

Datum: 25.08.2017

Bahnhof des Jahres 2017

Wittenberg und Bayerisch Eisenstein gewinnen Titel

Jury kürt die besten Bahnhöfe in den Kategorien Alltagsmobilität und Tourismus

Berlin, den 25. August 2017. Nach Testreisen durch ganz Deutschland hat die Jury ihr Urteil gefällt: Der Hauptbahnhof von Lutherstadt Wittenberg und der Grenzbahnhof Bayerisch Eisenstein im Bayerischen Wald gewinnen den Titel „Bahnhof des Jahres 2017“. Zum 14. Mal in Folge ehrt die Allianz pro Schiene damit die kundenfreundlichsten Bahnhöfe Deutschlands. Der Bahnhofsneubau im sachsen-anhaltischen Wittenberg überzeugte die Jury in der Kategorie „Alltagsmobilität“ mit seiner „Offenheit zum Himmel hin und einer Sachlichkeit, die niemals kalt ist“. Auf ihrer Fahrt durch Bayern stießen die Bahnhofstester im hintersten Winkel des Bayerischen Waldes direkt auf der Staatsgrenze zu Tschechien auf den Bahnhof Bayerisch Eisenstein: Dieser Überlebende des kalten Krieges begeisterte die Jury „mit einer gelebten europäischen Grenzkultur“ in der Kategorie „Tourismusbahnhof“. Die [Jury des renommierten Wettbewerbs](#) besteht aus Vertretern des Fahrgastverbandes Pro Bahn, dem Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV), dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), dem ACE Auto Club Europa, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) und der Allianz pro Schiene. Um touristische Qualitäten der Bahnhöfe zu bewerten, reisen außerdem Verkehrsexperten des Deutschen Tourismusverbandes (DTV) und der Kooperation „Fahrtziel Natur“ mit.

Wittenberg: Der Reformbahnhof



Dass ein Bahnhofsneubau immer ein Wagnis ist, weiß die Jury, denn häufig überwiegt die ehrwürdige Tradition das moderne Leichtgewicht. „Doch das mit Reformen bestens vertraute Wittenberg hat das Meisterstück eines kompletten Bahnhofsneubaus souverän vollbracht“, lobte die Jury. Der neue Hauptbahnhof der Lutherstadt überzeugt als „modernes, helles, einladendes

Entree zu einem geschichtsträchtigen Ort“. Die seriöse schwarze Klinkerfassade und das luftige Zeltdach vermittele dem Reisenden – ob Pilger, ob Pendler - das Gefühl: „Hier gehst du nicht verloren,

Kontakt: Dr. Barbara Mauersberg – Pressesprecherin

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

hier findest du dich zurecht.“ Statt Prunk und Protz walte im Bahnhof von Wittenberg eine Liebe zum Detail, die trotz der sachlichen Nüchternheit niemals kalt oder herzlos wirke. Das CO2-freie energetische Innenleben des Bahnhofs passe bestens zur protestantischen Tugend der Sparsamkeit: „Dieser Reformbahnhof hätte sogar Martin Luther gut gefallen“, urteilte die Jury.

Bayerisch Eisenstein: Der große Wiedervereinigte



Auf ein „Idyll für Grenzgänger“ stoßen Touristen in Bayerisch Eisenstein. Der monumentale Doppelbahnhof steht zur Hälfte auf bayerischem Staatsgebiet, zur Hälfte liegt er in Tschechien. Wo früher der Eiserne Vorhang regierte, „atmet das frisch renovierte Bahnhofs-

Ensemble heute wieder den guten Geist gelebter europäischer Grenzkultur“, schwärmte die Jury. Die Wiedervereinigung der beiden Bahnhofshälften sei so überzeugend gelungen, dass „Wanderer im Bayerischen Wald den Rucksack abschnallen, um sich den gastlichen Grenzverkehr im Bahnhof von Bayerisch Eisenstein in aller Ruhe anzusehen“. Der Bahnhof sei nicht nur „ein gutes Sprungbrett für Ausflügler. Er ist auch selber zum lohnenden Ausflugsziel geworden“, stellte die Jury fest. Die Übernahme des deutschen Bahnhofsteils durch den Naturpark Bayerischer Wald sei für Reisende ein „echter Glücksfall“: Diverse Museen im Bahnhof, eine propere Bahnhofsallee, Gastronomie auf deutscher und tschechischer Seite, „mehr Bahnhof geht eigentlich nicht“, urteilt die Jury über den ersten internationalen Bahnhof des Jahres in der Geschichte des Wettbewerbs.

14 Jahre Bahnhof des Jahres: Gute Bahnhöfe sind eine Gemeinschaftsaufgabe

„In 14 Jahren ist die Jury immer wieder darauf gestoßen, dass ein stimmiges Konzept vor Ort entscheidend für den Sieg ist“, sagte Dirk Flege, Jury-Mitglied und Allianz pro Schiene-Geschäftsführer am Freitag in Berlin. „Überall, wo das Land, Städte, Gemeinden und die Bahn mit Herzblut zusammenarbeiten, entsteht früher oder später ein Kundenliebling.“ Diese Erfahrung sei auch 2017 wieder bestätigt worden, sagte Flege. „In Wittenberg waren die Bürger frühzeitig beteiligt, als es um Abriss und Neubau ihres Bahnhofs ging. Stadt und Bahn haben Flächen getauscht und gemeinsam geplant. Sogar einen Spielplatz hat dieser Hauptbahnhof direkt vor der Tür.“ In Eisenstein habe die Bahn das für Verkehrszwecke zu gewaltig dimensionierte Gebäude an den Naturpark verkauft. „Das Ergebnis: Der Bahnhof ist regional bestens verwurzelt. Touristen können davon nur profitieren.“

Bayern Bundesland mit den meisten Siegern

Mit Bayerisch Eisenstein hat Bayern jetzt bereits den fünften Siegerbahnhof hervorgebracht – damit besitzt kein anderes Bundesland mehr ausgezeichnete Bahnhöfe als Bayern. Die Siegerbahnhöfe der vorigen Jahre waren 2016: Stralsund und Steinheim in Westfalen, 2015: Marburg und Obstfelderschmiede/Lichtenhain, 2014: Dresden und Hünfeld, 2013: Göttingen und Oberursel, 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.



Die Checkliste immer dabei

Mit dem Wettbewerb „Bahnhof des Jahres“ prämiiert die Allianz pro Schiene seit 2004 jährlich die besten Bahnhöfe in Deutschland. 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 Informationen:

- [Würdigungen und Faktenblätter zu den beiden Siegerbahnhöfen 2017 online und auf den folgenden Seiten der Pressemappe](#)
- [Kurzfilm: Das hat der Jury in Wittenberg und Bayerisch Eisenstein gefallen](#)
- Pressefotos zum Download: [Wittenberg](#) und [Bayerisch Eisenstein](#)
- [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 23 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, FEANDC, VBB und VDEI sowie die Technische Hochschule Wildau, die TH Mittelhessen, die FH Aachen und die TU Berlin. Die Mitgliedsverbände vertreten mehr als 2,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von rund 150 Unternehmen der Bahnbranche mit insgesamt 30 Milliarden Euro Umsatz im Schienenverkehr.



**Bahnhof
des Jahres**



**Allianz
pro Schiene**

Würdigung Lutherstadt Wittenberg Hbf

Der Reformbahnhof



Kein Pomp, kein Prunk: Dafür seriöse Klinkerfassade, Vorplatz mit Zelt und Solarzellen auf dem Dach. Dieser Bahnhofsneubau hätte Martin Luther gefallen. Die Jury mochte den kleinen Schwarzen auch.

Jeder Bahnhofsneubau ist riskant. Gefühle ranken sich ums alte Gemäuer und die altehrwürdige Tradition lässt die Moderne schnell wie ein Leichtgewicht aussehen. Wahrscheinlich ist es kein Zufall, dass ausgerechnet das mit Reformen und Reformatoren vertraute Wittenberg das Meisterstück eines kompletten Bahnhofsneubaus souverän vollbracht hat. Stadt, Land, Bahn und Bürger zogen hier an einem Strang, und sie haben für die Reisenden ein sehr modernes, helles, einladendes Entree zu einem geschichtsträchtigen Ort geschaffen.

Luthers Prinzip der „innerweltlichen Askese“ scheint den Gestaltern dabei oberstes Prinzip gewesen zu sein: Keine Schnörkel, keine Verzierungen, keine Gigantomanie, aber überall Liebe zum Detail, gepaart mit Zweckmäßigkeit und Offenheit zum Himmel hin. Das große luftige Zeltdach, das eine zukunftsweisende Mischung aus Bahnhofshalle und Vorplatz darstellt, schirmt den Reisenden bei Regen und lässt ihm zugleich Luft zum Atmen. Der moderne Mensch mit seiner metaphysischen Unbehaustheit im Reisegepäck fühlt sich unter dieser luftigen Membran angemessen aufgehoben. Lutherstadt Wittenberg Hauptbahnhof ist sachlich, ohne kalt zu sein. Auch in dem hochwertigen schwarzen Klinker, der den Flachbau des neuen Hauptgebäudes einkleidet, zeigt die Moderne ein vertrauenserweckendes Gesicht, das dem Eintretenden verspricht: „Hier gehst du nicht verloren, hier findest du dich zurecht.“

Die Beschilderung ist vorbildlich. Überall wird der Reisende diskret aber verständlich geleitet. Ein neu gepflasterter Weg führt – für Rollkoffer geeignet und mit Blindenleitstreifen versehen – ins Zentrum von Wittenberg und damit geradewegs hin zu der Schlosskirche, an deren Portal Luther vor 500 Jahren seine Thesen genagelt haben soll. Von einem stattlich großen Busbahnhof gleich unter dem



**Bahnhof
des Jahres**



**Allianz
pro Schiene**

Membrandach fahren die Pendler ins Umland weiter. An den Wartehäuschen gibt es auf einer Rückwand einen Stadtplan. Und die Taxen? Kommen natürlich da an, wo das Zeltdach noch hinreicht. Das Reisezentrum verkauft Tickets für den Fern- und Nahverkehr aus einer Hand und für E-Autos und E-Bikes gibt es eine Stromtankstelle.

Das Innenleben des Bahnhofs ist ebenfalls gut gerüstet für Pendler- und Pilgerströme aller Art: Ein heller Wartebereich mit Blick auf die Abfahrtszeiten öffnet sich hin zu einer Bäckerei und einem Buchladen. Im Rücken der Wartenden erinnert ein Kachelmosaik an den alten abgerissenen Vorgängerbahnhof, damit auch die Tradition einen kleinen Ehrenwinkel behält. Auf einem Monitor können Reisende außerdem einen Blick auf das energetische Innenleben des Bahnhofs werfen. Denn Wittenberg spielt auch in Sachen protestantischer Sparsamkeit in der ersten Liga: Als „grüner Bahnhof“ erzeugt Wittenberg CO2 neutral seinen Strom auf dem eigenen begrünten Dach und holt geothermisch seine Wärme und Kälte aus der Erde. Auch Fahrgästen, die Handy oder Laptop im Wartebereich an die Steckdose klemmen, liefert der Bahnhof den selbsterzeugten Ökostrom.

Nur einen winzigen Abzug von der Bestnote gibt es für den gekachelten Fußgängertunnel zu Gleis 5: Der Durchgang ist – bei aller Liebe zur strengen Lehre - vielleicht zu klösterlich karg geraten. Und einen durchgehenden ICE nach Rom, den müssen die Reisenden auch im Luther-Jahr verschmerzen. Aber vielleicht muss das so sein im Bahnhof des Jahres 2017.

Berlin, im August 2017

Jury Bahnhof des Jahres

In der Jury des Wettbewerbs Bahnhof des Jahres sind die drei großen deutschen Kundenverbände vertreten: Pro Bahn, der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV). Auch der Auto Club Europa (ACE) entsendet seit 2008 ein Jury-Mitglied – schließlich fahren nicht wenige Bahnkunden mit dem Auto zum Bahnhof. Seit 2012 ist zudem der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) an Bord. Alle fünf Organisationen sind Mitglied der Allianz pro Schiene, die ihrerseits durch ihren Geschäftsführer in der Jury vertreten ist.

Bei der Auswahl des Sonderpreis Tourismus wird die Stamm-Jury von Tourismus-Experten unterstützt: Die Kooperation Fahrtziel Natur, die NaturFreunde Deutschlands und der Deutsche Tourismusverband senden je eine Vertreterin.

[Das sind die 10 Gesichter der Jury.](#)



Lutherstadt Wittenberg Hbf

Daten, Zahlen, Fakten

*Gemeinde Lutherstadt Wittenberg im östlichen Teil von Sachsen-Anhalt
Einwohnerzahl (Stand 30.09.2016): 48.620*

Lage und Bedeutung:

Im Osten des Bundeslands Sachsen-Anhalt liegt direkt an der Elbe die historische Stadt Wittenberg. Der Hauptbahnhof Lutherstadt Wittenberg ist nur zehn Minuten zu Fuß vom Stadtkern entfernt. Hier gibt es eine historische Altstadt und mehrere UNESCO Weltkulturerbe zu besichtigen. In nur 30 Minuten sind Reisende mit dem ICE in Berlin oder in Leipzig. Der Hauptbahnhof bietet aber nicht nur schnelle Verbindungen: Er ist auch – nach dem nordrheinwestfälischen Horrem - der zweite grüne Bahnhof in Deutschland. Mit Photovoltaikanlage, Regenwasseraufbereitung oder Geothermie ist der Bahnhofsneubau Ende 2016 als CO₂ neutraler Bahnhof eröffnet worden. Im Empfangsgebäude stehen den Reisenden eine Bahnhofsbuchhandlung, eine Bäckerei und ein offener Wartebereich mit bequemen Sitzmöglichkeiten zur Verfügung. Zudem können Reisende die Lademöglichkeiten für Elektrogeräte und ein WLAN-Hotspot im Gebäude nutzen.

Touristische Ziele:

In der Lutherstadt Wittenberg gibt es eine Vielzahl von kulturhistorischen Gebäuden zu besichtigen. Die Stadt wurde geprägt durch die lutherische Reformationsbewegung, aber auch andere großer Reformatoren wie z.B. Philipp Melanchthon und Johannes Bugenhagen beeinflussten die Residenzstadt. Heute können Besucher die bekannte Wittenberger Schlosskirche, an die Martin Luther am 31. Oktober 1517 die 95 Thesen angenagelt haben soll, besichtigen. Neben der Schlosskirche besitzt die Stadt insgesamt drei weitere Weltkulturerbestätte. Das Lutherhaus, das ehemalige Augustinerkloster, ist das größte reformationsgeschichtliche Museum der Welt. Im Melanchthonhaus, einst die meist besuchte Universität Europas, gibt es eine Dauerausstellung über die größten Humanisten und Reformatoren. Des Weiteren sollte man die Stadtkirche St. Marien besuchen, in der die erste heilige Messe in deutscher Sprache abhalten wurde. In diesem Jahr wird 500 Jahre Reformation mit einer Vielzahl an Veranstaltungen gefeiert. Mit dem Reformationsfest am 31. Oktober erreichen die Festlichkeiten ihren Höhepunkt. Die Stadt ist ein spannendes Reiseziel, von dem man sich selbst ein Bild machen sollte. Wie schon Martin Luther sagte: „Es ist besser mit eigenen Augen zu sehen als mit fremden.“

Geschichte des Bahnhofs:

28.08.1841	Erreichte erstmals die Anhalter Bahn die Stadt Wittenberg
10.09.1841	Durchgängiger Betrieb der Strecke zum Anhaltener Bahnhof in Berlin
1841	Erstes Bahnhofsgebäude errichtet (heute eins der ältesten ehemaligen Bahnhofsgebäude in Deutschland)
1859	Bau der ersten Eisenbahnbrücke über die Elbe, damit wurden Bitterfeld mit Wittenberg direkt verbunden
1859	Neues Bahnhofsgebäude gebaut im Stil eines Schweizerhauses
15.10.1875	Strecke Wittenberg-Falkenberg (Elster) eröffnet
13.11.1877	Drittes Bahnhofsgebäude eingeweiht



16./20.04.1945	Bahnhof durch Luftangriffe zerstört
1948-1951	Wiederaufbau des Empfangsgebäudes
1978	Elektrischer Zugbetrieb startet auf der Bahnstrecke Berlin-Halle
1996	Umbaumaßnahmen des Bahnhofs – etwa mit neuen Bahnsteigen
07.03.2011	Vorstellung der Idee des zweiten grünen Bahnhofs in Deutschland durch den damaligen Verkehrsminister, Karl-Heinz Daehre, in Sachsen-Anhalt
Mitte 2015	Baubeginn des neuen Bahnhofs
Ende 2015	Abriss des alten Empfangsgebäudes
09.12.2016	Eröffnung des neuen grünen Bahnhofs

Bahnhof in Zahlen:

- Durchschnittliche Reisende und Besucher: 3988 pro Tag
- Durchschnittliche Züge pro Tag: etwa 220 Züge, davon 150 Regionalzüge
- Parkmöglichkeiten und Fahrradparkplätze vorhanden in Zuständigkeit der Stadt
- Anzahl der Bahnsteiggleise: 6

Technische Daten:

- Maße Empfangsgebäude: Länge 48/ Breite 21/ Höhe 11 Meter
- Primärtragwerk in Stahlbeton und Stahl
- Fassade: Klinker 43 Prozent, Glas 57 Prozent
- Bruttogrundfläche Erdgeschoss: 658 m²
- Halle und Wartebereich 168 m² (ohne Flur)
- Sitzplätze Wartebereich 24 mit Stromanschluss, W-LAN Hotspot
- Länge Bahnsteig 1 - 140 m
- Bahnsteig 2 - 457 m
- Bahnsteig 3 - 422 m
- Bahnsteig 4 - 371 m
- Bahnsteig 5/6 - 155 m

Investition

- Gesamtinvestition durch DB/Bund, Land Sachsen-Anhalt und Stadt: 14,95 Mio. Euro
- Errichtung eines neuen und Abriss des alten Empfangsgebäudes: 6 Mio. Euro
- Neubau Bahnsteig: 5/6 6,45 Mio. Euro
- Umgestaltung Bahnhofsvorplatz: 2,5 Mio. Euro und Busbahnhof

Klimafreundliche Maßnahmen:

- Gründach 230 m²
- Photovoltaik-Fläche auf Dach 120 m²
- Leistung: Photovoltaik 20.500 kWh/a
- Geothermie: Heizleistung 35 kW, Kühlleistung 18 kW



**Bahnhof
des Jahres**



**Allianz
pro Schiene**

Würdigung Bayerisch Eisenstein

Der große Wiedervereinigte



Der hat schon kältere Zeiten überlebt: Der Grenzbahnhof Bayerisch Eisenstein empfängt Touristen mit neuem Glanz. Die deutsche Seite und das Duplikat auf der tschechischen Seite sind beide renoviert.

Europa in der Krise? Nicht in Bayerisch Eisenstein. Der monumentale Doppelbahnhof direkt auf der Grenze zwischen Deutschland und Tschechien hat das Schlimmste hinter sich: Eiserner Vorhang, vernagelte Grenze, Verfall. Heute atmet das frisch renovierte Bahnhofs-Ensemble einer gesamteuropäischen Zukunft entgegen. Grenzen? Sind auf Steinmarkierungen im Fußboden geschrumpft. Militärposten? Nicht zu sehen. Stacheldraht? Abgebaut. Dafür gibt es in diesem Zwillingsbahnhof zwei Wartesäle, zwei Bahnhofsrestaurants und zwei Gleisanlagen, auf denen zwei Brüder-Bahnen in zwei verschiedene Länder hineinfahren. München oder Prag, das ist doch eine echte Wahl. Kein Wunder also, dass Touristen, die im Bayerischen Wald oder im Böhmerwald eigentlich wandern wollen, den Rucksack abschnallen und dem gastlichen Grenzverkehr im Bahnhof von Bayerisch Eisenstein einen eigenen Besuch abstatten.

Der Bahnhof von Bayerisch Eisenstein muss keine Pendlerströme aufnehmen. Während die tannengrüne Waldbahn im Stundentakt vor allem Touristen aus dem flachen Plattling in die Höhe befördert, versteht sich der Bahnhof als federndes Sprungbrett für Ausflüge in die Umgebung. Ein Wartesaal mit historischem Fußboden und Bänken erwärmt Wanderer auch an kühlen Regentagen, Schließfächer stehen bereit und eine Beschilderung verrät auf Deutsch und Tschechisch, wie es vom Bahnhof aus weitergeht. Im früheren Wartesaal der ersten Klasse ist auf der bayerischen Seite ein Wirtshaus untergekommen, das die übliche Bahnhofsgastronomie mühelos in den Schatten stellt. Unter einer Stuckdecke nimmt der Reisende Platz, während von der Wand Kaiser Franz Josef und König Ludwig II. auf gutgemachte Grünkernbuletten blicken.



**Bahnhof
des Jahres**



**Allianz
pro Schiene**

Ein Durchgangsbahnhof? Ein Durchlauferhitzer von erzwungener Mobilität? Das ist Bayerisch Eisenstein nirgendwo, am wenigsten in der großen Eingangshalle. Wo früher die Grenze mit Absperrungen buchstäblich das Gebäude teilte, zeigt heute ein gewaltiges Tischmodell, wie den Bahnhof ringsum Berge, Wälder und Täler umarmen, die gleich zu mehreren Natur- und Nationalparks gehören. Wer in dieser Halle steht, hört vom Großen Arber das Rauschen der Hochlagenfichten. Und ahnt, dass inzwischen auch Wölfe und Luchse in dies Idyll zurückgekehrt sind.

Dass die Deutsche Bahn ihr mächtiges Bahnhofsgebäude 2006 an den Naturpark Bayerischer Wald überschrieben hat, erweist sich für Besucher und Reisende heute als besonderer Glücksfall. Auf fünf Etagen und rund 3000 Quadratmetern ist den Machern das Kunststück gelungen, ihren Bahnhof selbst zum vollgültigen Ausflugsziel aufzuwerten. Im Bahnhof selbst sind verschiedene Museen und Sammlungen entstanden, die Touristen mit einem Ticket besichtigen können: Ein Fledermausmuseum, ein Skimuseum, eine historische Ausstellung zum Bau der Eisenbahnstrecke, eine Dokumentation aus den Zeiten des kalten Krieges. Die Bahnhofstraße hat mit dem Umbau von Bayerisch Eisenstein ebenfalls eine Renaissance erlebt: Hier finden Touristen heute eine Kunstgalerie, eine Glashütte, kulinarische Spezialitäten, ein weiteres Restaurant und ein Lokalbahnmuseum.

Mehr Bahnhof geht eigentlich nicht: Da auch die tschechische Seite mit Gastronomie, zollfreien Zigaretten und trinkfrohen Festen wirbt, umgibt den Bahnhof in diesem abgeschiedenen Winkel Bayerns ein Hauch von urlaubsgerechter Betriebsamkeit. Die passt gut zur Museums-Aura und zu einer vielsprachigen Weltläufigkeit, die immer auch lokal bestens verwurzelt ist. Der große Wiedervereinigte in Bayerisch Eisenstein ist gelebte europäische Grenzkultur. Denn was ist Reisen schließlich anderes, als Grenzen zu überwinden? Beifall für den ersten internationalen Tourismusbahnhof des Jahres 2017.

Berlin, im August 2017

Jury Bahnhof des Jahres

In der Jury des Wettbewerbs Bahnhof des Jahres sind die drei großen deutschen Kundenverbände vertreten: Pro Bahn, der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV). Auch der Auto Club Europa (ACE) entsendet seit 2008 ein Jury-Mitglied – schließlich fahren nicht wenige Bahnkunden mit dem Auto zum Bahnhof. Seit 2012 ist zudem der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) an Bord. Alle fünf Organisationen sind Mitglied der Allianz pro Schiene, die ihrerseits durch ihren Geschäftsführer in der Jury vertreten ist.

Bei der Auswahl des Sonderpreis Tourismus wird die Stamm-Jury von Tourismus-Experten unterstützt: Die Kooperation Fahrtziel Natur, die NaturFreunde Deutschlands und der Deutsche Tourismusverband senden je eine Vertreterin.

[Das sind die 10 Gesichter der Jury.](#)



Bahnhof Bayerisch Eisenstein - Železná Ruda-Alžbětín

Daten, Zahlen, Fakten

Bayerisch Eisenstein ist eine Gemeinde im niederbayerischen Landkreis Regen

Einwohnerzahl: rund 1.000

Lage und Bedeutung:

Die Gemeinde im Bayerischen Wald befindet sich im dicht bewaldeten Tal des Großen Regens, dem „Eisensteiner Tal“. Sie ist die nördlichste Gemeinde Niederbayerns und liegt an der Grenze zu Tschechien. Der Bahnhof Bayerisch Eisenstein ist ein Grenzbahnhof. Die Staatsgrenze zwischen Deutschland und Tschechien verläuft durch das Bahnhofsgelände und teilt das Bahnhofsgebäude. Die beiden Gebäudeflügel der Eisenbahngesellschaften wurden dem damaligen Stil entsprechend großdimensioniert gestaltet.

Der Durchgangsbahnhof fungiert als wichtige Schnittstelle ins tschechische Böhmen. So gelangen Reisende von Plattling, Regen über Zwiesel nach Bayerisch Eisenstein und von dort geht es weiter nach Prag (Praha), Pilsen (Plzeň) oder Klattau (Klatovy) in Tschechien.

Touristische Ziele:

Bayerisch Eisenstein bietet seinen Besuchern ein vielseitiges kulturelles und naturbelassenes Angebot. Der staatlich anerkannte Luftkurort im Eisensteiner Tal liegt in dem Erlebnisdreieck zwischen dem Großen Arber, dem Nationalpark Bayerischer Wald und dem Böhmerwald. Somit bietet die Gemeinde ein großes Angebot an Urlaubsaktivitäten zu jeder Jahreszeit. Es gibt gut markierte Wanderwege und Führungen mit fachkundigen Rangern, sodass die Wälder zu Fuß erkundet werden können. Für Mountainbiker gibt es Trails mit unterschiedlichen Schwierigkeitsstufen. Aber es sind natürlich auch gemütliche Radtouren auf einem weiten Radwandernetz möglich.

Zur Winterzeit bietet der Große Arber eins der modernsten Skigebiete Deutschlands. Mit vielen verschiedenen Liften gelangt man in die Höhen des Gebirges. Zudem bieten vier Langlaufzentren Loipen an, sodass einem umfangreichen Wintervergnügen nichts im Weg steht.

Zusätzlich zu den Aktivitäten in der Natur findet man im Bahnhof Bayerisch Eisenstein ein großes Angebot an Museen: die Naturparkwelten zeigen unterschiedliche Themen – ein Fledermauszentrum, interaktive Ausstellung zum Arber, Skimuseum, Eisenbahngeschichte vom dortigen Streckenbau und eine Modellbahnanlage.

Geschichte des Bahnhofs:

1877	Baubeginn des Empfangsgebäudes, direkt auf der Grenze zwischen Bayern und dem damals österreichischen Böhmen
1877	Aufnahme des Zugverkehrs
1878	Fertigstellung des Bahnhofs, der schon bald zur Touristenattraktion wird
1900	Blütezeit des Grenzbahnhofs, der zeitweise bis zu 120 Mitarbeiter beschäftigt
1918	Ende des Ersten Weltkriegs: Aus der bayerisch – österreichischen wird die bayerisch – tschechische Grenze
Bis 1945	Kürzeste Bahnstrecke zwischen München und Prag



Mai 1945	Die US-Feldpolizei übernimmt die Kontrolle über die Grenze
Juni 1945	Tschechisches Militär zieht in den tschechischen Bahnhofsteil ein
April 1946	Bayerische Grenzpolizei übernimmt die Aufsicht über den Grenzbahnhof
1946	US-Amerikaner errichten auf dem Bahnhofsvorplatz einen Bretterzaun
1948	Auf tschechischer Seite liegt der Bahnhof jetzt in der stark gesicherten Grenzsperrzone
1953	Der grenzübergreifende Bahnverkehr kommt zum Erliegen, die tschechische Seite zieht über die Gleisanlagen einen hohen Drahtzaun
1980	Deutsche Bundesbahn baut Stellwerk und Signale ab
1989	„Samtene Revolution“ in der Tschechoslowakei
Februar 1990	20.000 Menschen bilden eine Kette zwischen Bayerisch Eisenstein und Zelená Ruda
Juni 1991	Großes Fest im wiedervereinigten Bahnhof zum Fall des eisernen Vorhangs und der Wiedereröffnung des Grenzüberganges für den Schienenverkehr
1998 bis 2000	Renovierung des Mittelteils und Ausstellungsbau für das „Infozentrum Grenzbahnhof Eisenstein“
1999 bis 2000	Restaurierung des tschechischen Bahnhofsteils über ein EU-Förderprogramm
Mai 2004	EU-Beitritt der Tschechischen Republik
2006	Die Waldbahn verkehrt zeitweise durchgehend bis nach Špičák (Tschechien)
2006 bis 2007	Die Deutsche Bahn verkauft das Empfangsgebäude an den Naturpark Bayerischer Wald e.V.
2010	Grundlegende Sanierung des deutschen Bahnhofsteils, Kosten 5,14 Millionen Euro
Herbst 2016	Der Grenzbahnhof wird barrierefrei und gewinnt den Fahrtziel Natur Award
August 2017	Der Grenzbahnhof Bayerisch Eisenstein wird Bahnhof des Jahres 2017
15.10.2017	Jubiläum: 140 Jahre Grenzbahnhof. Mit feierlicher Enthüllung der Siegetafel „Bahnhof des Jahres 2017“

Eigentumsverhältnisse:

Durch den Grenzbahnhof Bayerisch Eisenstein verläuft die Staatsgrenze zwischen Deutschland und Tschechien. Der im Besitz der DB befindliche Teil des Empfangsgebäudes wurde am 01.11.2006 an den Naturpark Bayerischer Wald e.V. veräußert. Im Gebäude befindet sich noch ein Warteraum für die Reisenden der vertraglich der DB Station&Service AG gehört. Sonst sind keine Einrichtungen der Bahn im ehem. Empfangsgebäude vorhanden.

Bahnhof in Zahlen:

Durchschnittliche Reisende und Besucher: täglich ca. 760 Personen

Durchschnittliche Züge pro Tag: DB 16 Züge Ankunft und 16 Züge Abfahrt, CZ 10 Züge Ankunft und 10 Züge Abfahrt

Anzahl der Bahnsteiggleise: Mittelbahnsteig mit Gleis 2 und Gleis 4, Bahnsteig ist geteilt in DB Teil und CZ Teil. Gleis 1 ist inaktiv

Parkmöglichkeiten: P&R-Anlage mit 14 Stellplätzen und einem Behindertenstellplatz

Fahrradparkplätze: 9 überdachte Fahrradstellplätze



Service:

- Parkplätze: gebührenpflichtige Parkplätze vor dem Bahnhof im Eigentum des Naturparks Bayerischer Wald
- ÖPNV-Anbindung: Bushaltestelle direkt am Ausgang des Bahnhofes

Geschäfte, Gastronomie und Dienstleistungen:

- Historisches Restaurant aus dem Jahre 1877
- Im Untergeschoss ein Kellerlokal mit 25 Sitzplätzen für Veranstaltungen
- Im Bahnhof befinden sich die Naturparkwelten mit folgenden Einrichtungen:
 - Untergeschoss: Europäischem Fledermauszentrum
 - Erdgeschoss: interaktive Ausstellung zum Arber, König des Bayerwaldes
 - Obergeschoss: Skimuseum
 - Obergeschoss: Eisenbahngeschichte vom Bau der Strecke 1872 bis 1877
 - Dachgeschoss: Modelbahnanlage mit 100 m²

Technische Daten:

Maße Empfangsgebäude: 3.199 m²

Länge der Bahnsteige: Bahnsteig 1 81 m (inaktiv); Bahnsteig 2/4 240 m

Maße der Bahnsteigüberdachung: Keine Bahnsteigüberdachung; Bahnsteig 1 35 m Vordach auf deutscher Seite; Bahnsteig 2/4 eine Wetterschutzanlage für die Reisenden vorhanden

Quelle: Deutsche Bahn, Naturpark Bayerischer Wald