

22.08.2013

Aus Kundensicht: Allianz pro Schiene prämiert die Bahnhöfe des Jahres Göttingen und Oberursel sind die Sieger 2013

Berlin, den 22. August 2013. Mit den Briefen von mehr als 2200 Einsendern im Gepäck hat die Jury nach ausgedehnten Testreisen durch ganz Deutschland ihr Urteil gefällt: Göttingen und Oberursel gewinnen den Titel „Bahnhof des Jahres 2013“. Zum zehnten Mal in Folge prämiert die Allianz pro Schiene damit die kundenfreundlichsten Bahnhöfe Deutschlands. In der Kategorie „Großstadtbahnhof“ gewinnt das niedersächsische Göttingen, das die Jury als „Deutschlands besten Fahrradbahnhof“ auszeichnete. In der Kategorie „Kleinstadtbahnhof“ überzeugt das hessische Taunus-Städtchen Oberursel, in dem die Jury „ein Paradies für Pendler“ entdeckte. Den zum zweiten Mal ausgelobten Sonderpreis Tourismus bekommt das oberbayerische Murnau für seine „wiederauferstandene Bahnhofskultur“ und „eine konsequente Ausrichtung auf die Bedürfnisse von Touristen“.

Göttingen: Der Fahrradbahnhof



„Ein Fahrradparkhaus mit Fahrradwaschanlage und angeschlossener Werkstatt? Das bietet in ganz Deutschland nur der Bahnhof Göttingen“, schwärmte die 6-köpfige Jury aus Vertretern des Fahrgastverbandes Pro Bahn, dem Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV), dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), dem Autoclub Europa (ACE), dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC und der Allianz pro Schiene. Wie kein anderer Bahnhof Deutschlands habe

sich die niedersächsische Studentenmetropole auf Fahrradfahrer, Fußgänger und Flaneure eingestellt. „Und seit die Stadt ihren Vorplatz resolut aus der Umklammerung teils schrottreifer Fahrräder befreit hat, ist vor der schönen Sandsteinfassade ein harmonisch orchestrierter Platz entstanden, wo Reisende ihren geliebten Drahtesel nun standesgemäß abstellen und unter Palmen entspannt auf den nächsten Zug warten können“, urteilte die Jury. Zugleich freuten sich die Bahnhofstester an dem eleganten und ebenfalls fußgängerfreundlichen Hintereingang: „Keine Schmutzdecken, keine schummrigen Unterführungen: In Göttingen scheint hinten und vorne die Sonne.“

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

Oberursel: Das Pendlerparadies im Taunus



Dass ein historisches Bahnhofsgebäude mit Fachwerk und Giebeln zwei Systeme des öffentlichen Verkehrs miteinander verklammert und dabei auch noch höchst ansehnlich aussieht, überzeugte die Jury beim Vorortest in dem hessischen Taunusstädtchen. „Dieser Vorstadtbahnhof ist keiner von diesen lieblosen Umsteigebahnhöfen, die im städtischen Speckgürtel übermüdete S-Bahn-Pendler ausspucken. In Oberursel haben sich Verkehrsunternehmen

und Stadt an einen Tisch gesetzt und ein kleines Paradies für Pendler geschaffen“, lobte die Jury, die auch von den historischen Säulen des S-Bahn-Dachs und der guten Beschilderung des weitläufigen Areals sehr angetan war.

Bahnhof Murnau: Mit Technik und Seele



Zum zweiten Mal vergibt die Allianz pro Schiene in diesem Jahr einen Sonderpreis Tourismus. Das oberbayerische Murnau holt sich 2013 den Titel, nachdem das lachsrote Bahnhofsgebäude mit seinen Blumenkästen vor den Fenstern die Jury an einem trüben Tag mit wohliger Wärme empfangen hat. Die rührige Wirtin des Bahnhofscafés, ein unerschrockener Investor und eine zu allem entschlossene Stadtverwaltung haben das Dornröschen an den Gleisen aus

einem tiefen Dauerschlaf erweckt. 10 Jahre brauchte der Umbauprozess, nun verfügt die Tourismusregion „Blaues Land“ über einen Bahnhof, der Wandererherzen höher schlagen lässt. Ein touristenfreundlicher Automat mit kostenloser Hotelverbindung überzeugte die Jury dann vollends.

Jubiläum: Zehn Mal Bahnhof des Jahres

„Die zehn jährige Geschichte des Wettbewerbs geht parallel mit einem dramatischen Wandel in der deutschen Bahnhofskultur“, sagte Dirk Flege, Jury-Mitglied und Allianz pro Schiene-Geschäftsführer am Donnerstag in Berlin. „In diesen Jahren hat sich die Deutsche Bahn von Hunderten kleiner Bahnhöfe getrennt.“ Viele dieser Gebäude seien zunächst in den Besitz von Immobilienfonds geraten und dem Verfall preisgegeben worden. In jüngster Zeit stoße die Jury auf ihren Rundreisen jedoch zunehmend auf die Früchte eines neuen Bürgerengagements. „Städte und Kommunen kaufen sich ihre Bahnhöfe zurück und richten sie unter großem Anteil der Bürgerschaft liebevoll wieder her“, sagte Flege. „Murnau und Oberursel sind gute Beispiele für diesen Prozess hin zum Bürgerbahnhof.“

Flege verwies darauf, dass der Wettbewerb „Bahnhof des Jahres“ in den 10 Jahren seines Bestehens zu einer eigenen Marke geworden sei. Auch im Jahr 2013 griffen Bahnhofsfans aus ganz Deutschland wieder zur Feder und wiesen mit ihren Nominierungen an die Allianz pro Schiene der Jury den rechten Weg. Den meistnominierten 20 Bahnhöfen der Einsender stattete die Jury im Juli incognito einen

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de

Besuch ab. „Sogar ein fiktiver Bahnhof schaffte es auf unsere Exzellenzliste: [„Etwashausen“](#) besitzt in der Berliner Journalistenszene viele bekennende Fans“, berichtete Flege.

Die Checkliste immer dabei

Mit dem Wettbewerb „Bahnhof des Jahres“ prämiiert die Allianz pro Schiene seit 2004 jährlich den besten deutschen Großstadt- und Kleinstadtbahnhof. Ausgezeichnet wird nur, wer nach einer festen Kriterienliste am besten auf die Bedürfnisse der Bürger eingeht: Objektive Erfordernisse wie Kundeninformation, Sauberkeit, Integration in die Stadt und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sind dabei ebenso entscheidend wie ein eher subjektiver Wohlfühlfaktor. Dass schmutzige Toiletten das Aus bedeuten, versteht sich. Weitere K.O.-Kriterien: Ein Bahnhof, der kein Personal vor Ort hat, der Sicherheitsmängel aufweist oder nicht barrierefrei gestaltet ist, kann nicht gewinnen. Die Siegerbahnhöfe der vorigen Jahre waren 2012: Bremen und Aschaffenburg, 2011: Leipzig und Halberstadt, 2010: Darmstadt und Baden-Baden, 2009: Erfurt und Uelzen, 2008: Karlsruhe und Schwerin, 2007: Berlin Hauptbahnhof und Landsberg am Lech, 2006: Hamburg Dammtor und Oberstdorf, 2005: Mannheim und Weimar und 2004: Hannover und Lübben.

Anlagen:

- Würdigungen und Faktenblätter zu den drei Siegerbahnhöfen 2013
- Die Top 20 der Einsender - und was die Jury dazu sagt
- Einsender-Ranking: Die Bundesländer mit den eifrigsten Fans und den beliebtesten Bahnhöfen

Weitere Informationen:

- [Die Jury und ihre Checkliste](#)

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 20 Non-Profit-Organisationen zusammengeschlossen: die Umweltverbände BUND, NABU, Deutsche Umwelthilfe und NaturFreunde Deutschlands, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, die Automobilclubs ACE und ACV, der Bundesverband CarSharing bcs, der Fahrradclub ADFC, die zwei Bahngewerkschaften EVG und GDL, die Konferenz für kirchliche Bahnhofsmission, die Eisenbahnverbände BDEF, BF Bahnen, VBB und VDEI sowie die Technische Hochschule Wildau. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 100 Unternehmen der Bahnbranche.

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

T 030.246 25 99 - 20 | E barbara.mauersberg@allianz-pro-schiene.de | W allianz-pro-schiene.de



Großstadt: Würdigung des Siegers 2013

Göttingen: Der Fahrradbahnhof



Unter Palmen: In Göttingen kommen Fahrradfahrer und Flaneure auf ihre Kosten.

Lag es daran, dass die Jury neuerdings Zuwachs vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC bekommen hat? Nein, die Begeisterung der Experten war einstimmig: Für Fahrradfahrer sorgen einige unter den 5400 Bahnhöfen Deutschlands inzwischen recht vorbildlich, aber ein Fahrradparkhaus mit einer Fahrradwaschanlage? Das hat nur Göttingen zu bieten.

Die niedersächsische Studentenhochburg, die ahnungslose Vorbeifahrer fast nicht als Großstadt einstufen würden, hat ihren Bahnhof allerdings ganz umfassend auf Fußgänger, Fahrradfahrer und Flaneure eingestellt. Ihren Bahnhofsvorplatz hat die Stadt resolut aus der Umklammerung einer Unmenge von teils schrottreifen Fahrrädern befreit. Durch Bügel und neue Abstellanlagen erscheint der frühere Wildwuchs heute harmonisch orchestriert, Radreisende finden endlich einen passenden Platz für den geliebten Drahtesel.

Nun lädt der Vorplatz mit Wasserspielen, Palmen und Sitzgelegenheiten zum Verweilen ein – die Aussicht auf das denkmalgeschützte Sandsteingebäude ist allemal ein Hingucker. Und wen das „Eisfieber“ packt, der schlendert hinüber zum gleichnamigen Lädchen, das es sich unter den alten Bäumen gemütlich gemacht hat.



Auch die Rückseite des Bahnhofs ist inzwischen so ansprechend, dass manch eine Stadt für ihren Vorplatz von solchen Verhältnissen träumen könnte. Statt durch die üblichen Schmutzdecken zwischen Unterführungen oder Parkhäusern herumzuirren, können Reisende auch von rückwärts den Bahnhof standesgemäß betreten: dank des Vordachs bietet der weitläufige Platz sommers wie winters einen eleganten Zugang.

Die Taxen drehen nur wenige Meter daneben ihre Runden und natürlich warten auch hier unzählige Fahrradständer auf Kundschaft. Sogar die Zubringerstraße auf der Rückseite ist hochgelegt worden, so dass in Göttingen der Pendler nirgendwo in den Keller abtauchen muss. Beim Vororttest war die Jury daher auch am Hinterausgang noch beflügelt. Das Fazit der Bahnhofstester: „In Göttingen scheint auf beiden Seite die Sonne.“



Parkhaus mit Waschanlage und angeschlossener Werkstatt für Drahtesel: Das hat nur Göttingen.

Wie motiviert das Personal im Bahnhof zupackt, zeigt ein Anruf im Fahrradparkhaus aus dem verspäteten ICE: „Wenn das Parkhaus um 23 Uhr schließt und der Zug erst um Mitternacht einfährt, wie kommt der Kunde dann an sein Gefährt?“ „Kein Problem“, sagte der Betreiber: „Ein Anruf genügt und wir stellen Ihr Fahrrad für Sie raus.“ Dass gleich nebenan auch ein Reparaturservice seine Dienste anbietet, überzeugte die Jury dann vollends: Wer morgens mit kaputtem Licht und ausgeleierte Bremsen vorfährt, kann abends ein rundum überholtes Fahrrad wieder mitnehmen. Und für den späten Hunger gibt es im Göttinger Bahnhof sogar einen Automaten für Grillfleisch.

So etwas bietet nicht einmal die Party-Metropole Berlin: Göttingen ist ganz klar der Bahnhof des Jahres 2013.



Bahnhof Göttingen: Daten, Zahlen, Fakten

Göttingen

Einwohnerzahl: ca. 129.000 Einwohner

Universitätsstadt Göttingen in Niedersachsen

Bahnhof Göttingen

Lage/Bedeutung

Westlich des mittelalterlichen Stadtkerns von Göttingen liegt der 1854 erbaute Bahnhof. Mit 27.000 Reisenden täglich ist der Göttinger Bahnhof ein bedeutender Schienen- und Verkehrsknotenpunkt für den Nah- und Fernverkehr in Südniedersachsen.

Der Bahnhof erstreckt sich über eine Fläche von knapp 23.000 m². Auf acht Durchgangsgleisen werden täglich 377 Züge im Nah- und Fernverkehr abgefertigt, darunter die ICE-Verbindungen Berlin-München, Berlin-Basel, Hamburg-Stuttgart oder Hamburg-München und die IC-Verbindung Stralsund-Karlsruhe (alle im Zwei-Stunden-Takt). Im Nahverkehr bedienen die Eisenbahnunternehmen DB Regio, Metronom und Cantus Städte wie Hannover, Kassel, Bebra, Nordhausen oder Ottbergen.

Touristische Ziele:

Zahlreiche Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Kunst und Kultur prägen das kulturelle Erbe der Universitätsstadt Göttingen: Carl Friedrich Gauß zum Beispiel erhielt 1807 den Lehrstuhl für Astronomie und wurde zum Direktor der Sternwarte ernannt, Arthur Schopenhauer verbrachte einige Semester in der Stadt und der beliebte Komiker Heinz Erhardt drehte vor Ort gleich mehrere Filme, darunter den Kassenknüller „Natürlich die Autofahrer“. Noch heute erinnert ein Denkmal an den Film und seinen Schöpfer.

Das Wahrzeichen der Stadt ist seit 1901 die Brunnenfigur der Gänseliesel, geschaffen von Paul Nisse. Die Bronzefigur im Zentrum der Altstadt soll an Weihnachtsgänse erinnern – eine Göttinger Spezialität. Schon kurz nach dem Aufstellen entwickelte sich die Bronzefigur zu einem Anziehungspunkt für Studenten und später für Doktoranden, die mit einem Kuss ihre Studienjahre besiegeln möchten. Im März 1926 sahen sich die Stadtoberen deshalb gezwungen, ein Kussverbot zu erlassen, das übrigens bis heute gilt. Nur an ihrem 100. Geburtstag drückte der Stadtrat ein Auge zu: das „meistgeküsste Mädchen Göttingens“ war für einen Tag vom Bann befreit. Die Originalfigur wartet heute im Städtischen Museum auf ihre Besucher.

Im Schatten der schönen Liesel steht das Bildnis einer anderen berühmten Persönlichkeit: der Physiker und Philosoph Georg Christoph Lichtenberg in Gestalt einer Bronzefigur. Das Gauß-Weber-Denkmal von 1899 erinnert an die Erfindung des elektromagnetischen Telegraphen, den Carl Friedrich Gauß zusammen mit Wilhelm Weber im Jahr 1833 entwickelte. Die erste Telegrafenerbindung der Welt war damit geschaffen worden.

Aufmerksame Besucher stellen beim Bummel durch Göttingens Innenstadt fest, dass Namenstafeln an den Häusern angebracht sind. Sie weisen die Spuren zu berühmten „Kindern der Stadt“. Seit 1874



besteht in Göttingen diese Tradition. Sie soll an die vielen Wissenschaftler und Gelehrten (unter ihnen 40 Nobelpreisträger) erinnern, die in Göttingen gelebt und gewirkt haben.

Auf dem Marktplatz lohnt das im Jahre 1270 erbaute, gotische Rathaus einen Besuch, es diente den Kaufleuten als Gildehaus. Wer hier den Blick in die Himmelsrichtungen schweifen lässt, kann die vier Hauptkirchen Göttingens erkennen: Der Kirchturm von St. Jacobi erscheint beim Blick nach Norden, St. Michael im Süden, im Osten steht die gotische Hallenkirche St. Albani und hinter dem Rathaus im Westen grüßt St. Johannis, in deren Turmwohnungen heute Studenten leben.

Geschichte des Bahnhofs:

- 1851: Der Magistrat der Stadt Göttingen beantragt den Bau eines Bahnhofs westlich der Innenstadt. Die Architekten Adolf Funk, Conrad Wilhelm Haase und Julius Rasch planen das Gebäude nach dem Vorbild des Hannoverschen Hauptbahnhofs im Rundbogenstil und aus Naturstein.
- 1854: Grundsteinlegung nach heftigen Diskussionen mit der Göttinger Bevölkerung. Am 31. Juli 1854 wird der Betrieb aufgenommen, der Bahnhof ist Endhaltepunkt der Hannoverschen Südbahn, die im gleichen Jahr erstmals die Strecke Alfeld-Göttingen befährt.
- 1867: Bau der Bahnstrecke Bebra-Göttingen
- 1900: Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Typisch für den Bahnhof sind seitdem die Palmen, die dem Vorplatz während der Sommermonate eine exotische Atmosphäre verleihen.
- 1910: Umbau der Verkehrsstation: Die Gleise werden höher gelegt, eine Unterführung mit Anbindung an eine Straßenbahnlinie wird errichtet.
- 1945: Bomben zerstören den Bahnhof und die Gleise weitgehend. In der Nachkriegszeit baut die Deutsche Bundesbahn den Bahnhof und die Halle wieder auf, allerdings in vereinfachter Form und mit veränderter Fassade.
- 1960er: Die Stadt baut den Bahnhofsvorplatz um und errichtet Pkw-Parkplätze vor der Tür. Die Busse fahren nun südlich des Bahnhofs, am neu errichteten Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), ab.
- 1963 Anschluss an das elektrifizierte Streckennetz
- 1976: Die Entscheidung für die Trassenführung der Neubaustrecke Würzburg-Hannover ist nach Protesten des Landes und mehreren Gutachten gefallen – zu Gunsten von Göttingen. Noch 1971 sah die Planung eine Streckenführung über Holzminden vor.
- 1980: Stilllegung des Streckenabschnitts der Hannoverschen Südbahn
- 1984: Die Deutsche Bundesbahn modernisiert (bis 1989) im Rahmen des Ausbaus der Schnellfahrstrecke Würzburg-Hannover die Verkehrsstation in Göttingen: Der Bahnsteig D kommt neu hinzu, Bahnsteig C wird abgerissen und nach dem Vorbild des Bahnsteigs D wieder aufgebaut, zudem müssen Gebäude des Ausbesserungswerkes dem neu geplanten Westeingang weichen.
- 1987: Fertigstellung des Bahnsteigs D
- 1988: Zum Winterfahrplanwechsel 1988/89 geht der 400 Meter lange Bahnsteig C in Betrieb. Güterzüge können die beiden Neubaustrecken-Gleise 8/9 und 10/11 fortan mit einer Maximalgeschwindigkeit von 120 km/h durchfahren (Personenzüge machen Halt in Göttingen, für sie ist diese Regelung irrelevant).
- 1996 Die Stadt gestaltet den Bahnhofsvorplatz erneut um (bis 1998). Der Bus-Bahnhof erhält eine Pergola, für die zunehmende Zahl an Fahrrädern auf dem Vorplatz errichtet die Stadt eigens ein Fahrrad-Parkhaus direkt neben dem Empfangsgebäude.
- 1999: Die EXPO 2000 in Hannover steht vor der Tür. DB Station&Service plant die Sanierung der Verkehrsstation in drei Etappen: Sie erweitert den Unterführungstunnel auf Höhe der Altbahnsteige A und B und schafft so Platz für Einzelhändler. Phase 2: Sie saniert die Altbahnsteige, u.a. durch den Einbau von Aufzügen.



Phase 3: Die zu den Gleisen ausgerichtete Empfangshalle erhält Toiletten und Gepäckschließfächer, vollständige Renovierung der Eingangshalle.

Fertigstellung: März 2007

1998: Die Stadt gestaltet die Westseite des Bahnhofsvorplatzes verkehrsberuhigt und weitläufig: Dank eines Vordachs betreten die Reisenden den Bahnhof nun trockenen Fußes, Taxen warten direkt vor der Türe auf Fahrgäste. Auf dem Gelände dahinter entstehen ein Parkhaus, ein Intercity-Hotel, ein Presse- und Medienhaus und eine Volkshochschule. Aus der ehemaligen Lokhalle wird ein Veranstaltungszentrum (bis 2000).

2010: DB Station&Service lässt das Empfangsgebäude im Rahmen der Konjunkturprogramme energetisch sanieren.

2012: Die Stadt erneuert und erweitert die Fahrradabstellanlagen.

Kosten Modernisierung:

Empfangshalle und Gleise: Erweiterung des Unterführungstunnels und der Einzelhandelsflächen, Bahnsteigüberdachung, Einbau von Aufzügen, Renovierung der kompletten Empfangshalle und Erweiterung um WC und Gepäckschließfächer (1999 bis 2007): ca. 13,8 Millionen Euro.

Eigentumsverhältnisse:

Empfangsgebäude und Bahnsteige: DB Station&Service AG

Bahnhofsvorplatz: DB Station&Service AG (60%), Stadt Göttingen (40%)

Bahnhof in Zahlen:

Reisende und Besucher pro Tag: 27.000

Züge Fernverkehr pro Tag: 183

Züge Nahverkehr pro Tag: 194

Anzahl der Gleise: 8

Aufzüge: 4

Geschäfte und Gastronomie: 14

Fläche der Vermietung: 3.195 m² Gesamtfläche, davon 1.695 m² Gastronomie und Ladenflächen

Fahrradstellplätze: 850 im Parkhaus, 200 auf dem Bahnhofsvorplatz

Service:

DB Information, Servicepersonal am Bahnsteig, durchgängig Ansprechpartner, 3-S-Zentrale, Barrierefreiheit (Rampe, Aufzüge, Hublifte), Mobilitätsservice, Gepäckträgerservice, IC-Kuriergut, Fundservice, Schließfächer, Toiletten, beheizte Warteräume auf den Fernverkehrsbahnsteigen (C und D), gekennzeichnete Raucherbereiche auf den Bahnsteigen, Fahrgastinformationsanlage, Konferenzraumservice, Hotelzimmervermittlung, Hotel- & Taxigutscheine, Verzehrgutscheine, Fahrradstation (Fahrradvermietung und -parkhaus) und Abstellmöglichkeiten, Parkhaus und nicht überdachte Parkplätze (vergünstigtes Parken mit DB Fahrschein), Mitarbeiter der DB Sicherheit und Videoüberwachung, Bahnhofsmission, DB Reisezentrum und Fahrkartenautomaten, Bahnshopartikel, ÖPNV-Anbindung, Taxi-Anbieter, Mietwagen-Angebote

Arbeitsplätze:

DB Station&Service AG (Servicepersonal, Ansager, 3-S-Zentrale, Administration): 37

DB Vertrieb (Reisezentrum): 18



Geschäfte und Gastronomie:

14 Shops, Cafes und Restaurants mit ca. 80 Mitarbeitern

Fahrrad-Parkhaus

mit Reparatur-Werkstatt, Fahrradverleih, Waschstraße und Fahrrad-Shop (Räder, Zubehör, Ersatzteile)

Betreiber: Voss Fahrräder GmbH

Öffnungszeiten: werktags von 5.30 - 22.00 Uhr, sonn- und feiertags von 8.00 - 23.00 Uhr

„Park“-Gebühr:

werktags (24 Stunden): 1 Euro

Wochenkarte: 6,50 Euro/Studententarif: 5,90 Euro

Monatskarte: 20,90 Euro/18,50 Euro

Jahreskarte: 114 Euro/100 Euro

Bahnhofsmission:

Leiter: Herr Wolfgang Eggerichs

Mitarbeiter: 1 Festangestellte, 18 Ehrenamtliche

Technische Daten:

Fläche Bahnhof (nur S&S): 22.939 qm

Länge Empfangsgebäude: 135 m

Breite Empfangsgebäude: 11,65 m, Vorbau 23 m

Hallendach höchster Punkt: ca. 12 m

Fläche Empfangsgebäude: 5.728 qm

Fläche Bahnhofsvorplatz: 13.475 qm

Fläche Personenunterführung: 840 qm

Bahnsteigfläche insgesamt: 16.629 qm

davon Bahnsteig A: 5030 qm

Bahnsteig B: 4001 qm

Bahnsteig C: 4120 qm

Bahnsteig D: 3479 qm



Kleinstadt: Würdigung des Siegers 2013

Oberursel: Pendlerparadies im Taunus



Nur ein liebloser Umsteigebahnhof? Von wegen. Oberursel ist aus einem Guss.

Wer Oberursel nicht kennt, denkt leicht an einen dieser lieblosen Umsteigebahnhöfe, in denen die S-Bahn übermüdete Banker ausspeit. Ganz falsch: das Städtchen im Taunus, das zum Frankfurter Speckgürtel gehört, hat aus seinem Vorstadtbahnhof ein kleines Paradies für Pendler gemacht. S-Bahn und Straßenbahn sind einzigartig miteinander verknüpft. Dass Fußgänger von einer Schnittstelle zur anderen rund 300 Meter laufen müssen, erscheint in dem landschaftsgärtnerischen Bahnhofsareal sogar als Gewinn.

Großzügig und hübsch gestaltet empfängt der Bahnhof Oberursel seine Fahrgäste, und alles ist so sehr aus einem Guss, dass ein Paar in Abendgarderobe auf dem Weg zum Konzert in der Alten Oper sich hier ebenso am rechten Platz fühlt wie ein Wanderer auf Tour in den Taunus oder ein paar Schüler, die vor der Klausur noch schnell die Vokabeln durchgehen wollen.

Dass ein historisches Bahnhofsgebäude mit Fachwerk und Giebeln zwei Systeme des öffentlichen Verkehrs überzeugend miteinander verklammern kann, garantiert in Oberursel auch eine gastfreundliche Bahnhofsgastronomie: ein Imbiss für Eilige und eine Gaststätte, die neue deutsche



Küche bietet, sorgen für ein belebtes Innenleben des Bahnhofs nicht nur zu Rushhour. Für die Jury das i-Tüpfelchen beim Vorort-Test.

Das Taunus-Städtchen glänzte auch mit einer außergewöhnlich guten Beschilderung seines Bahnhofsareals. Die verschnörkelten historischen Säulen, die an der S-Bahnstation das erneuerte Holzdach tragen, gefielen der Jury ebenfalls. Schließlich sehen die Verkehrsexperten bei ihren Reisen täglich unzählige Retortendächer, die den Reisenden nach Marke Standard zwar trocken halten, aber sein Herz nicht erfreuen.



Auf dem Weg zur Alten Oper: Bei dieser Unterführung ist das eine reine Freude.

Nach dem Gang durch die gelungene Unterführung mit geschwungenen Glaselementen stieß die Jury im Bahnhofsgebäude dann auch noch auf freundliches Personal.

Damit war die Wahl gefallen: Oberursel ist der Kleinstadtbahnhof des Jahres 2013.



Bahnhof Oberursel (Taunus): Daten, Zahlen, Fakten

Oberursel

Einwohner: ca. 44.500

Stadt Oberursel am Südhang des Taunus (Hessen)

Bahnhof Oberursel

Lage/Bedeutung:

Der Bahnhof liegt im Südwesten der Innenstadt Oberursels, direkt an der 1860 eröffneten und 18 Kilometer langen Eisenbahnstrecke zwischen Frankfurt am Main und Bad Homburg in Hessen. Heute wird diese Strecke, auch bekannt als „Homburger Bahn“, von der S-Bahn-Linie S5 befahren.

Der Bahnhof Oberursel bedient neben der S5, die im Halbstundentakt bzw. werktags bis 18 Uhr im Viertelstundentakt nach Friedrichsdorf fährt, auch die S-Bahn Rhein-Main und den Stadt-Express-Linie SE 15 der Hessischen Landesbahn. Außerdem zweigt von hier aus die ehemalige Gebirgsbahn zur Hohemark ab, die heute Teil der U-Bahn-Linie U3 ist und ebenfalls im Viertelstundentakt (werktags) bzw. abends und sonntags im Halbstundentakt fährt.

Insgesamt halten täglich 145 Züge des Nahverkehrs am Bahnhof in Oberursel, rund 7.000 Reisende und Besucher frequentieren das 3.300 m² große Bahnhofsgelände jeden Tag.

Touristische Ziele:

In Oberursel lässt es sich vorzüglich auf dem historischen Stadtrundweg wandeln. Der Spaziergang führt durch verwinkelte Gassen, vorbei an malerischen Bauwerken. Seit den 70er Jahren lässt Oberursel seine historischen Wohnhäuser und Gaststätten in der Altstadt aufwendig restaurieren. Die Besucher genießen diese ganz besondere Atmosphäre, die das einheitliche Stadtbild inzwischen bietet.

Der Höhepunkt im Oberurseler Veranstaltungskalender ist für Pfingsturlauber interessant: Dann findet nämlich das alljährliche Brunnenfest statt, an dem auch die frischgekürte Brunnenkönigin ihren ersten großen Auftritt hat. Die heimlichen Stars sind natürlich die vielen Brunnen der Stadt, sie zeigen sich während des Fests von ihrer prachtvollsten Seite.

Die Stadthalle Oberursel bietet ein buntes Programm aus Theater, Comedy und Konzerten, sie ist das kulturelle Zentrum der Stadt. Das Vortaunusmuseum informiert seine Besucher über die Geschichte der Stadt, den Schillerturm und das in Oberursel entstandene Seifenkistenrennen.

Naturliebhaber lockt dagegen die reizvolle Taunuslandschaft. Mitten im Grünen, am „Tor zum Taunus“, informiert das Taunus-Informationszentrum über Routen für Wanderfreunde und Radfahrer. Von dort aus geht's hoch hinaus – zum Großen Feldberg und in Richtung Mittelgebirge Taunus.



Geschichte des Bahnhofs:

- 1850: Eine Pferdeomnibuslinie, die zum Teil auch Oberursel bedient, versorgt die Region im Nahverkehr.
- 1860: Die Pferde haben ausgedient, stattdessen feiert Oberursel die Eröffnung der Homburger Bahn, einer 18 Kilometer langen Eisenbahnstrecke von Frankfurt am Main bis nach Bad Homburg. Oberursel erhält einen Bahnhof westlich des Bahnübergangs der Frankfurter Landstraße.
- 1899: Eröffnung der Gebirgsbahn zur Hohemark. Dampfloks fahren im Güter- und Personenverkehr. Ein Übergang im östlichen Bahnhofsteil verbindet die Gebirgsbahn mit der Homburger Bahn.
- 1901: Inbetriebnahme der Strecke Friedberg-Friedrichsdorf
- 1907: Zweigleisiger Ausbau der Trasse Frankfurt – Friedberg – Friedrichsdorf auf Wunsch des Kaisers (bis 1910).
- 1910: Die Kleinbahnstrecke von Heddernheim verknüpft fortan die Gebirgsbahn mit dem Frankfurter Straßenbahnnetz.
- 1968: Die ehemalige Gebirgsbahn zwischen Frankfurt und Hohemark heißt nun „U-Straßenbahn“, Linie 24.
- 1970: Elektrifizierung der Strecke Frankfurt – Friedrichsdorf
- 1974: Der Frankfurter Verkehrsverbund nimmt Oberursel in sein Netz auf. Damit beginnt ein S-Bahn-ähnlicher Vorlaufbetrieb ab Frankfurt Hauptbahnhof.
- 1978: Der Linienbetrieb zwischen Frankfurt und Bad Homburg läuft, die neue Bezeichnung S5 besteht bis heute. Die Züge in Richtung Hohemark tragen bei ihrem Halt in Oberursel nun die Aufschrift der U-Bahn Linie „U3“, der Ausbau zur U-Bahn macht die Erweiterung der ursprünglich eingleisigen Strecke ab Frankfurt auf zwei Gleise nötig.
- 2011: Der Inselbahnsteig erhält einen zweiten Zugang von der neuen Personenunterführung Ost (bis zum Hessentag 2011 ist der Bahnsteig lediglich über eine Unterführung durch das Empfangsgebäude erreichbar).

Kosten Modernisierung:

- Umbaukosten Aufzug (2011): 770.000 €
- Bahnsteigerhöhung (2013): 1, 06 Millionen Euro
- Unterführung (2011): 5 Millionen Euro

Eigentumsverhältnisse:

- Empfangsgebäude: Stadt Oberursel (Taunus)
- Bahnsteige: DB Station&Service AG
- Bahnhofsvorplatz: Stadt Oberursel (Taunus)

Bahnhof in Zahlen:

- Reisende und Besucher pro Tag: 7.000
- Züge Fernverkehr pro Tag: 0
- Züge Nahverkehr pro Tag: 145
- Anzahl der Gleise: 2
- Aufzüge: 1



Service:

Toiletten, ÖPNV-Anbindung, Taxi-Anbieter, Fahrradstationen und Abstellmöglichkeiten, ServiceStore mit Fahrausweisverkauf

Arbeitsplätze:

ServiceStore: 6 Mitarbeiter (Franchise)

Geschäfte und Gastronomie:

Alter Bahnhof:

Untergeschoss und Erdgeschoss: Feinkostladen, 1. Obergeschoss im Westflügel und Empfangshalle: Event-Gastronomie mit 145 Plätzen im Inneren und 250 Plätzen im Biergarten, Dachgeschoss im Westflügel: Tanzschule, Ostflügel: Sprachschule, Obergeschoss im Ostflügel: Saal mit 100 m²

Anbau östlich des alten Bahnhofs:

DB Service Store mit 90 m²

Technische Daten:

Fläche Bahnhof: 3.300 qm

Länge Empfangsgebäude: 54 m

Breite Empfangsgebäude: 16 m

Fläche Empfangsgebäude: 1.250 qm

Fläche Bahnhofsvorplatz: 1.500 qm

Fläche Personenunterführung: 136 qm

Bahnsteigfläche insgesamt: 1913,50 qm

Bahnsteig 1/2: 1913,50 m²



Sonderpreis Tourismus: Würdigung des Siegers 2013

Murnau: Mit Technik und Seele



Keine trüben Aussichten: von hier starten Wanderer gern ins „Blaue Land“.

Das lachsrote Bahnhofsgebäude mit den Blumenkästen am Fenster strahlt eine derart wohlige Wärme aus, dass Reisende am Bahnhof Murnau keine trüben Aussichten kennen. Nicht einmal dann, wenn das Wetter in der Tourismusregion „Blaues Land“ einen schlechten Tag hat. Schließlich lassen schon die Fotos von Bergen und saftigen Wiesen, die im Gleistunnel aufgereiht sind, das Wanderherz höher schlagen.

Richtig gemütlich wird es aber erst drinnen. Das „Chocolat“ gleicht viel mehr einem hübschen Wohnzimmer als einem Bahnhofscafé. Die Jury hat beim Vorort-Test die Philosophie der Pächterin Sabine Heilrath auf Herz und Nieren geprüft: Die Reisenden sind hier in Murnau am Staffelsee zu Gast bei Freunden und genau so herzlich empfängt die Chocolat-Wirtin jeden, der durch die offene Tür eintritt. Neben Kaffee und allerlei Köstlichkeiten hat sie alles parat, was Urlauber und Einheimische so brauchen: Reiserouten, aufmunternde Worte oder den Kaffee „wie immer“. Solch eine Liebe zum Bahnhof braucht Tradition und die hat es in Murnau: Schon Sabine Heilraths Großvater brachte es als „schnitzender Bahnhofswärter“ zu regionaler Berühmtheit.



Ein Bahncaf  wie ein Wohnzimmer: Die Pächterin Sabine Heilrath hat alles parat.

Dass die Kultur des Bahnhofs überhaupt wieder aufleben konnte, ist dem Engagement eines heimischen Investoren, der Stadt Murnau und der Deutschen Bahn zu verdanken. Lange Jahre schlummerte der Bahnhof wie Dornröschen an den Gleisen, bemühte sich Murnaus Bürgermeister Michael Rapp vergeblich um Unterstützung und einen Finanzier. Bis vor zehn Jahren Andreas Holzhey kam, sah und zahlte.

Jetzt ist alles piekfein herausgeputzt und konsequent auf den Tourismus ausgerichtet: Auf dem Vorplatz weisen Hinweistafeln den Unkundigen die beste Route, die Fahrräder haben ihren eigenen überdachten Parkplatz mit direktem Zugang zum Hausbahnsteig bekommen, ja sogar für ihre Mülltonnen haben die Murnauer ein Häuschen gebaut.

Damit die Reisenden ihre Koffer nicht quer über den Vorplatz zerren müssen, ist zudem der Taxi-Stand näher an den Bahnhof gerückt, ein paar Schritte weiter wartet auch schon der Bus auf die Gäste. Und hinter dem Parkplatz, der im Winter übrigens zwischen 3 und 5 Uhr morgens geräumt wird, ist ein Ruheplatz für Wohnmobile reserviert, natürlich mit Wasser und Strom.

Im Innern haben es der Jury besonders die frei zugänglichen Toiletten und ein besonders touristenfreundlicher Automat angetan: Das Gerät gibt auf Knopfdruck Informationen zu Land und Leuten aus und verbindet den Reisenden kostenlos telefonisch mit dem Hotel der Wahl.

Für die erschöpfte Jury ein ganz besonderer Pluspunkt: Hier haben Technik und Seele ihren Frieden miteinander geschlossen.



Bahnhof Murnau am Staffelsee: Daten, Zahlen, Fakten

Marktgemeinde Murnau am Staffelsee

Einwohnerzahl: ca. 11.500

Marktgemeinde Murnau im oberbayerischen Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Bahnhof Murnau

Lage/Bedeutung:

Nur 500 Meter vom Staffelsee und 1.000 Meter vom Ortszentrum entfernt, erstreckt sich der Bahnhof Murnau über eine Gesamtfläche von circa 8.000 Quadratmetern. Der Bahnhof mit seinen vier Gleisen liegt an der elektrifizierten Bahnstrecke München-Garmisch-Partenkirchen, rund 60 Züge der Deutschen Bahn fahren den Murnauer Bahnhof täglich an, die Regionalbahnen zwischen München und Mittenwald verkehren im Stundentakt. Seit 2009 bedienen ICE-Züge im DB-Fernverkehr den Bahnhof freitags bis sonntags.

Der Bahnhof in Murnau ist ein Trennungsbahnhof, von der Hauptstrecke zweigt hier zusätzlich die Ammergaubahn nach Oberammergau ab. Sie fährt ebenfalls im Stundentakt und macht drei weitere Male Halt auf Murnauer Gemeindegebiet, wobei der Bahnhof Murnau ihr größter Haltepunkt ist.

Touristische Ziele:

Murnau ist Teil der Tourismusregion „Blaues Land“ und damit ein beliebtes Urlaubsziel im Süden Bayerns. Vor der Haustüre liegt tiefblau der Staffelsee, das Alpenpanorama um die Zugspitze macht sich prächtig als Kulisse im Hintergrund. Die Landschaft um Murnau mit ihren Seen, Hügeln und Mooren ist nicht nur bei Wanderern beliebt.

Dass es sich in Murnau gut leben und kreativ arbeiten lässt, verstanden auch die Künstler Wassily Kandinsky und Franz Marc, die sich um 1900 ansiedelten und ihre expressionistische Vereinigung „Blauer Reiter“ gründeten. Im Murnauer Schlossmuseum, das sich expressionistischer Kunst und historischer Literatur verschrieben hat, sind auch ihre Werke ausgestellt. Wer weiter auf den Spuren Kandinskys wandeln will, dem sei das Münterhaus, auch „Russenhäus“ genannt, empfohlen, in dem das Künstlerpaar Wassily Kandinsky und Gabriele Münter zwischen 1909 und 1914 die Sommermonate verbrachte.

Das älteste Gebäude des Ortes ist die Murnauer Burg, um sie herum entstand der Markt Murnau im 12. Jahrhundert. Weitere Sehenswürdigkeiten sind der historische Ortskern, das neugotische Rathaus und die St. Georgs-Kirche, auch Ramsachkircherl genannt, am Tor zum Naturschutzgebiet Murnauer Moos.

Geschichte des Bahnhofs:

1879: Die von Weilheim kommende Bahnlinie wird als Bayerns letzte sog. Vizinalbahn („Bahnverbindung von lokaler Wichtigkeit“) eröffnet – und mit ihr der Bahnhof in Murnau, der über drei Durchgangsgleise und einen Lokscheunen verfügt. Am 15. Mai 1879 fährt der erste Zug.

1889: Die Lokalbahn Aktien-Gesellschaft (LAG) nimmt die Lokalbahn nach Garmisch-Partenkirchen in Betrieb und baut den Bahnhof zu einem Durchgangsbahnhof um.



- 1927:** Baubeginn der Unterführung und Befestigung der Bahnsteigkanten. Der Bahnhof erhält zudem zwei Wärterstellwerke und eine Fahrdienstleiter-Befehlsstelle (bis 1930).
- 1936:** Im 25 Kilometer entfernten Garmisch-Partenkirchen finden die olympischen Winterspiele statt, die Bahnstrecke zwischen Huglfing und Hechendorf wird hierfür zweigleisig ausgebaut. Im Zuge dieses Ausbaus erhält der Bahnhof Murnau auch mehrere zusätzliche Nebengleise.
- 1979:** Einführung von InterCity-Verbindungen. Murnau wird Ferienzielbahnhof.
- 2008:** In Vorbereitung auf die alpine Ski-WM 2011 in Garmisch-Partenkirchen soll die Bahnstrecke zwischen München und Garmisch-Partenkirchen modernisiert werden. Im Zuge dessen wird die Verkehrsstation in Murnau saniert: Die Deutsche Bahn baut die nicht mehr benötigten Gleise in Murnau zurück und gestaltet die verbliebenen Bahnsteige sowie die Unterführung barrierefrei. Die Marktgemeinde reißt die alte Güterhalle aus dem Bahnhofsareal ab und modernisiert das Bahnhofsumfeld durch den Neubau eines Park&Ride-Parkplatzes, überdachter Fahrradstellplätze und einiger Taxi-Stellplätze. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn errichtet die Marktgemeinde Murnau einen Kombibahnsteig Bahn/Bus inklusive Neubau eines Busbahnhofs.
Das Empfangsgebäude wird an die ideal mobil AG verkauft, die das Konzept des Bürgerbahnhofs entwickelt.
- 2011:** Die Bürgerbahnhof Oberland GmbH & Co. KG übernimmt das Empfangsgebäude von der ideal mobil AG.
- 2012:** Die Bürgerbahnhof Oberland GmbH & Co. KG saniert das Bahnhofsgebäude nach dem Vorbild des Bürgerbahnhofs Landsberg am Lech. Im Rahmen dieser Komplettsanierung wird das Erdgeschoß völlig neu gestaltet. Das Gebäude erhält öffentliche rollstuhlgerechte Toiletten, ein erweitertes Café / Bistro, ein modernes Reisezentrum, Sozialräume für Lok- und Zugpersonal sowie ein Ladenlokal. Das gesamte Bahnhofsareal ist nun barrierefrei zugänglich.
- 2013:** DB Station&Service errichtet gemeinsam mit dem Freistaat Bayern eine Fahrgastinformationsanlage (FIA) als zusätzlichen Service für die Reisenden.

Kosten Modernisierung:

Umbau der Verkehrsstation (2009-2010): ca. 4,14 Millionen Euro
(Aufhöhung aller Bahnsteige auf 76 cm Höhe über Schienenoberkante, Einbau von zwei Aufzügen in die vorhandene Unterführung, Neubau von Wetterschutzanlagen und Dächern über den Treppenaufgängen, neue Beleuchtung und Beschallung der Bahnsteige, Errichtung eines Kombibahnsteigs (Bahn/Bus) am Gleis 1 als Gemeinschaftsprojekt von DB und Marktgemeinde Murnau).

Sanierung des Empfangsgebäudes (2012): ca. 1,67 Millionen Euro, davon 280.000 Euro Fördergelder für die öffentlichen Toiletten, die öffentliche Eingangshalle, für Außenanlagen und für Fassadenarbeiten.

Eigentumsverhältnisse:

Verkehrsstation (Bahnsteige und Zuwege): DB Station&Service AG
Kombibahnsteig am Gleis 1 (Hausbahnsteig): Deutsche Bahn AG und Marktgemeinde Murnau
Bahnhofsumfeld (Fahrradabstellanlage, Vorplatz, Busbahnhof): Marktgemeinde Murnau
Empfangsgebäude: Bürgerbahnhof Oberland GmbH & Co. KG



Bahnhof in Zahlen:

Reisende und Besucher täglich: 3.000
Züge Fernverkehr täglich: 9 (nur Wochenende)
Züge Nahverkehr täglich: 63 (werktags)
Anzahl der Gleise: 4
Aufzüge: 2
Geschäfte und Gastronomie: 2
Fahrradabstellplätze: 180

Service:

Barrierefreiheit & Mobilitätsservice, DB Reisezentrum, öffentliche rollstuhlgerechte Toiletten, ÖPNV-Anbindung, Taxi-Anbieter, überdachte Fahrrad-Parkplätze, Schließfächer, Café / Bistro, Reisebedarf und Presse, Touristisches Informationsmaterial, Infoterminal des Blauen Landes.

Arbeitsplätze:

Reisezentrum: 2 Mitarbeiter (Mo – Fr: 06:40 - 12:00 & 13:10 – 17:30 Uhr / Sa: 08:25 – 13:55 Uhr)
Servicepersonal am Bahnhof: 1 Mitarbeiter Mobilitätsservice (nur nach Voranmeldung)

Gastronomie:

Café Kiosk Chocolaterie, Pächterin: Sabine Heilrath (1 Mitarbeiterin)

Technische Daten:

Länge des Empfangsgebäudes: 32 m
Breite des Empfangsgebäudes: 14 m (ohne Bahnsteigvordach)
Empfangsgebäude höchster Punkt: 12 m
Fläche Empfangsgebäude/Bahnhof: 438 qm
Fläche Bahnhofsvorplatz: rund 600 qm
Fläche Personenunterführung: 67 qm
Bahnsteigfläche insgesamt: 7.100 qm
Länge Querbahnsteig: 280 m bzw. 90 m Bahnsteignutzlänge
Breite Querbahnsteig: 12 m bzw. 9 m (mittlere Bahnsteigbreite)
Länge Bahnsteig Gleis 1: 280 m (Hausbahnsteig)
Länge Bahnsteig Gleis 2/3: 280 m (Mittelbahnsteig)
Länge Bahnsteig Gleis 4: 90 m (Stumpf-/Kopfbahnsteig)



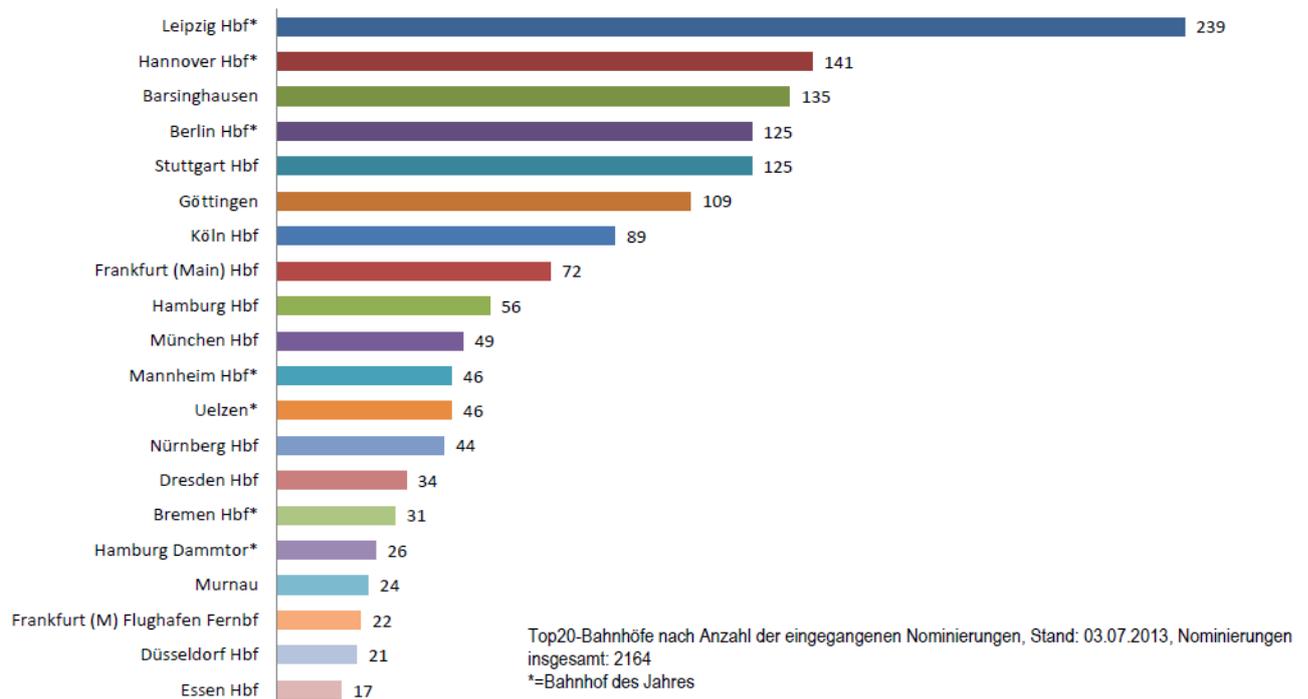
Top-Ranking: Diese 20 Bahnhöfe haben die Reisenden nominiert

Unerkannt unterwegs: Die Jury war da

Berlin, den 22.08.2013. Zum dritten Mal in Folge haben auch die Bahnreisenden beim Wettbewerb Bahnhof des Jahres ihre Stimme abgegeben. Von April bis Ende Juni haben rund 2.200 Einsender an die Allianz pro Schiene geschrieben und insgesamt 343 Bahnhöfe aus allen 16 Bundesländern nominiert. Den 20 Lieblingsbahnhöfen der Bahnreisenden hat die Jury einen Extra-Besuch abgestattet. Ein guter Wegweiser waren die Liebesbriefe der Reisenden für die Jury allemal: zwei von drei Bahnhöfen, die die Jury 2013 aufs Siebertreppchen stellt, rangierten auch bei den Bürgern unter den Top 20.

Die Lieblingsgroßstadtbahnhöfe der Reisenden

Bahnhof des Jahres 2013
Das sind die 20 Lieblingsbahnhöfe der Reisenden





Und das sagt die Jury:

(20) Essen Hbf: Es läuft quer

Er ist schick, er ist neu, er ist funktional. Alles könnte so schön sein, doch für eine glatte 1 reicht es nicht. Es fehlt dem Essener Hauptbahnhof die ganz besondere Note, das gewisse Etwas, das bei der Jury den Funken überspringen lässt. Auch fühlten sich die Vielfahrer im Gewühl in Essen regelrecht fehl am Platze. „Besonders auf Ebene eins hat der Reisende ständig das Gefühl, er steht im Weg.“ Quer denken, das gefällt der Jury, aber quer laufen? Menschenströme, die hektisch zwischen der U-Bahn hinten und dem Vorplatz vorne hin und her wogen, die haben den Bahnhofstestern nicht gefallen.

(19) Düsseldorf Hbf: Auf dem aufsteigenden Ast

Der Bahnhof der nordrheinwestfälischen Landeshauptstadt mausert sich. Düsseldorf hat einen dollen Hauptbahnhof, der ganz klar auf dem aufsteigenden Ast ist. Doch leider hat die Stadt ihre Hausaufgaben nicht gemacht: der Vorplatz wirkt wuselig, die Rückseite verdreckt. „Ärmel hochkrepeln“, meint die Jury.

(18) Frankfurt Main Flughafen: Hier hebt die Jury nicht ab

„Ist das ein Bahnhof, in dem ich verweilen möchte, wenn ich eine Stunde auf meinen Zug warten muss?“, fragt sich die Jury bei jedem Vorort-Test. In Frankfurt Main Flughafen ist die Antwort der Verkehrsexperten ein klares Nein. Zu kalt, zu funktional, zu unpersönlich empfängt der Bahnhof die Reisenden. Von hier aus fliegt man gerne in die weite Welt, aber will man bleiben? Lieber nicht.

(17) Murnau: Sogar der Minister schreibt

Die Murnauer lieben ihren neugestalteten Bahnhof, schließlich hat privates Engagement ihn zu dem Schmuckstück gemacht, das er jetzt ist. So gehört nicht zufällig der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil zu den Einsendern. Doch nicht nur oberbayerische Lokalpatrioten, sondern auch Gäste von außerhalb versetzt Murnau in Begeisterung. Die vielköpfige Jury war sich einig: Nach dem sächsischen Bad Schandau im Vorjahr ist Murnau ein würdiger Nachfolger für den Sonderpreis Tourismus.

(16) Hamburg Dammtor: Juwel mit kleinen Schäden in der Fassung

Einmal eine Perle, immer eine Perle: Hamburg Dammtor hat im Jahr 2006 den Titel gewonnen und gilt bei der Jury immer noch als Juwel. Chancen für einen zweiten Titelgewinn hat der Bahnhof allerdings nicht, solange sich die Fahrradsituation nicht gebessert hat.

(15) Bremen Hbf: Verdient seinen Titel

Der Sieger von 2012 aus rotem Backstein ist ein Prunkstück der historischen Bahnhofsarchitektur. Dutzende Einsender sahen es genauso wie die Jury im vergangenen Jahr und schickten die Bahnhofstester auch 2013 in die Hansestadt. Fazit: Seinen Titel verdient dieser Bahnhof nach wie vor.



(14) Dresden Hbf: Noch hängen Kabel von der Decke

Zum Prachtstück an der Elbe reisen die Verkehrsexperten immer wieder gern und kommen dann mit Attributen wie „Augenschmaus“ im Gepäck zurück. Leider ist der Dresdner Hauptbahnhof immer noch nicht ganz fertig. Wenn die Kabel nicht mehr von der Decke hängen, kommt die Jury wieder, ganz bestimmt.

(13) Nürnberg: Das städtische Umfeld zieht ihn runter

Sein gastfreundliches Innenleben lässt die Tester-Hezen regelmäßig höher schlagen. Die Jury ist sich einig, dass Nürnberg „ein fantastischer Bahnhof ist, in dem ein extrem motiviertes Personal arbeitet“. Großes Manko: Der Bahnhofsvorplatz gehört den Autos und eine eiserne Kette hält die Reisenden von der historischen Altstadt entfernt. Pkw haben in Nürnberg Vorfahrt, Reisende müssen in eine labyrinthische Unterführung unter die Erde verschwinden. Für dieses Umfeld gibt's leider nur die Note 4. Ohne eine gewaltige Umgestaltung am Vorplatz schafft es dieser Bahnhof nicht in die Favoritenliga.

(12) Uelzen: Gesamtkunstwerk mit Fahrplan

Der Hundertwasser-Bahnhof im niedersächsischen Uelzen verführte die Jury schon einmal zu Jubelstürmen, als sie ihn 2009 zum Bahnhof des Jahres wählte. Heute ist Uelzen trotz leicht nachlassender Sauberkeit und gelegentlicher Überfüllung weiterhin ein Gesamtkunstwerk, das jetzt auch noch ein verlässlich gutes Bahnhofsbistro besitzt.

(11) Mannheim Hbf: Stern am Bahnhofshimmel

Als die Jury Mannheim Hauptbahnhof im Jahr 2005 zum Bahnhof des Jahres kürte, war das Urteil einstimmig: Ein Lichtblick. Auch im Jahr 2013 strahlt dieser Stern am Bahnhofshimmel noch immer besonders hell. Dass eine Bahnhofserweiterung geplant ist, weiß die Jury natürlich und wartet freudig gespannt, was sich an diesem schönen Bahnhof noch so alles tut.

(10) München Hbf: Neubau? Ja bitte!

Bayern hat viele Bahnhöfe des Jahres vorzuweisen, aber die Landeshauptstadt gehört nicht zu den Preisträgern: Münchens Hauptbahnhof hat ein wenig den Charme einer Lagerhalle. „Dort sieht es aus wie bei Obi“, sagt ein Jury-Mitglied und keiner widerspricht. Um fair zu bleiben: München ist ein guter ordentlicher Bahnhof, besonders wenn man zum Boden oder geradeaus schaut. Ein Blick ins Hallendach und der Reisende versteht, warum Deutsche Bahn und Stadt seit Jahren um einen Neubau ringen.

(9) Hamburg Hbf: Die Lässigkeit fehlt

Dieser Bahnhof ist eine ehrliche Haut. Als extrem lebendiger Großstadtbahnhof mit einer kleinen Tendenz zur Überfüllung, ist Hamburg der Jury immer eine Reise wert. Doch hat sich bei den verschiedenen Vorort-Tests über die Jahre nie die ganz große Begeisterung eingestellt. „In Hamburg Hauptbahnhof fehlt einfach die gewisse Lässigkeit. Das Gedränge ist so dicht, dass man kämpft, um wieder rauszukommen.“



(8) Frankfurt am Main Hbf: Mit Graf Koks in der Lounge

Imposant ist der Koloss allemal. Auch ein städtisches Innenleben jenseits von hektischen Abfahrten und Ankünften entwickelt sich so langsam in dem Bahnhof der Main Metropole. Dennoch ist der Frankfurter Hauptbahnhof für die Jury noch kein Goldmedaillenanwärter. „Der Vorplatz bleibt Frankfurts große Schwäche. Hier lädt nichts zum Verweilen ein, dazu ist das Umfeld einfach zu ruppig“, urteilt die Jury. „Das gilt auch für die Seiteneingänge.“ Einzige Ausnahme: „Frankfurt hat die DB-Lounge mit dem sagenhaftesten Blick. Wer da oben sitzt, fühlt sich wie Graf Koks.“

(7) Köln Hbf: Bahnhof in Beichtstuhlhöhe

Eine Test-Reise in die Metropole des rheinischen Frohsinns ist für die Jury jedes Jahr mehr Lust als Last. „So wie die Menschen in der Stadt, so ist ihr Bahnhof: extrem lebendig, offenherzig, freundlich, international“, schwärmt die Jury. Ein heißer Kandidat für die Goldmedaille und dank Dom der einzige Bahnhof Deutschlands, in dem man aus dem ICE-Bordbistro nahtlos in den Beichtstuhl wechseln kann.

(6) Göttingen: Die Jury dankt 109 Einsendern

Ein Dank der Jury an die 109 Einsender, die den richtigen Weg gewiesen haben: Göttingen ist der Großstadt Bahnhof des Jahres 2013.

(5) Stuttgart Hbf: Im Abriss

Auch wenn er vielen Stuttgartern aus politischen und heimatlichen Gründen am Herzen liegt: Bei ihrem Besuch in der baden-württembergischen Landeshauptstadt war die Jury einig: „Aus Kundensicht ist der Stuttgarter Hauptbahnhof kein Bahnhof des Jahres. Nach Jahren der Vernachlässigung ist er nun vor allem eine Großbaustelle.“ Traurig aber wahr: ein Baustellenbahnhof kann nicht gewinnen, so sehr sich das Personal vor Ort auch um einen guten Dienst am Kunden bemüht.

(4) Berlin Hbf: Fingerzeig für die Zukunft

Die Faszination hat auch fünf Jahre nach der Eröffnung nicht nachgelassen. „Der Berliner Hauptbahnhof ist ein Gesamtensemble mit Signalwirkung und gibt dem Verkehrsträger Schiene einen visionären Touch. Wo, wenn nicht hier, können Reisende sehen, wie es mit der Eisenbahn in Zukunft weitergeht? Gespannt wartet die Jury nun darauf, ob sich die Bebauung des Umfelds und die Situation für Fahrradfahrer günstig entwickelt, und wie der Bahnhof noch besser an den Stadtverkehr angebunden wird. Wehrmutstropfen: Die Jury bemerkt ein leichtes Nachlassen bei der Sauberkeit.“

(3) Barsinghausen: DB muss die Ärmel hochkrempeln

Die Jury kam, sah und war entzückt: „Barsinghausen verfügt über ein extrem schönes Empfangsgebäude, das der Arbeitersamariterbund vorbildlich neu belebt hat.“ Die Jury hat dort wieder alles gefunden, vom Bistro bis hin zur Fahrkarte, was der Reisende unterwegs braucht. Ein Sieger sieht trotzdem anders aus: „Leider sind Bahnsteige und die Unterführung, die in der Hand der Deutschen Bahn liegen, weiterhin kein Ruhmesblatt.“



(2) Hannover Hbf: Favorit trotz schmutziger Rückseite

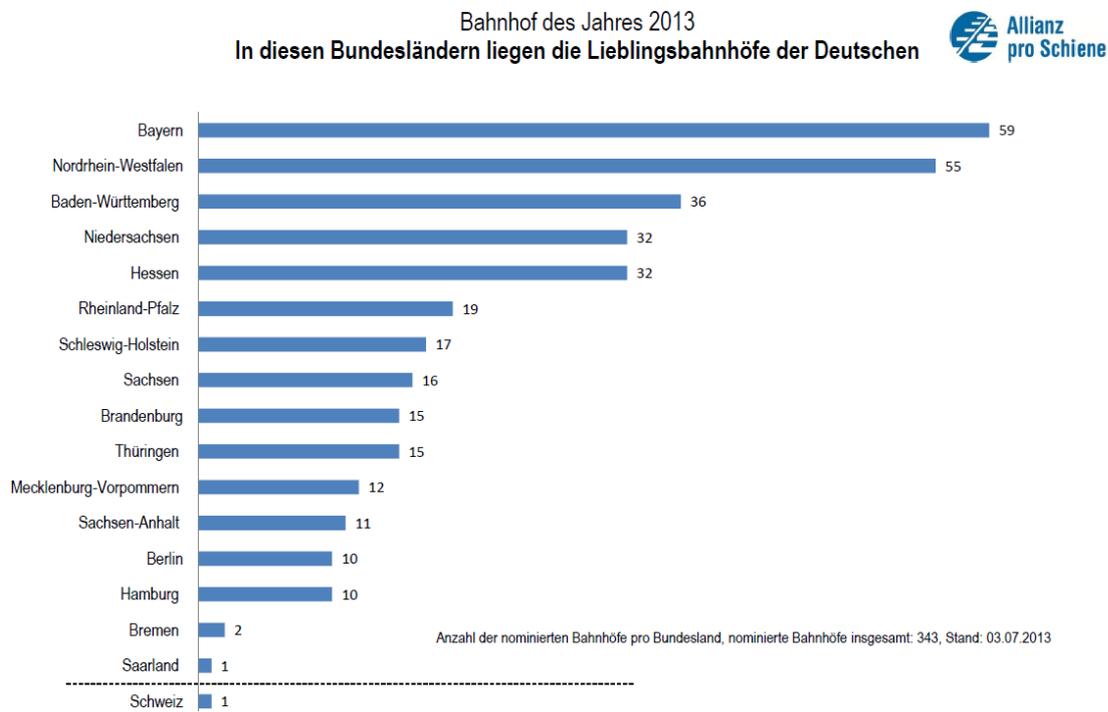
Gerne kommt die Jury in der niedersächsischen Landeshauptstadt vorbei. Schließlich ist Hannover der erste Großstadtbahnhof, der überhaupt die Plakette „Bahnhof des Jahres“ für sich gewonnen hat. Auch beim diesjährigen Vorort-Test freute sich die Jury wieder an dem wunderschönen Vorplatz. Dass der Hinterausgang zum Raschplatz ein wenig einschmuddelt, trübte den Gesamteindruck. Die Jury empfiehlt dem Management einen Lernbesuch beim Nachbarn Göttingen. Trotzdem bleibt Hannover Favorit: „Ein quirliger, urbaner, lebendiger Bahnhof, in dem zu jeder Tages- und Nachtzeit das volle Stadtleben spielt.“

(1) Leipzig Hbf: Einsenderliebling auf dem Sprung zum zweiten Titelgewinn

Natürlich kann ein Bahnhof zwei Mal gewinnen. Und so macht sich die Jury auch in diesem Jahr hochgespannt auf den Weg, um den Einsenderliebling wieder einem strengen Vorort-Test zu unterziehen. Das Ergebnis: Auch diesmal nahm Deutschlands größter Kopfbahnhof spielend alle Hürden, die die Bahnhofstester sich ausgedacht hatten. Doch es soll ja noch besser werden in Leipzig, erfuhr die Jury: „Wir kommen wieder, wenn im Dezember der Tiefbahnhof eröffnet. Mit fertigem Citytunnel und neuer Fahrradanlage spielt Leipzig im nächsten Jahr ganz vorne mit.“



Einsender-Ranking: Die beliebtesten Bahnhöfe



Einsender-Ranking: Die eifrigsten Bahnhoffans

