualität zu vermeiden.

Weiterhin bietet sich an Bahnhöfen mit öffentlich genutzten Empfangsgebäuden die Ausweisung zeitlich begrenzter Stellplätze (beispielsweise mit einer auf zwei Stunden begrenzten Parkzeit) an, die unter anderem für den Besuch von Fahrkartenverkaufsstellen genutzt werden können.

Abzurunden ist das Angebot schließlich mit Taxistellplätzen oder Taxispuren, deren Lage auf die Hauptwegebeziehungen der Fahrgäste auszurichten ist. Bei kleineren Bahnhöfen können die Taxi- und Pkw-Vorfahrt kombiniert werden. Es ist dabei jedoch sicherzustellen, dass gegenseitige Behinderungen ausgeschlossen werden können.

Kombination mit Moped- und Motorradstellplätzen

Immer mehr an Bedeutung gewinnt im Zusammenhang mit der Verknüpfung mit dem Individualverkehr auch die Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten für Mopeds und Motorräder. Existieren keine speziellen Angebote, werden motorisierte Zweiräder häufig auf freien Flächen abgestellt, was mitunter mit der Aufenthaltsfunktion und -qualität eines Bahnhofsvorplatzes kollidieren kann.

Daher ist es sinnvoll, für diese Verknüpfungsfunktion separate Stellplätze anzubieten; diese müssen nicht unbedingt die allerhöchste Lagepriorität haben, sollten aber andererseits so nahe an den Zugängen zum Bahnsteig und den Erschließungsbauwerken (Brücke oder Tunnel) liegen, dass eine möglichst hohe Akzeptanz erzielt werden kann.



Bahnhofsvorplatz

Der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist eine besondere Bedeutung beizumessen, da sein Erscheinungsbild erheblich zur Attraktivität des gesamten Bahnhofs beiträgt. Der Bahnhofsvorplatz ist für Besucher der Ankunftsort, bildet das „Tor zur Stadt“ und vermittelt daher einen ersten wichtigen Eindruck.

Dabei muss ein ausgewogenes Verhältnis zwischen verkehrlichen Funktionen und städtebaulicher Qualität erzielt werden, da hier die Aufenthaltsqualität im Vergleich zu den anderen Flächen im Bahnhofsumfeld eine wichtige Rolle spielt.

Gestaltung und Nutzung

Bei der Gestaltung der Freiflächen des Bahnhofsvorplatzes ist die funktionale Aufteilung der Flächen ebenso wichtig wie die Materialwahl: Wird eine kleinteilige Aufteilung der Flächen nach einzelnen Verkehrsträgern vermieden, kann der Platz Offenheit und Großzügigkeit vermitteln. Im Wechsel von befestigten Flächen – vorzugsweise mit großflächigen Plattenformaten – und Grüninseln kann Aufenthaltskomfort geschaffen werden, der durch ansprechende, teilweise verschattete Sitzmöglichkeiten unterstrichen wird.

Ob der Bahnhofsvorplatz auch durch den motorisierten Verkehr (Bushaltestellen, Pkw-/Taxivorfahrt, Kurzzeitstellplätze genutzt werden soll, hängt jeweils vom individuellen Verkehrskonzept ab. Im Falle einer Mischnutzung sollte das unter anderem in den Niederlanden und der Schweiz sowie mittlerweile auch vermehrt in Deutschland erfolgreich praktiziert Konzept „shared space“ durchaus in Betracht gezogen werden. Ziel dieses innovativen Konzeptes ist eine gleichberechtigte Nutzung der Flächen durch sämtliche Verkehrsträger, wobei die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer oberste Regel ist und vor allem die „Schwächeren“ wie Fußgänger und Radfahrer besondere Aufmerksamkeit genießen.

Wichtig ist bei der Gestaltung von Bahnhofsvorplätzen die Berücksichtigung der Reisekette und der sich daraus ergebenden Anforderungen an die räumliche Verteilung der Funktionen. Dabei sind städtebauliche und gestalterische Aspekte den verkehrlichen nicht unterzuordnen, sondern gleichberechtigt zu betrachten. Ebenso von elementarer Wichtigkeit ist das Ziel einer durchgehenden Barriere-



In Eberswalde ist ein großzügiger Bahnhofsvorplatz mit Verknüpfungsanlagen und Aufenthaltsbereichen entstanden.

freiheit von den Zubringersystemen bis zum Zug, so dass gegebenenfalls auch spätere Ausbaumaßnahmen im Bereich der Verkehrsstation (zum Beispiel: Bahnsteigerhöhung) bei der Planung der Vorplatzflächen und Zugänge zu berücksichtigen sind.

Ausstattung und Fahrgastinformation

Neben den bereits erwähnten Sitzgelegenheiten sind weitere Ausstattungsmerkmale wie Bahnstuhlr, Telefon und Briefkasten zu berücksichtigen. Eine besondere Bedeutung kommt der Bereitstellung von Informationen zu: So sollte grundsätzlich an zentraler Stelle ein sofort wahrnehmbares und übersichtliches Informationsangebot geschaffen werden, das sich vor allem aus Fahrgastinformation (Abfahrtspläne, Liniennetz, Tarife Bahn/Bus),

Bahnhofs- und Ortsplan sowie Wegweisung zu innerörtlichen Zielen zusammensetzt. In touristisch bedeutsamen Regionen können zudem Übersichtskarten mit Radrouten und Wanderwegen ankommenden Fahrgästen die Orientierung erleichtern.

An größeren Bahnhöfen sowie wichtigen Schnittstellen zwischen Bahn- und Busverkehr empfiehlt sich die Aufstellung elektronischer Fahrgastinformationstafeln an exponierter Stelle, um über die nächsten abfahrenden Bahnen und Busse in chronologischer Reihenfolge informieren. Durch den Zugriff auf Daten aus einem rechnergestützten Betriebsleitsystem (so genannte RBL-Daten) können heutzutage in der Regel tatsächliche Abfahrtszeiten angezeigt und Sonderinformationen (z.B. über Zugausfälle oder Schienenersatzverkehre) bereitgestellt werden.



Die Informationen für die Fahrgäste sollten gut strukturiert sein und, wie hier auf dem Bahnhofsvorplatz in Eberswalde, neben dem Fahrplan auch Karten der Region und des Bahnhofsumfeldes umfassen.



Falkensee Bahnhof		
Linie	Ziel	Abfahrt
654	Falkensee, Bahnhof	10:30
337	S+U Rathaus Spandau (Berlin)	10:32
653	Dallgow-Döberitz, Havelpark	11:00
655	Dallgow-Döberitz, Havelpark	11:00
651	Schönwalde (HVL), Fliegerstadt	11:00
337	S+U Rathaus Spandau (Berlin)	11:02
654	Falkensee, Bahnhof	11:30
<hr/>		
RB 10	Nauen, Bahnhof	3min 1
RE 6	S Spandau Bf (Berlin)	4min 2
RB 10	S Spandau Bf (Berlin)	19min 2
RE 4	Wittenberge, Bahnhof	22min 1
RB 14	Nauen, Bahnhof	33min 1

Für die Fahrgäste sind dynamische Fahrgastinformationsanlagen mit der Anzeige sowohl von Bus- als auch Zugabfahrten, wie hier in Falkensee, zur Übersicht sinnvoll.

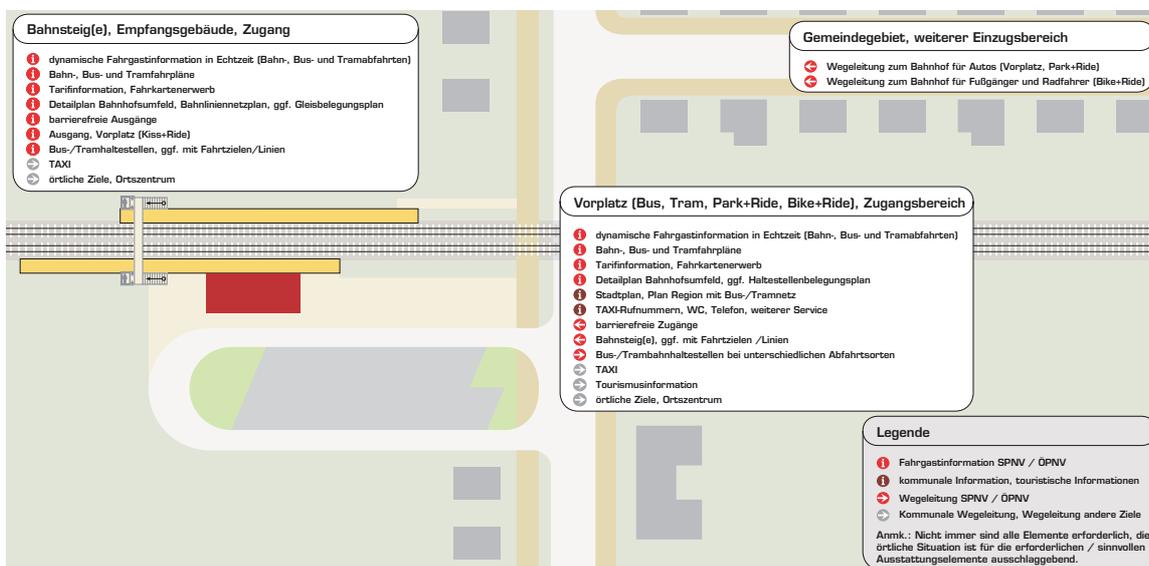


Die Bundespolizei ist für die Sicherheit an den Bahnstationen zuständig und zeigt auch zunehmend vor Ort Präsenz. Die Bahnhofsumfelder wiederum liegen in der Zuständigkeit der örtlichen Polizeidienststellen.

Sicherheit

Nicht nur für die Gestaltung von Vorplätzen, sondern allgemein für die Planung von Bahnhofsumfeldern, ist die Frage der Sicherheit wichtig. Auf die damit verbundenen Herausforderungen kann auf unterschiedlichen Ebenen reagiert werden:

- Auf der Ebene der Planung ist vor allem auf Übersichtlichkeit und gestalterische Qualität zu achten; dunkle, nicht einsehbare Bereiche sind zu vermeiden, um nicht nur das subjektive Sicherheitsempfinden, sondern auch die objektive Sicherheit zu erhöhen.
- Ist dies nicht oder nicht in einem zufriedenstellenden Maße möglich, kann mit zusätzlichen technischen Maßnahmen (zum Beispiel Videoüberwachung) reagiert werden.
- Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch Tageslicht: Werden beispielsweise Tunnelbauwerke geplant, ist nicht nur auf eine angemessene Dimensionierung, sondern auch auf eine möglichst natürliche Belichtung zu achten.
- Auf der organisatorischen Ebene können zum Beispiel Bahnhofspatenschaften oder Ordnungspatenschaften mit Bundes- und Ortpolizei sowie den kommunalen Ordnungsämtern, gegebenenfalls auch kommunalen Satzungen für die öffentliche Ordnung am Bahnhof dazu beitragen, die Sicherheit im öffentlichen Raum zu erhöhen.



Die Muster-Stationsdarstellung zeigt auf, an welchen Stellen einer Station bzw. des engeren und weiteren Einzugsbereichs die unterschiedlichen Fahrgastinformationen und Ziele für die Wegeleitung aus Sicht der Fahrgäste erforderlich sind.



Empfangsgebäude

Empfangsgebäude prägen das Image des Verkehrssystems Bahn in hohem Maße; ihr baulicher Zustand ist darüber hinaus mitentscheidend für das Bild, das ankommende Fahrgäste von einer Stadt oder Gemeinde bekommen.

Verfall der Empfangsgebäude

Die Entwicklung des Verkehrsträgers Bahn hat in den letzten Jahrzehnten jedoch dazu geführt, dass viele Bahnhofsgebäude ihrer ursprünglichen Funktion entzogen worden sind: Die zunehmende Technisierung und Rationalisierung des Eisenbahnverkehrs haben den Wegfall ehemals betrieblicher Funktionen des Empfangsgebäudes wie Gepäckaufbewahrung, Fahrdienstleitung, personengebundener Fahrkartenverkauf und Fahrgastinformation sowie Diensträume für das Bahnhofspersonal verursacht.

Dieser Funktionswandel und der schrittweise Rückzug der Deutschen Bahn AG von ihrer ursprünglichen Verantwortung für die Empfangsgebäude, die vor allem an kleineren und mittleren Stationen entweder verkauft oder sich selbst überlassen wurden, hatte vielerorts Leerstand und baulichen Verfall zur Folge. In der Konsequenz bieten zahlreiche Empfangsgebäude - nicht selten sind diese von bauhistorischer Bedeutung - ein Bild des Jammers.

Dieser Entwicklung entgegenzuwirken und die Gebäude wieder einer nachhaltigen Nutzung zuzuführen, ist daher ein wichtiges Ziel einer integrierten Bahnhofsentwicklung, wobei vor allem zentral gelegene Gebäude an größeren Stationen mit entsprechend höheren Fahrgastzahlen hierfür durchaus Potenziale bieten.

Aufgrund der häufig enormen Sanierungs- und Modernisierungskosten kann eine Aufwertung der Bahnhofsgebäude allerdings häufig nur durch das Engagement von Kommunen oder kommunalen Einrichtungen, in Einzelfällen auch durch private Investoren erreicht werden.

Nutzungskonzept

Voraussetzung für die Entwicklung eines Empfangsgebäudes ist ein standortspezifisches, nachhaltiges Nutzungs- und Betreiberkonzept. Dabei sind idealerweise kommerzielle und öffentliche Nutzungen zu kombinieren und klassische Bahnnutzungen zu integrieren.



Im denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude Griebnitzsee gibt es ein breites Angebot an Gastronomie, Mobilitätsservice, Fahrradverleih und touristischen Informationen.



Der Bahnhof Neuruppin Rheinsberger Tor stellt die erste erfolgreiche Bahnhofsgebäudeentwicklung nach der Bahnreform im Land Brandenburg dar.



Beim Spreewelten-Bahnhof in Lübbenau sind neben der Mobilitätsberatung auch Angebote wie Fahrradvermietung, Bar und Pension Ausdruck einer Belebung.



Das in den letzten Jahren durch die kommunale Wohnungsbaugesellschaft WIS von der DB AG erworbene und umgebaute Empfangsgebäude Lübbenau/Spreewald zeigt dies in vorbildlicher Art und Weise: Neben einer Mobilitätszentrale mit Tourismusinformatik, Serviceagentur und Verkauf von regionalen Produkten sind für die Fahrgäste auch Toiletten und Wartemöglichkeiten eingerichtet worden. Weiterhin beherbergt der „Spreewelten-Bahnhof“ im Erdgeschoss ein Café mit Cocktaillbar sowie im Obergeschoss eine durch verschiedene Künstler originell gestaltete Pension.

Aus Fahrgastsicht ist bei der Wiederbelebung von Bahnhofsgebäuden neben der witterungsgeschützten Wartemöglichkeit und der Toilettennutzung vor allem der persönliche Fahrkartenverkauf von besonderem Interesse. Viele Reisende, besonders ältere Menschen, bevorzugen den Fahrkartenerwerb in einem Reisezentrum bzw. einer Fahrkartenagentur, da im Gegensatz zum Automaten eine Beratung möglich ist und darüber hinaus ein Ansprechpartner bei Fragen zur Orientierung oder bei Betriebsstörungen vor Ort ist. Abgerundet wird ein optimales Angebot durch einen Convenience-Shop (ähnlich einem Kiosk) sowie eine gastronomische Einrichtung (Café, Bistro oder Restaurant). Sollten solche multifunktionalen Lösungen nicht zum Tragen kommen, kann die Umnutzung von Empfangsgebäuden zu rein öffentlichen Einrichtungen eine Alternative darstellen, um die städtebaulich prägnanten Immobilien vor dem weiteren Verfall zu retten und einer sinnvollen Nutzung zuzuführen. Auch wenn fahrgastbezogene Einrichtungen hier keine Rolle spielen, wird durch die Verbesserung des Erscheinungsbildes des Empfangsgebäudes die Attraktivität des Bahnhofs insgesamt erheblich aufgewertet. Als Beispiele hierfür sind die Bahnhofsgebäude von Luckenwalde und Ludwigsfelde zu nennen, in denen nach aufwendiger Sanierung die Stadtbibliothek beziehungsweise das Heimatmuseum eingezogen sind.

Rückbau als letzter Schritt

Allerdings muss an dieser Stelle auch erwähnt werden, dass nicht alle Bahnhofsgebäude nach Vorbildern wie Lübbenau, Luckenwalde oder Ludwigsfelde zu „Schmuckkästchen“ entwickelbar sind. Bevor ein Gebäude jahrelang leer steht und verfällt, sollte also auch ein Abriss - gegebenenfalls in Verbindung mit einem pavillonartigen Neubau - in die Überlegungen einbezogen werden.



Eine gelungene Beispiel für eine Empfangsgebäudeentwicklung zeigt sich in Luckenwalde mit der Bibliothek am Bahnhof.



Die modern gestaltete Inneneinrichtung und die ansprechend sanierte Bahnhofshalle lassen den Bibliotheksbesuch zu einem Erlebnis werden.



Die neue Nutzung des Bahnhofsgebäudes in Ludwigsfelde trägt zu einem positiven Eindruck des Bahnhofs bei.



Leitfaden für kommunale Vorhabenträger

Da sich die Deutsche Bahn AG im Regelfall auf den Bau und die Unterhaltung der Verkehrsstationen (Bahnsteige und Zugänge) konzentriert, stellt die Errichtung der in den vorhergehenden Kapiteln beschriebenen Verknüpfungsanlagen üblicherweise eine kommunale Aufgabe dar.

Dabei lässt sich allgemein feststellen, dass die Kommunen diese Aufgabe angenommen haben; sie stellen sich ihr mit viel Engagement, haben jedoch mitunter nicht geringe Schwierigkeiten bei der erforderlichen Kooperation mit der Deutschen Bahn AG oder benötigen Unterstützung im Zusammenhang mit den Verfahrensabläufen bei der öffentlichen Förderung der jeweiligen Maßnahmen. Daher sollen den Städten und Gemeinden an dieser Stelle Erläuterungen zu bestimmten Handlungsschritten aufgezeigt werden, um sie letztlich in der Motivation zur Neugestaltung und Aufwertung „ihrer“ Bahnhofsumfelder zu stärken.

Eigentumsverhältnisse, Grundwerb und Flächenzuordnung

Bereits in einem sehr frühzeitigen Planungsstadium sind die Eigentumsverhältnisse der für die Bahnhofsumfeldgestaltung voraussichtlich benötigten Flächen zu klären. Da der für die Abwicklung des Bahnbetriebs notwendige Flächenbedarf im Laufe der letzten Jahrzehnte enorm gesunken ist, sind an vielen Bahnhöfen Brandenburgs Brachflächen entstanden, so z.B. durch nicht mehr benötigte Gleisanlagen, verwahrloste Güterrampen und Ladestraßen, leergezogene Nebengebäude oder ehemalige Kleingärten.

Im Rahmen der Bahnhofsumfeldgestaltung muss es Ziel der Städte und Gemeinden sein, diese Bahnbrachen – soweit sie in günstiger Entfernung zur Verkehrsstation liegen – in kommunales Eigentum zu bringen, einer verkehrlichen Nutzung zuzuführen und damit eine funktionale wie städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfelds zu erlangen.

Der Erwerb nicht benötigter Bahnflächen durch Kommunen ist in der Regel auch im Interesse der Deutschen Bahn AG, die den Städten und Gemeinden ein Vorkaufsrecht einräumt. Der Verkauf von Bahngrundstücken erfolgt im Rahmen eines bahninternen, mehrstufigen Verfahrens, in dem die einzelnen Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG prüfen, ob die zur Veräußerung stehenden Flächen



Ein typisches Beispiel für nicht mehr benötigte und nach einer neuen Nutzung verlangenden Güterverkehrsflächen ist das Bahnhofsumfeld in Birkenwerder.

gegenwärtig und zukünftig noch bahnbetriebsnotwendig sind. Nur wenn die Flächen frei von Bahnanlagen sind oder verbleibende Anlagen (z.B. unterirdische Kabel oder Bahnsteigzugänge) dinglich gesichert werden können, sind diese auch verkaufsfähig. Die Kaufanfrage mit Darstellung der gewünschten Fläche ist grundsätzlich an die DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Berlin (Vertrieb), zu richten. Sie steuert nicht nur bahnintern das Prüfverfahren, sondern ermittelt auch den Kaufpreis und schließt den Kaufvertrag ab. Nicht alle im Eigentum der Bahn befindlichen Flächen müssen jedoch käuflich erworben werden. Gemäß Einigungsvertrag und auf Grundlage des Vermögenszuordnungsgesetzes (VZOG) können sich Kommunen auf Antrag ganze Flurstücke oder Teilflächen derselben kostenfrei in ihr Eigentum zu-

ordnen lassen, soweit diese zu bestimmten Stichtagen der Jahre 1989, 1990 und 1993 unmittelbar der Erfüllung öffentlicher Verkehrszwecke dienen. Dies ist in der Regel bei Bahnhofstraßen und Bahnhofsvorplätzen der Fall, soweit diese für Zwecke des öffentlichen Straßenverkehrs genutzt wurden. Zuständig für die Abwicklung der Vermögenszuordnungsverfahren ist das Bundesamt für zentrale Dienste und offene Vermögensfragen Cottbus; die Feststellung erfolgt in Form eines Vermögenszuordnungsbescheides.

Fachplanungsrecht und Freistellung von Bahnbetriebszwecken

Eng verknüpft mit eigentumsrechtlichen Belangen sind auch planungsrechtliche Fragestellungen. Planfestgestellte Bahn-



Die Bahnhofszufahrt in Elsterwerda-Biehla ging im Zuge eines Zuordnungsverfahrens in städtisches Eigentum über und ist Bestandteil der geplanten Umfeldaufwertung.



flächen unterliegen grundsätzlich dem Fachplanungsvorbehalt nach § 38 BauGB und sind daher der kommunalen Planungshoheit entzogen; zuständige Genehmigungsbehörde ist hier das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Wie oben geschildert können nicht mehr bahnbetriebsnotwendige Flächen an Kommunen verkauft werden. Mit dem Eigentumsübergang erlischt jedoch nicht zugleich der Fachplanungsvorbehalt. Eine Aufhebung dieser Bahnwidmung kann einzig durch ein Freistellungsverfahren nach § 23, Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), erfolgen. Danach können sowohl Gemeinden, auf deren Gebiet das Grundstück liegt, als auch Eigentümer des betroffenen Grundstücks und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (wie die DBAG) beim EBA als zuständige Planfeststellungsbehörde den Freistellungsantrag stellen, jedoch grundsätzlich nur für komplette Flurstücke (eventuell sind für freizustellende Flächen neue Flurstücke zu bilden).

Einbeziehung der Deutschen Bahn AG und weiterer Akteure

Das Eisenbahn-Bundesamt beteiligt im Verfahren u.a. die Deutsche Bahn AG und erlässt, soweit keine Einsprüche oder Bedenken hinsichtlich der Entbehrlichkeit als Bahnfläche geäußert wurden, einen Freistellungsbescheid in Form eines Verwaltungsaktes. Damit endet für das betroffene Flurstück die Eigenschaft als Bahnanlage und in der Konsequenz auch der Fachplanungsvorbehalt, so dass es wieder der kommunalen Planungshoheit unterliegt.

Es muss jedoch an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass eine Freistellung von Bahnflächen zwar stets anzustreben ist, soweit die Voraussetzungen dafür vorliegen. Allerdings ist diese für den Bau von Verknüpfungsanlagen an Bahnhöfen sowie die Modernisierung oder Umnutzung von Bahnhofsgebäuden nicht zwingend erforderlich.

Soweit eine Freistellung, zum Beispiel aufgrund von querenden unterirdischen Bahnanlagen, ausgeschlossen ist, kann ein Vorhaben realisiert werden, wenn es dem Widmungszweck nicht widerspricht, also mit der vorrangigen Zweckbestimmung für den Eisenbahnbetrieb vereinbar ist und die Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Bahnanlagen nicht beeinträchtigt. Bei der Neugestaltung von Bahnhofsvorplätzen oder der Errichtung von P+R- und B+R-Stellplätzen handelt es sich zweifelsfrei um solche Vorhaben, da sie die



Die P+R-Anlage Süd am S-Bahnhof Hoppegarten ist im Zuge der Umfeldmaßnahmen auf einer Fläche entstanden, die nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde.

Zugangsmöglichkeiten zur Bahn verbessern und daher mit der fachplanerischen Zweckbindung des Flurstücks in Einklang stehen, soweit eine Beeinträchtigung der Bahnanlagen ausgeschlossen ist.

Damit kommunale Maßnahmen in unmittelbarer Nähe von Bahnanlagen konfliktfrei realisiert werden können, empfiehlt sich eine intensive Einbeziehung der Deutschen Bahn AG und des EBA in den Planungsprozess, und zwar nicht nur bei den zuvor erläuterten Vorhaben auf gewidmeten Bahnflächen. Idealerweise sollte bereits im Rahmen der Vorplanung die Deutsche Bahn beteiligt werden, um bereits frühzeitig die Vereinbarkeit des Vorhabens mit angrenzenden Bahnanlagen prüfen und auf mögliche Konflikte hinweisen zu können. Die Beteiligung der Deutschen Bahn AG erfolgt wiederum

über die DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Berlin (Liegenschaftsmanagement), die in Funktion einer „Clearingstelle“ alle zuständigen Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn einbezieht und gegenüber der Kommune als Vorhabenträger der Maßnahme abschließend eine Gesamtstellungnahme abgibt.

Sollten sich im Planungsgebiet oder auf unmittelbar angrenzenden Flächen mehrere Eisenbahnbetriebsanlagen befinden, so z.B. Energie- und Fernmeldekabel, Technikschränke oder Oberleitungsmasten, empfiehlt sich die frühzeitige Durchführung eines „Techniktermins“ vor Ort, bei dem die Anlagenverantwortlichen über das Vorhaben der Gemeinde informiert werden und zugleich Aussagen zum Umgang mit „ihren“ Anlagen treffen können, wie z.B. die Einhaltung von Min-



Bei der Umfeldgestaltung in Doberlug-Kirchhain waren Bahnbetriebsanlagen sowie archäologische Funde zu berücksichtigen; die neuen Fahrradabstellanlagen (rechts im Bild) waren zum Zeitpunkt des Fotos noch nicht freigegeben.



destabständen oder Bedingungen für eine Überbaubarkeit (bei unterirdischen Medien). Für die Benennung der richtigen Ansprechpartner ist wiederum die oben genannte Clearingstelle der DB Stimm zu kontaktieren.

Neben der Deutschen Bahn sind weitere wesentliche Akteure in den Prozess der Bahnhofsumfeldplanung einzubeziehen: So sind beim geplanten Bau von Bushaltestellen an Bahnhöfen vor allem der VBB, die Aufgabenträger des übrigen ÖPNV – in der Regel die Landkreise – und die dort verkehrenden Verkehrsunternehmen frühzeitig in die Planung einzubinden, damit Anzahl, Lage und Größe der Bushaltestellen bedarfsgerecht konzipiert werden.

Weiterhin sind im Rahmen der Genehmigungsplanung bestimmte Fachabteilungen der Kreisverwaltungen wie Denkmalschutz-, Naturschutz-, Wasser- und Abfallwirtschaftsbehörden zu beteiligen und insbesondere auch Stellungnahmen der Behindertenbeauftragten einzuholen. Häufig wird die Einbeziehung der einzelnen Abteilungen durch die Bauverwaltung eines Landkreises koordiniert, die abschließend eine Gesamtstellungnahme zum eingereichten Vorhaben abgibt.

Nicht zu vergessen ist in diesem Zusammenhang die Beteiligung des Fachausschusses für Verkehr des Landes Brandenburg (FAV), dessen positive Stellungnahme zur vorgelegten Bahnhofsumfeldplanung eine wichtige Voraussetzung zur Einwerbung von Fördermitteln des Landes darstellt. Sinnvoll kann bei größeren und komplexeren Vorhaben ein Vor-Ort-Termin mit den Vertretern des FAV sein.

Förderung durch das Land Brandenburg

Von besonderer Bedeutung für die Umsetzung kommunaler Vorhaben an Bahnhöfen ist die Bereitstellung öffentlicher Fördermittel, da eine alleinige Finanzierung der Maßnahmen durch die Städte und Gemeinden nicht möglich ist. Das zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) stellt auch zukünftig im Rahmen eines Förderprogramms finanzielle Mittel zur Verbesserung der Infrastruktur des SPNV und übrigen ÖPNV bereit.

In der Richtlinie des Ministeriums zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RILI ÖPNV-Invest) vom 25. Juli 2007 ist die Förderung konkret geregelt. Nach der Neuformierung der Landesre-



Baulich zwingend zu berücksichtigen, aber durchaus integrierbar in die Bahnhofsumfeldgestaltung war dieser Oberleitungsmast am Bahnhof Gransee.



Bei der Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Falkensee kamen unterschiedliche Förderprogramme und -töpfe zur Anwendung; in der Mitte des Busbahnhofes bietet ein neuer Pavillon unterschiedliche Serviceangebote für die Fahrgäste.



Der Bahnhofsvorplatz in Frankfurt (Oder) ist nicht nur die funktionale Drehscheibe zwischen SPNV, ÖPNV, Taxi, Fahrrad- und Autoverkehr - er bietet den Fahrgästen ein angemessenes Willkommen und lädt zum Aufenthalt ein. Die ansprechend sanierten Gebäude tragen zum guten optischen Eindruck bei.



gierung Brandenburgs im Anschluss an die Landtagswahl 2009 hat das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft mit Erlass vom 22.01.2010 einige Änderungen der oben genannten Richtlinie vorgenommen; die grundsätzliche Förderpraxis wurde jedoch beibehalten.

Zum Gegenstand der Förderung zählen unter anderem Bau-, Ausbau-, Grunderneuerungs- oder Ersatzinvestitionen von Zugangs- und Verknüpfungsstellen des ÖPNV (also auch Bushaltestellen sowie P+R- und B+R-Anlagen) sowie fahrgastbezogene Informationssysteme und die zur Realisierung der Maßnahmen erforderlichen Planungsleistungen.

Soweit die Zuwendungsvoraussetzungen erfüllt sind, können die Investitionen der Städte und Gemeinden einschließlich des erforderlichen Grunderwerbs zu 75% gefördert werden; Planungsleistungen werden mit einer Planungskostenpauschale in Höhe von bis zu 13% der zuwendungsfähigen Bauausgaben gefördert. Zu be-

achten sind in diesem Zusammenhang die in Anlage 1 der Förderrichtlinie festgelegten Förderhöchstsätze für einzelne Bestandteile der Verknüpfungsmaßnahmen. Diese Anlage (beziehungsweise deren Änderung vom 22.01.2010) legt außerdem die Zweckbindungsfristen für einzelne Maßnahmenbestandteile fest: Diese betragen z.B. für ebenerdige B+R-Anlagen 10 Jahre, für P+R-Anlagen 20 Jahre und für Haltestellenüberdachung und -ausstattung wiederum 10 Jahre.

Die Anmeldung der zu fördernden Maßnahmen erfolgt bis spätestens 1. Januar des der Realisierung vorausgehenden Jahres beim für das gesamte Förderantragsverfahren (bis zur Verwendungsnachweisprüfung) verantwortlichen Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) in Hoppegarten, die formale Antragstellung erfolgt dann bis zum 31. März vor dem Maßnahmejahr. Die notwendigen Formblätter für die Durchführung des Verfahrens einschließlich der Auflistung

aller Antragsunterlagen können beim LBV bezogen werden bzw. im Internet unter www.lbv.brandenburg.de abrufbar.

Möglichkeiten für Komplementärförderungen

Zusätzlich zur beschriebenen öffentlichen Förderung durch das Land Brandenburg besteht auch die Möglichkeit von Komplementärförderungen, durch die die kommunalen Eigenanteile weiter reduziert werden können.

So ist es denkbar, dass bestimmte Teile der Gesamtmaßnahme auch durch den zuständigen Landkreis gefördert werden, wobei die jeweilige Förderrichtlinie zu beachten ist. Auch eine Kombination aus unterschiedlichen Fördertöpfen - zum Beispiel ÖPNV- und Städtebauförderung - ist denkbar. Hierbei ist allerdings auf eine klare Trennung zwischen den einzelnen, unterschiedlichen Maßnahmenteilen zu achten.

3 Korridormanagement am östlichen Ast der S-Bahn-Linie S5

Einleitung

Vorwort Gemeinde Hoppegarten

Die günstige Lage sowie die hervorragenden Verkehrsanbindungen tragen wesentlich zur Beliebtheit Hoppegartens als Wohn- und Arbeitsstandort bei. Täglich nutzen rund 5.500 Pendler die S-Bahn, um zur Arbeit zu gelangen. An den Renntagen erhöht sich die Zahl um ein Vielfaches, stellt der S-Bahnhof Hoppegarten doch eine wichtige Zugangsstelle für die Besucher dar. Tausende gewinnen dann ihren ersten Eindruck von Hoppegarten am S-Bahnhof - nicht zuletzt hieraus erklärt sich die herausragende Bedeutung, die die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes für die Gemeinde Hoppegarten einnimmt.

Die Entscheidung der Gemeinde für eine offene Brücke in Holzbauweise war und ist richtig. In enger Zusammenarbeit mit dem Land sowie durch den Einsatz von Fördermitteln ist es gelungen, einen modernen, gestalterisch anspruchsvollen Bahnhof umzusetzen, der sofort von der Bevöl-

kerung angenommen wurde. Bereits in der Planungsphase wurde berücksichtigt, dass später auch der Regionalhalt in Hoppegarten realisiert werden kann.

Vorwort Stadt Strausberg

Das Strausberger Stadtgebiet weist eine langgestreckte Siedlungsstruktur auf; auf ca. 10 km Länge sind vier S-Bahnhöfe angeordnet, was eine besondere Herausforderung hinsichtlich der Verknüpfungsfunktion sowie der Gestaltung darstellt.

Die Anforderungen sind jedoch unterschiedlich und hängen mit der jeweiligen städtebaulichen und verkehrlichen Rolle der Stationen zusammen: Während es sich beim Einzugsgebiet des S-Bahnhofs Hegermühle um einen vor allem durch Großsiedlungsbau geprägten Stadtteil handelt, dient der S-Bahnhof Strausberg Stadt unter anderem der fußläufigen Erschließung der Altstadt. Hier steht die Entwicklung der Erschließungs- und Verknüpfungsanlagen also in engem Zusammenhang mit der künftigen städtebauli-

chen Gestaltung des Umfeldes.

Die beiden aufkommensstärksten Stationen im Stadtgebiet, der in der Vorstadt gelegene Bahnhof Strausberg und der S-Bahnhof Strausberg Nord, stellen hingegen die Eingangstore aus südlicher bzw. nördlicher Richtung ins Stadtgebiet dar. Hier sind die höchste Nutzungsfrequenz, die stärkste Verknüpfungsfunktion und die größte städtebauliche Präsenz gegeben. Durch die Bereitstellung von Fördermitteln des Landes Brandenburg und des Landkreises Märkisch-Oderland eröffnete sich für die Stadt Strausberg im Jahr 2006 die Möglichkeiten, umfangreiche Veränderungen an diesen Stadteingängen vornehmen zu können.

Die Stadt hat diese Gelegenheit genutzt: In beiden Fällen wurden 2006/2007 zeitgemäße Verknüpfungsanlagen geschaffen. Die Stationen wurden attraktiv gestaltet, wobei die Entwicklung in Strausberg Nord durch privates Engagement zur Sanierung des alten Bahnhofsgebäudes positiv unterstützt wurde.



Linienband S5

S-Bahn Linie 5: Westkreuz - Strausberg (- Strausberg Nord)
 Regionalbahn NE 26: Lichtenberg - Kostrzyn



Papier muss nicht immer geduldig sein

Gut Ding will Weile haben – so wahr dieser Satz auch immer sein mag, so gilt umgekehrt auch: Es muss nicht immer lange dauern, bis guten Ideen auch erfolgreiche Umsetzungen folgen.

So beauftragte der VBB im Jahr 2001 in Kooperation mit den beteiligten Kommunen eine Studie, in deren Mittelpunkt erste Überlegungen für eine Verbesserung der Situation an den Bahnhöfen und Haltepunkten am östlichen Ast der zum Berliner S-Bahn-Netz gehörenden S-Bahn-Linie S5 standen. Zu bemängeln waren an den 13 Stationen von Biesdorf bis Strausberg Nord sowohl funktionale als auch gestalterische Defizite bei den Zugängen und Ver-

knüpfungsanlagen. Hierzu zählte an den meisten Stationen auch das Fehlen einer barrierefreien Erreichbarkeit der Bahnsteige.

Die Untersuchung konnte bei zwei Brandenburger S-Bahnhöfen (Neuenhagen und Fredersdorf) auf bereits mehr oder weniger konkret vorliegende Planungen zurückgreifen; in allen anderen Fällen (hierzu zählen die Berliner Stationen Biesdorf, Wuhletal, Kaulsdorf und Mahlsdorf sowie die in Brandenburg liegenden Stationen Birkenstein, Hoppegarten, Petershagen Nord, Strausberg, Hegermühle, Strausberg Stadt und Strausberg Nord) existierten jedoch noch keinerlei Vorstellungen, wie der Status Quo verbessert werden könnte. Im März 2002 lag schließlich eine Broschüre vor, in der erste planerische Ideen doku-

mentiert wurden. Diese waren mit allen wichtigen Beteiligten intensiv abgestimmt worden und sollten als Basis für die weiteren Entwicklungen dienen.

Die Bahnhofsentwicklung an der S5 als Erfolgsgeschichte

Was damals nicht absehbar war: Bereits sechs Jahre später waren die Erschließungs- und Verknüpfungsanlagen bei der Mehrzahl der auf Brandenburger Gebiet liegenden S5-Bahnhöfe grundlegend erneuert; aus weder funktional noch gestalterisch zufrieden stellenden Situationen waren in Hoppegarten, Neuenhagen, Fredersdorf, Petershagen Nord, Strausberg und Strausberg Nord kundenfreundliche und zeitgemäße Anlagen geworden. Und auch an den drei noch auf eine Aufwer-



Titelbild der vom VBB unter Mitwirkung der Kommunen im Jahr 2002 herausgegebenen Broschüre zur Bahnhofskonzeption Ostbahn/S5



So stellte sich die Station Strausberg Nord im Jahr 2001 dar: Die Fahrgäste mussten sich den Weg zum Bahnsteig suchen; als Verknüpfungsanlagen dienten unbefestigte Parkmöglichkeiten, ungünstig gelegene Bushaltestellen und wenige Fahrradstellplätze.



tung wartenden Stationen Birkenstein, Hegermühle und Strausberg Stadt ist eine Umgestaltung in absehbarer Zeit nicht unrealistisch, da hier - genau wie an der auf Berliner Stadtgebiet liegenden Station Biesdorf Süd - bereits konkrete Planungsabsichten vorliegen.

Dass nicht sofort und an sämtlichen Standorten eine umfassende und in allen Belangen zufriedenstellende Lösung realisiert werden konnte, versteht sich von selbst; so wurde beispielsweise eine Grunderneuerung des Bahnsteiges des S-Bahnhofs Hoppegarten erst im Frühjahr 2011 fertig gestellt. Aber mit den bereits erfolgten Neugestaltungen sind an den genannten sechs Stationen doch mehr als erste Schritte erfolgt, die es nicht als Übertreibung erscheinen lassen, wenn hier von einer wirklichen Erfolgsgeschichte gesprochen wird.

Die integrierte Betrachtung der Stationen an einer Bahnstrecke war jedoch nicht nur auf den östlichen Ast der S-Bahn-Linie S5 beschränkt. Es gibt seit einigen Jahren Bestrebungen zur Aufwertung der Oderlandbahn (historischer Name: Ostbahn), die von Berlin über Küstrin-Kietz nach Polen verläuft - am Bahnhof Strausberg zweigt die S5 von der Oderlandbahn ab.

In diesem Zusammenhang hat es nicht nur Verbesserungen im Zugangebot gegeben: Es kann auch mit Fahrscheinen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg bis nach Polen gefahren werden. Außerdem sind mehrere Bahnhofsumfelder aufgewertet worden; insbesondere sind hier Herrensee, Müncheberg und Rehfeld zu nennen.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die verkehrliche, betriebliche und infrastrukturelle Situation entlang der Oderlandbahn, die eine grenzüberschreitende Verbindung darstellt, auch weiterhin Schritt für Schritt verbessert wird. Zum einen engagieren sich in dieser Sache die „Interessengemeinschaft Ostbahn“ (IGOB), zum anderen wird die geplante Umgestaltung des Bahnstufens Ostkreuz in Berlin zu einer Attraktivitätssteigerung und einem Entwicklungsschub sorgen: Die Oderlandbahn wird nach vollständiger Fertigstellung der dortigen Umgestaltungsmaßnahmen an die Berliner Stadtbahn angebunden sein, so dass die Fahrgäste den Bahnhof Ostkreuz umsteigefrei erreichen können.



Der einzige Zugang zum Bahnsteig in Hoppegarten (Mark) im Jahr 2001 ist schmal, nicht barrierefrei und weit von allen Verknüpfungsanlagen entfernt.



Die Situation am S-Bahnhof Neuenhagen ließ die Notwendigkeit einer Anbindung der Bahnhofsrückseite deutlich erkennen. Die Platzverhältnisse ermöglichten zudem eine Erweiterung der Verknüpfungsanlagen ausschließlich auf der Rückseite.



Die P+R-Anlage am Bahnhof Herrensee ist gut ausgelastet.



Die Stationen im Einzelnen

S-Bahnhof Birkenstein

Die notwendige Umgestaltung am S-Bahnhof Birkenstein wartet noch auf ihre Realisierung, wobei konkrete planerische Vorstellungen existieren, die bereits grundsätzlich mit den Beteiligten abgestimmt sind. Demzufolge ist auch in Birkenstein eine Verbesserung der Situation absehbar. Als Problempunkte sind in diesem Zusammenhang die mangelnde barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs, die weitgehend fehlenden Verknüpfungsanlagen sowie die ungestalteten Zugangsbereiche zu nennen.

Seit der ersten Bearbeitungsphase im Jahr 2001 hat sich im Umfeld des Bahnhofs einiges verändert. Das Gewerbegebiet südlich der Bahnstrecke hat sich weiterentwickelt und durch die zusätzlichen Arbeitsplätze wurde auch das Potenzial für weitere Fahrgäste der S-Bahn gesteigert; im nördlichen Bahnhofsumfeld ist außerdem ein neues Wohngebiet entstanden. Diesen Entwicklungen wird die derzeitige Bahnhofsumfeldgestaltung jedoch nicht gerecht; eine entsprechende Aufwertung ist derzeit in Planung.

Eine besondere Herausforderung stellt außerdem die Frage der barrierefreien Erschließung des Bahnsteiges dar, für die erste Planungsskizzen vorliegen.

Daten und Fakten (Planung):

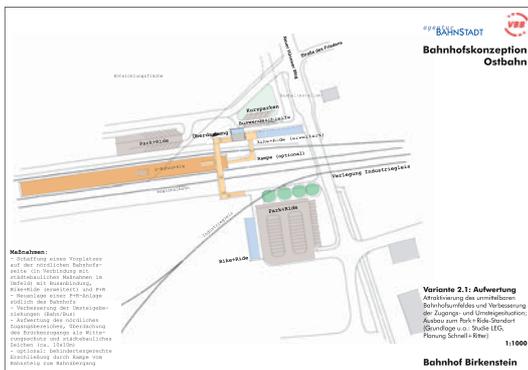
- Verlegung einer Bushaltestelle
- 38 Park+Ride-Stellplätze
- 60 überdachte Fahrradabstellplätze
- Förderantrag ist beim LBV eingereicht



Bei einer künftigen Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes kommt es auf die Verkehrsverknüpfung ebenso an wie auf Barrierefreiheit und eine Steigerung der Attraktivität.



Die bestehende Rampe stellt eine Barriere dar, da die Nutzung nur mit Sicherungspersonal möglich ist.



Die 2001 erarbeitete Planungsskizze beinhaltete Park+Ride-Stellplätze auf beiden Bahnhofsseiten; die Entwicklung eines kleinen Bahnhofsvorplatzes mit Buswendeschleife sollte den nördlichen Zugangsbereich aufwerten.



Die Vorzugsvariante für die Gestaltung des nördlichen Umfeldes sieht einen kleinen Vorplatz, Park+Ride-Stellplätze sowie überdachte Fahrradstellplätze vor.



S-Bahnhof Hoppegarten (Mark)

Unmittelbar östlich der Berliner Stadtgrenze, auf dem Gebiet der Gemeinde Hoppegarten, liegen die beiden S-Bahnhöfe Birkenstein und Hoppegarten, wobei Hoppegarten (Mark) die bedeutendere Station darstellt: Ihr Einzugsbereich deckt das Ortszentrum von Hoppegarten sowie westliche Siedlungsbereiche von Neuenhagen ab; außerdem stellt diese Station den nächstgelegenen SPNV-Zugang zur Galopprennbahn Hoppegarten dar.

Das ursprüngliche Planungskonzept für den dringend erneuerungsbedürftigen S-Bahnhof Hoppegarten sah die Aufwertung des Bestandes - eine Treppe führte von der Lindenallee auf den Bahnsteig - und die Ergänzung durch einen Aufzug vor. Nach intensiven Abstimmungen wurde diese Idee schließlich durch ein von allen Beteiligten getragenes Konzept ersetzt, das nicht nur die barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnsteigs, sondern auch optimale Voraussetzungen für die Verknüpfung mit den Zubringersystemen schuf: Eine neue Brücke sollte die beiden Bahnhofsseiten miteinander verbinden und auf kurzen, direkten Wegen zu Bus, Pkw und Fahrrad führen.

Ein wesentlicher Vorteil der neuen Brücke war auch die verbesserte Anbindung der angrenzenden Siedlungsgebiete Neuenhagens; hierfür wurde die ehemalige Kleinbahn in Richtung Altlandsberg in die Umfeldgestaltung einbezogen und zu einer Fuß- und Radwegeverbindung nach Neuenhagen ausgebaut.

Das markante Brückenbauwerk wurde als tragende Holzkonstruktion mit einer abgehängten Gehbahn konzipiert und wird nicht nur den funktionalen Anforderungen gerecht, sondern setzt mit den roten Sichtbetonbügeln auch ein eindeutiges städtebauliches Zeichen. Die Gehfläche ist ebenso überdacht wie die repräsentativen Zugangstreppen.

Daten und Fakten:

Fußgängerüberführung mit 3 Aufzügen
Bushaltestellen direkt am neuen Zugang

211 Park+Ride-Stellplätze
336 überdachte Fahrradstellplätze
Eröffnung im Juni 2008
Förderung 3,7 Mio. € (Bahnhofsumfeld)



So zeigte sich das nördliche Bahnhofsumfeld noch im Jahr 2004 vor dem Beginn der Bauarbeiten.



Blick vom südlichen Bahnhofsvorplatz auf die Brücke



Offenheit und Transparenz zeichnen die Brückenzugänge (hier: südlicher Zugang) aus.



Die Bahn-Bus-Verknüpfung unmittelbar am südlichen Brückenzugang; im Hintergrund wartet der „Kaiserbahnhof“ noch auf eine neue Nutzung.

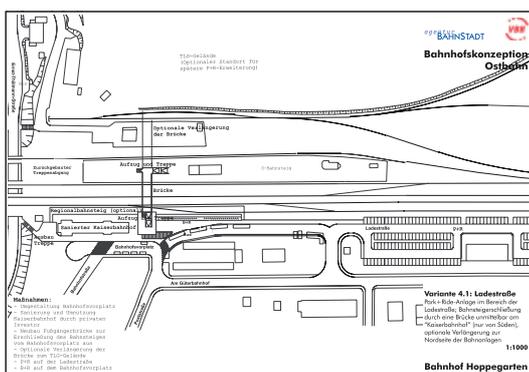
Beiderseits der Bahn wurden der verkehrlichen und städtebaulichen Bedeutung entsprechende Vorplätze geschaffen, wobei der südlichen, der Galopprennbahn zugewandten Seite die größere Bedeutung zukommt. Hier, in unmittelbarer Nähe zum Brückenzugang, befinden sich neben dem Schwerpunkt der Pkw-Stellplätze auch die Bushaltestellen; die dadurch geschaffenen Verknüpfungsmöglichkeiten haben mittlerweile zu einer Neuausrichtung und Konzentration des Busverkehrs auf den S-Bahnhof Hoppegarten geführt.

Die verkehrlichen Funktionen werden durch Park+Ride-Stellplätze und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen komplettiert; Kurzzeit- und Behindertenstellplätze sind ebenfalls am Vorplatz angeordnet. Darüber hinaus bietet die temporär in einem zur Gesamtanlage passenden Pavillon untergebrachte Tourismusinformatio Serviceleistungen für Besucher an.



Im provisorischen Info-Punkt am südlichen Vorplatz bietet die Gemeinde Hoppegarten diverse Dienstleistungen an.

Nachdem im Frühjahr 2011 die Sanierung des Bahnsteigs einschließlich des Neubaus eines Bahnsteigdaches abgeschlossen worden sind, steht die Sanierung und Umnutzung des denkmalgeschützten Kaiserbahnhofes noch aus. Und schließlich ist auch eine Erweiterung des Bahnhofs für den Regionalverkehr bereits bei der Planung vorsorglich berücksichtigt worden.



Ursprüngliche Konzeption für den Bahnhof Hoppegarten (Mark) aus dem Jahr 2001



Die Eröffnung des neuen S-Bahnhofs Hoppegarten wurde im Juni 2008 gebührend gefeiert.



S-Bahnhof Neuenhagen (b. Berlin)

Als die Bahnhofskonzeption Ostbahn/S5 erarbeitet wurde, lagen bereits erste Ideen für die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Neuenhagen vor, die im Folgenden aufgegriffen und weiterentwickelt wurden. Zentrale Elemente dieses Konzeptes waren der Bau einer neuen, weitgehend offenen Unterführung, durch die die Bahnhofssüdseite an den S-Bahnhof angebunden werden sollte, sowie die Betonung der Zugangsbereiche durch markante Überdachungen. Von großer Bedeutung war in diesem Zusammenhang, neben der Berücksichtigung verkehrlicher und funktionaler Anforderungen, eine der Lage des Bahnhofs entsprechende Gestaltung auf beiden Bahnhofsseiten.

Diese Planung wurde in den Jahren 2005/06 realisiert; später wurde durch die Deutsche Bahn AG das ehemalige Bahnhofsgebäude, seit langem ungenutzt zwischen den Gleisanlagen liegend, zurückgebaut. Aufgrund der Platzverhältnisse wurden die Stellplätze für Pkw auf der Südseite konzentriert, während Fahrradstellplätze auf beiden Seiten zur Verfügung stehen.

Die Gemeinde Neuenhagen ist derzeit dabei, das nördliche Umfeld zu einem Ortszentrum zu entwickeln und damit noch bestehende städtebauliche Defizite zu korrigieren.

Daten und Fakten:

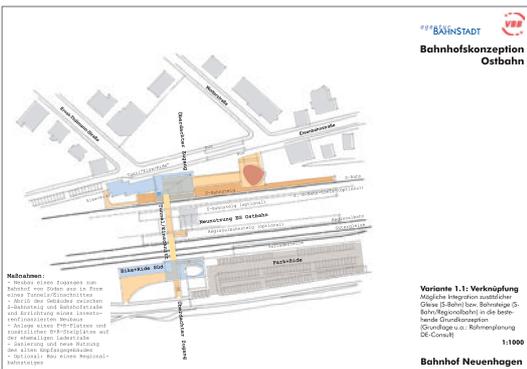
- Anbindung der Südseite mit barrierefreiem Fußgängertunnel
- 166 Park+Ride-Stellplätze
- 570 überdachte Fahrradabstellplätze (insgesamt)
- Eröffnung im Mai 2007
- Förderung 3,0 Mio. € (Bahnhofsumfeld)



Durch die Park+Ride-Anlage auf der Südseite wurde die Verknüpfungssituation entscheidend verbessert.



Das südliche Umfeld hat durch den Durchstich unter den Bahnanlagen einen direkten Zugang zur S-Bahn und ins Ortszentrum erhalten.



Die Rahmenplanung aus dem Jahr 2001 zeigt die Unterführung sowie die Überdachung der Zugangsbereiche.



Der Entwurf des B-Planes für die Flächen nördlich der Bahntrasse soll dazu beitragen, das Bahnhofsumfeld zu einem attraktiven Ortszentrum zu entwickeln.



S-Bahnhof Fredersdorf (b. Berlin)

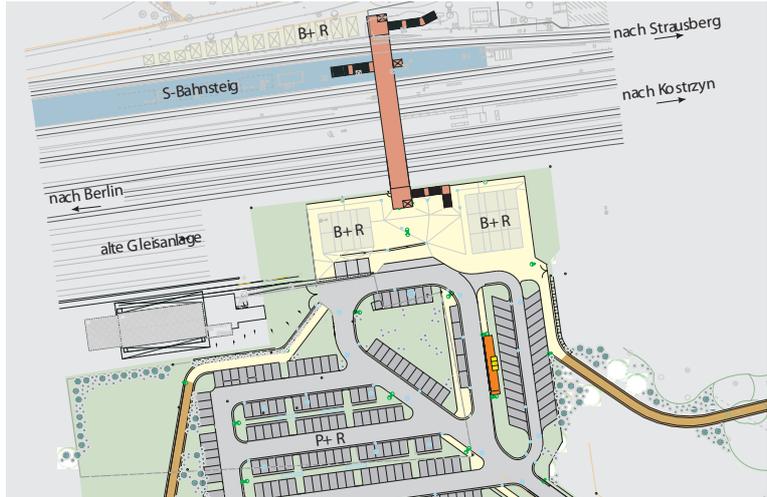
Vergleicht man die Situation aus dem Jahr 2002 mit der aktuellen Situation, so ist der S-Bahnhof Fredersdorf kaum wiederzuerkennen: Während es vor der Neugestaltung keinen Zugang von der Gleisrückseite gab und ein barrierefreier Zugang nur mit Hilfe von Personal auf einem gleisquerenden Überweg möglich war, stellt sich die Station heute als alle funktionale Anforderungen erfüllende und ansprechend gestaltete Anlage dar.

Ähnlich der Situation in Hoppegarten ist auch am S-Bahnhof Fredersdorf eine neue Brückenverbindung das zentrale Element der Neuordnung. Am südlichen Bahnhofszugang entstanden, nicht zuletzt durch einen teilweisen Rückbau der Gleisanlagen ermöglicht, eine neue Zufahrt aus Richtung Petershagen-Süd (Petershagener Straße), überdachte Fahrradabstellplätze, Park+Ride-Stellplätze sowie eine Bushaltestelle.

Diese Maßnahmen schufen für die südlichen Ortsteile einen direkten Zugang zur S-Bahn - ohne Umwege über einen der zwei ebenerdigen Bahnübergänge; die Anlagen werden von den Fahrgästen sehr gut angenommen, was auch die in einem zweiten Bauabschnitt erfolgte Erweiterung durch zusätzliche Pkw-Stellplätze im nördlichen Bahnhofsumfeld zeigt.

Daten und Fakten:

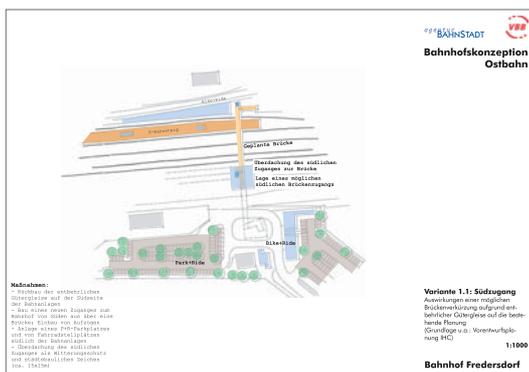
- Fußgängerüberführung mit 3 Aufzügen
- 295 Park+Ride-Stellplätze (insgesamt)
- 660 überdachte Fahrradabstellplätze (insgesamt)
- Eröffnung in Abschnitten ab Dezember 2004
- Förderung 3,7 Mio. € (Bahnhofsumfeld)



Die realisierte Planung für das südliche Bahnhofsumfeld mit der Brücke und den Verknüpfungsanlagen. Quelle der Plandarstellung: Verkehrs- und Ingenieurbau Consult GmbH, Potsdam



Durch die neue Überführung mit überdachter Gehbahn und Aufzügen wird die funktionale und gestalterische Situation erheblich aufgewertet.



Diese im Zuge der Ostbahn/S5-Konzeption entstandene Skizze nahm die bereits vorliegenden Planungen für den S-Bahnhof Fredersdorf auf.



Die Darstellung des Bahnsteigzugangs vor der Umgestaltung macht den dringenden Neuordnungsbedarf deutlich.



S-Bahn Hof Petershagen Nord

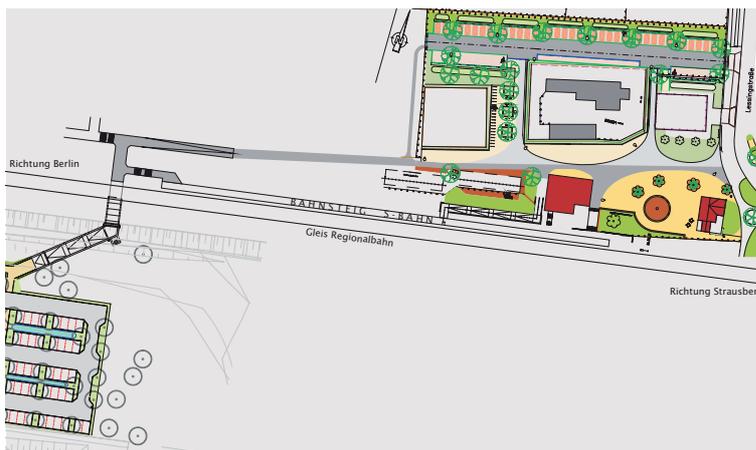
Sah die Ostbahn/S5-Konzeption unter anderem noch die Schaffung von Park+Ride-Stellplätzen südöstlich des S-Bahnhofs vor, griff die letztlich realisierte Planung auf eine andere Idee zurück, indem die P+R-Funktion auf untergenutzten Flächen im südwestlichen Umfeld konzentriert wurde. Der Verbindung mit dem in nördlicher Seitenlage befindlichen Bahnsteig dient eine neue Unterführung für Fußgänger und Radfahrer, durch die auch die Anbindung des südlich der Gleise befindlichen Schulzentrums und der Mehrzweckhalle deutlich aufgewertet wurde.

Zu den weiteren, auf der Bahnhofsnordseite realisierten Maßnahmen zählen die attraktive Gestaltung des Vorplatzes, eine normgerechte Rampe, die erhebliche Erweiterung des Bike+Ride-Angebotes sowie die Schaffung neuer Dienstleistungsangebote in den bestehenden Gebäuden sowie eine öffentliche Toilette.

Damit gehört auch der S-Bahn Hof Petershagen Nord zu denjenigen Stationen am östlichen Ast der S5, an denen in den letzten Jahren eine Reihe von funktionalen und gestalterischen Verbesserungen erfolgt ist.

Daten und Fakten:

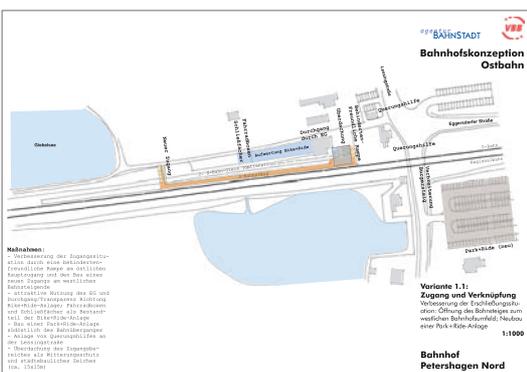
- Umgestaltung nördlicher Zugangsbereich
- Fußgängerunterführung mit Rampen
- 200 Park+Ride-Stellplätze (insgesamt)
- 475 Fahrradabstellplätze (insgesamt)
- Eröffnung in Abschnitten ab Dezember 2007
- Förderung vsl. 3,4 Mio. € (Maßnahme noch nicht abgeschlossen)



Das Gesamtprojekt umfasst neben der neu gebauten Unterführung auch eine deutliche Aufwertung und Ausweitung der Erschließungs- und Verknüpfungsanlagen. Quelle der Plandarstellung: Ingenieurbüro für Bauplanung GmbH, Eggersdorf (Nordseite) und Ingenieurbüro Vössing Vepro GmbH, Berlin (Südseite)



Durch die neue Unterführung wurde die Erweiterung der Verknüpfungsanlagen ermöglicht und der Weg zum Schulstandort und zur Mehrzweckhalle deutlich verkürzt.



Die Ostbahn/S5-Konzeption sah für den S-Bahn Hof Petershagen Nord eine Stärkung und Aufwertung der Verknüpfungs- und Zugangssituation auf der Nordseite vor.



Die neue Rampe ermöglicht einen barrierefreien Bahnsteigzugang; anstelle der alten, nicht normgerechten Rampe wurde ein großzügiger Vorplatz geschaffen.



Durch die Integration der Straßenbahnhaltestelle in den Platz hat sich nicht nur der Weg verkürzt; entscheidend ist die städtebauliche Integration in den Platz.



Wie beim neuen Busbahnhof in Strausberg soll es sein: barrierefrei, witterungsgeschützt, mit Aufenthaltsqualität und kurzen Wegen.



Im Zusammenhang mit der Park+Ride-Anlage wurde auch ein Angebot für Motorradfahrer nicht vergessen.



Der Lageplan zeigt die einheitliche Gestaltung der Aufenthalts- und Verkehrsflächen.

Kern der Neugestaltung ist ein Platz, der dem Aufenthalt und dem Umsteigen gleichermaßen dient und dem Bahnhofsumfeld einen angemessenen städtebaulichen Rahmen gibt. In diesen integriert sind die näher an den Bahnhof gerückte Straßenbahnhaltestelle und eine Businsel; auch in Strausberg wurde der Busverkehr nach Fertigstellung der Anlagen stärker als zuvor auf den Bahnhof ausgerichtet.

Das bereits vorhandene Angebot an Fahrradstellplätzen wurde auf dem Vorplatz nochmals erweitert. Nördlich der Straßenbahn wurden außerdem Park+Ride-Stellplätze geschaffen, deren Auslastungsgrad von einer hohen Nachfrage zeugt.

Abgerundet wird das Ensemble durch einen auf dem Platz befindlichen Servicepavillon, der das Servicebüro der Strausberger Eisenbahn mit Fahrcheinverkauf sowie einen Backshop beherbergt.

Daten und Fakten:

- Businsel mit 4 Haltestellen und Wartepositionen
- Straßenbahnhaltestelle am Bahnhofsvorplatz
- 186 Park+Ride-Stellplätze
- 4 Kradstellplätze
- 180 teilweise überdachte Fahrradabstellplätze
- Eröffnung im Juni 2007
- Förderung 1,23 Mio. €



S-Bahnhof Hegermühle

Die Strecke zwischen den Bahnhöfen Strausberg und Strausberg Nord ist nur eingleisig, so dass betrieblich derzeit nur ein 40-Minuten-Takt möglich ist. Deshalb gibt es seit einiger Zeit Überlegungen für den Bau einer zusätzlichen Kreuzungsmöglichkeit im Bereich des S-Bahnhofs Hegermühle mit dem Ziel, auf diesem Streckenabschnitt einen dichteren und kundenfreundlicheren Takt anbieten zu können.

Diese Begegnungsmöglichkeit wird südlich des S-Bahnhofs entstehen, so dass die Verkehrsstation auch künftig über einen von allen Zügen angefahrenen Seitenbahnsteig verfügen wird. Mit dieser Entscheidung ist die für die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes nötige Planungssicherheit gegeben.



Die Wege zum Bahnsteig ermöglichen auch heute bereits den barrierefreien Zugang, weitere Maßnahmen sind aufgrund der vorliegenden Entscheidung über den Stationsausbau nunmehr möglich.

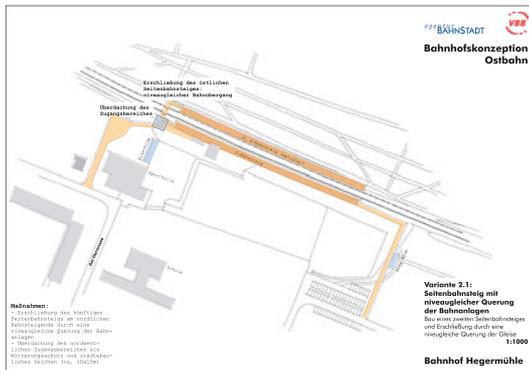
S-Bahnhof Strausberg Stadt

Die am Haltepunkt Strausberg Stadt bestehenden Defizite beziehen sich vor allem auf die Erreichbarkeit und städtebauliche Einbindung in die umgebenden Siedlungsbereiche. Die Station ist im öffentlichen Raum nur wenig präsent; auf der Grundlage baulicher Entwicklungen - hierzu zählt die Verlagerung der Feuerwehr - und verkehrliche Untersuchungen bestehen allerdings neue Entwicklungsmöglichkeiten für das Bahnhofsumfeld.

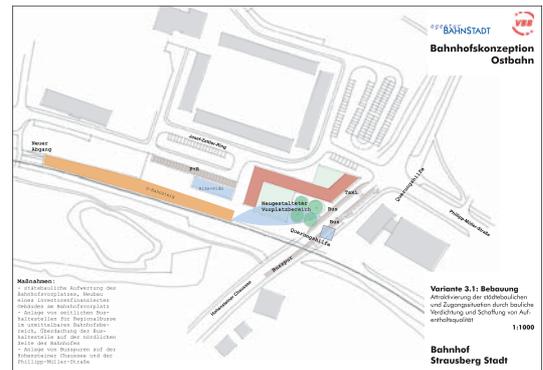
Primäres Ziel muss dabei eine städtebauliche Aufwertung sein, in deren Zusammenhang auch die bestehenden funktionalen und verkehrlichen Unzulänglichkeiten aufgehoben werden und ein seiner Bedeutung als „Eingangstor“ gerecht werdendes Gesamtensemble geschaffen wird.



Von der innerstädtischen Lage des S-Bahnhofs Strausberg Stadt ist im unmittelbaren Umfeld nicht viel zu spüren; die Erschließung und Verknüpfung ist erneuerungsbedürftig.



Für den S-Bahnhof Hegermühle wurden 2001 bescheidene, aber die Erschließungs- und Verknüpfungssituation deutlich verbessernde Maßnahmen vorgeschlagen.



Für den S-Bahnhof Strausberg Stadt ist die städtebauliche Aufwertung des Umfeldes eine anstehende Aufgabe.



S-Bahnhof Strausberg Nord

Der S-Bahnhof Strausberg Nord hat als Endpunkt der S-Bahn Linie 5 ein über die Stadtgrenze hinausgehendes Einzugsgebiet; öffentliche Einrichtungen sowie der nahe Bundeswehrstandort führen zu hohen Fahrgastzahlen.

Entwurflicher Grundgedanke war eine Verbindung verkehrlicher und funktionaler Verbesserungen mit einer ansprechenden Gesamtgestaltung, wobei großer Wert auf Wiedererkennbarkeit gelegt wurde: Die Verwendung gleicher Ausstattungselemente und Materialien an den S-Bahnhöfen Strausberg und Strausberg Nord stellt ein verbindendes Identifikationsmerkmal: in der Achse des Bahnsteigs, am Schnittpunkt der Verkehrsströme, wurde ein großzügiger Vorplatz mit Aufenthaltsmöglichkeiten für Bahn- und Busfahrgäste realisiert. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wurden dabei in die Gesamtanlage integriert. Außerdem wurde auf beiden Umfeldseiten der absehbar hohen Nachfrage nach Park+Ride-Stellplätzen Rechnung getragen.

Die Buslinien halten am Bahnhofsgebäude, das durch einen privaten Investor erworben und entwickelt wurde. Im aufgestockten Obergeschoss sind ein Hotel und im Erdgeschoss ein Bistro sowie ein Kiosk untergebracht.

Daten und Fakten:

- 2 Bushaltestellen und eine Warteposition (einsetzende Linien)
- 182 Park+Ride-Stellplätze und 4 Kurzzeitstellplätze
- 4 Kradstellplätze
- 40 überdachte Fahrradabstellplätze
- Eröffnung im Juli 2007
- Förderung 1,3 Mio. € (Bahnhofsumfeld)



Ungeordnet und wenig attraktiv: Das Bahnhofsgebäude und der Vorplatz vor der Neugestaltung



Mehr als nur Funktion: Die Vorplatzgestaltung folgt einer gestalterischen Gesamtidée und schafft - zusammen mit dem umgestalteten Bahnhofsgebäude - lokale Identität.



Die Planung aus dem Jahr 2001 sah noch den Neubau eines Bahnhofsgebäudes vor und ging von einer geringeren Anzahl an Park+Ride-Plätzen aus.



Gegenüber der ursprünglichen Konzeption wurde den angestiegenen Bedarfen an Pkw-Stellplätzen und einer intensiveren Busverknüpfung Rechnung getragen.



Weitere Beispiele für ein erfolgreiches Korridormanagement

Die Betrachtung mehrerer Stationen an einer Bahnstrecke hat gegenüber einer losgelösten Betrachtung einer einzelnen Station zahlreiche Vorteile: Neben einer kostengünstigen Planung sind hier die bedarfsgerechte Ausstattung, eine positive Darstellung in der Öffentlichkeit, ein abgestimmter Bauprozess, die Möglichkeit, flankierende Maßnahmen an den Verkehrsstationen einbeziehen zu können, sowie die Schaffung einer „Streckenidentität“ mit wiedererkennbaren Gestaltungs- und Ausstattungselementen zu nennen.

Die Entwicklung auf dem östlichen Ast der S-Bahn-Linie S5 ist hierfür nicht das einzige Beispiel; auch andernorts in Brandenburg lassen sich Beispiele für ein erfolgreiches Korridormanagement finden.

Die Entwicklung am Prignitz-Express

Im Zuge der Einführung des Prignitz-Expresses wurden vor einigen Jahren die Bahnstrecken grundlegend ausgebaut, um höhere Streckengeschwindigkeiten zu erreichen. Dabei wurden in zwei Realisierungsstufen die Verkehrsstationen erneuert; in einigen Fällen wurden Bahnsteige neu errichtet und an siedlungsstrukturell günstigere Standorte verschoben. Durch diese Maßnahmen ist - im Zusammenspiel mit dem Einsatz neuer Triebwagen - ein barrierefreier Zugang zum SPNV geschaffen worden.

Im Mittelpunkt der Betrachtung stand jedoch nicht allein die Aufwertung der Bahnsteiganlagen; darüber hinaus wurden für die betroffenen Stationen auch Konzepte für den Ausbau der jeweiligen Bahnhofsumfelder erarbeitet, so dass nach Abschluss der Maßnahmen an den Verkehrsstationen auch der überwiegende Teil der Erschließungs- und Verknüpfungsanlagen neu gestaltet bzw. erstmalig angelegt werden konnten.

Bahnstrecke Rathenow - Brandenburg

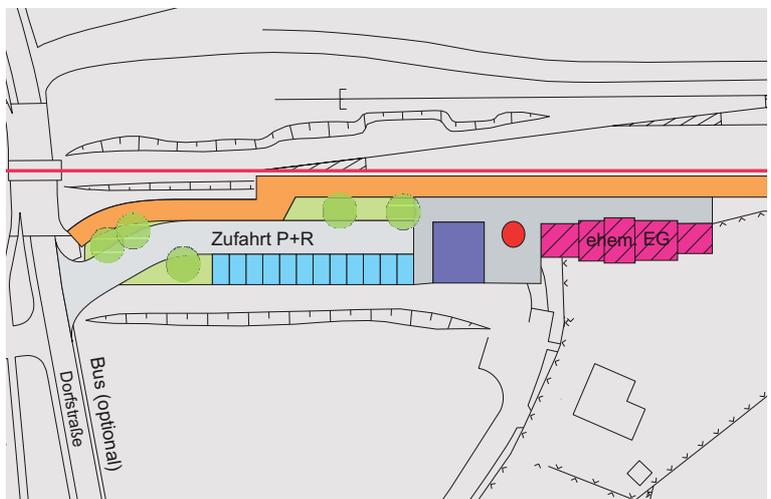
Ein weiteres Beispiel ist die Bahnstrecke zwischen Rathenow und Brandenburg (Havel); auch hier wurden im ersten Schritt die Bahnstrecke einschließlich der Bahnsteiganlagen saniert und im zweiten Schritt an fast allen Stationen die Bahnhofsumfelder erneuert.



Nach der Erneuerung des Bahnsteigs wurden am Bahnhof Premnitz Nord auch die Verknüpfungsanlagen aufgewertet.



Der Bahnhof Dossow (Prignitz) verfügt über alles, was Fahrgäste im ländlichen Raum erwarten dürfen: witterungsgeschützte Warte- und Fahrradabstellmöglichkeiten, Pkw-Stellplätze sowie einen barrierefreien Zugang zum Zug.



Im Rahmen der streckenbezogenen Untersuchung zur Einführung des PrignitzExpress zwischen Wittstock (Dosse) und Neuruppin wurde eine Rahmenplanung für alle Stationen erstellt, die Abbildung zeigt die Konzeption für die Station Netzeband.



4 Resümee

Es ist schon viel geschehen - und es ist noch viel zu tun. So könnte man das Fazit zum aktuellen Stand der Bahnhofsumfeldentwicklung im Land Brandenburg ziehen. Denn in der Tat sind vielerorts die Verknüpfungsanlagen quantitativ ausgebaut und auf einen zeitgemäßen Stand gebracht worden und die Erschließungssituationen wurden, gerade in Hinblick auf das Ziel einer möglichst barriere- und diskriminierungsfreien Zugänglichkeit zum SPNV, verbessert. Dass trotzdem noch längst kein flächendeckend zufriedenstellender Zustand erreicht ist, weiß jeder, der mit dem Zug durch Brandenburg reist und die Zugangsstellen des Regionalverkehrs nutzt. Das Land Brandenburg wird sich also auch künftig mit viel Engagement diesem Thema annehmen müssen, um

die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insgesamt zu erhalten und weiter zu erhöhen.

Mut macht darüber hinaus, dass auch die Städte und Gemeinden weitgehend erkannt haben, dass „ihr Bahnhof“ ohne den Einsatz kommunaler Mittel nicht „aus einem Guss“ entwickelbar ist, da sich der Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn AG auf die reine Verkehrsstation beschränkt.

Ein Aufgabenfeld, das neben der Schaffung zeitgemäßer und fahrgastfreundlicher Erschließungs- und Verknüpfungsanlagen noch an Bedeutung zunehmen wird, ist die Entwicklung der häufig teilweise oder ganz leerstehenden Bahn-

hofsgebäude. Hier ist neben dem Einsatz des Landes und der Kommunen auch privates Engagement gefragt, wobei die Beispiele aus Luckenwalde und Lübbenu durchaus zeigen, was möglich ist, wenn ein ehemaliges Empfangsgebäude wieder zum Nukleus der städtebaulichen Entwicklung am Bahnhof entwickelt werden soll.

Mit der vorliegenden Broschüre soll also all denjenigen, die mit der Entwicklung von Bahnhofsumfeldern beschäftigt sind, Mut gemacht werden, sich dieser Aufgabe zu stellen und Lösungen zu finden, die zu einer Aufwertung des Standortes und einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs beitragen können.

Die Akteure bei der Bahnhofsentwicklung

Manchmal fängt es schon bei der Frage an, wer überhaupt zuständig oder ansprechbar ist, wenn es um die Entwicklung eines Bahnhofsumfeldes oder -gebäudes geht. Im Folgenden sollen daher die wichtigsten Akteure aufgelistet werden.

Institutionen des Landes Brandenburg

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL)
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
Telefon 03342 4266-0
www.lbv.brandenburg.de

Fachausschuss Verkehr (FAV)
www.tu-cottbus.de/fakultaet2/de/verkehrswesen/forschung/fachausschuss.html

Beauftragter der Landesregierung für die Belange behinderter Menschen Brandenburgs
Ministerium für Arbeit, Soziales, Frauen und Familie, Referat Behindertenpolitik
Heinrich-Mann-Allee 103
14473 Potsdam
www.masf.brandenburg.de

Deutsche Bahn AG

DB Station&Service AG,
Regionalbereich Ost
Koppenstraße 3
10243 Berlin

DB Services Immobilien GmbH
Caroline-Michaelis-Straße 5-11
10115 Berlin

Weitere Beteiligte

Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)
Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin
Telefon: (030) 25 41 40
Info@vbbonline.de
www.vbbonline.de

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin
www.eba.bund.de

Bundeseisenbahnvermögen
Dienststelle Ost
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin
www.bev.bund.de

Die Kontaktdaten der Behindertenbeauftragten der Landkreise, Bauordnungsämter, Natur- und Denkmalschutzbehörden sowie der weiteren Behörden der Landkreise können Sie den Internetseiten der Landkreise entnehmen.

Falls noch Fragen sind...

Wenden Sie sich bitte an das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft oder an den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.



Verfahrensablauf Bahnhofsentwicklung im Land Brandenburg

Planung	Abstimmung / Finanzierung	Verfahrensbeteiligte
Aufgabenstellung, Ermittlung von Grundlagen und Konflikten	Abfrage Bahnhofsausbaumaßnahmen der DB AG	DB Station&Service, Bahnhofsmanagement
Rahmenplanung / Machbarkeitsstudie / Konzeption erste Grobkostenermittlung ggf. Bildung von Bauteilen und Priorisierung	Klärung Flächenverfügbarkeit Bei notwendigem Grunderwerb (z.B. von der DB AG) Kaufanfrage stellen Abfrage Leitungsbestände Vorstellung in kommunalen Gremien, Selbstbindungsbeschluss, ggf. Bürgerbeteiligung Prüfung von Finanzierungsmöglichkeiten und Förderprogrammen (Land / Landkreis)	DB Services Immobilien (Liegenschaftsmanagement / Vertrieb) Medienträger MIL / LBV Hoppegarten / Landkreis
Vorplanung gemäß HOAI (in Varianten) mit Kostenschätzung, ggf. getrennt nach Bauteilen Festlegung Vorzugsvariante	Vorhabenmeldung nach RiLi ÖPNV-Invest (Frist: i.d.R. 31.12.) Beteiligung: FAV / VBB / Landkreis (Fachämter, Behindertenbeauftragte, etc.)	LBV Hoppegarten / Landkreis FAV, VBB, Landkreis
Entwurfsplanung gemäß HOAI mit Kostenberechnung	Beschlussfassung kommunale Gremien mit Sicherstellung des kommunalen Eigenanteils Finanzierung: Fördermittelantrag beim LBV (Frist: 31.03.)	LBV Hoppegarten / Landkreis
Genehmigungsplanung	Antragstellung Baugenehmigung (i.d.R. bei hochbaulichen Vorhaben) Einholung weiterer Genehmigungen: Denkmalschutz, Wasser- und Naturschutz Beteiligung DB AG	untere Bauaufsichtsbehörde uDB, uNB, uWB DB Services Immobilien
Ausführungsplanung, Vorbereitung der Vergabe	Eingang Förderbescheid	LBV / Landkreis
Vergabe und Bauausführung	Bauanlaufberatung mit allen Beteiligten (u.a. DB AG, Medienträger)	DB Services Immobilien, Medienträger
Fertigstellung	Verwendungsnachweis	LBV / Landkreis



Impressum

Herausgeber: Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
Referat Koordination, Kommunikation, Internationales
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam
E-Mail: oeffentlichkeitsarbeit@mil.brandenburg.de
Internetadresse: <http://www.mil.brandenburg.de>

Redaktion und
Bearbeitung:

- Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin
Internetadresse: <http://www.vbbonline.de>
- MIL, Referat 43, ÖPNV, Eisenbahnen
- Agentur BahnStadt GbR

Redaktionsschluss: Mai 2011

Auflage: 1.500 Exemplare

Layout: Agentur BahnStadt GbR
Schönhauser Allee 6-7
10119 Berlin
Internetadresse: <http://www.bahnstadt.de>

Druck: Druckpunkt Berlin
Wrangelstraße 100
10997 Berlin

Fotos, Abbildungen: Alle Abbildungen und Fotos: Agentur BahnStadt GbR, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
(abweichende Quellen sind bei den jeweiligen Abbildungen vermerkt)

Hinweis:

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Landwirtschaft und Infrastruktur herausgegeben. Sie darf nicht während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie auch für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

© Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft 2011

**Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
des Landes Brandenburg**

Referat Koordination, Kommunikation, Internationales

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8

14467 Potsdam

www.mil.brandenburg.de