

Bahnhöfe als Drehscheiben nachhaltiger Mobilität und
Vitalitätszentren im ländlichen Raum:
Handlungsempfehlungen und Leuchtturmprojekte

Leuchtturmprojekte tragen die Auszeichnung:



Bahnhöfe als Drehscheiben nachhaltiger Mobilität und Vitalitätszentren im ländlichen Raum: **Handlungsempfehlungen und Leuchtturmprojekte**

HERAUSGEBER

Allianz pro Schiene e. V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
+49.30. 24 62 599-0
info@allianz-pro-schiene.de
www.allianz-pro-schiene.de

REDAKTION

Ulrike Hunscha, Allianz pro Schiene e. V.

V. I. S. D. P.

Dirk Flege, Geschäftsführer
Allianz pro Schiene e. V.

GESTALTUNG

Helena Thiede

STAND

1. Auflage, April 2024

BILDNACHWEISE

Deckblatt: Christopher Schmid / Allianz pro Schiene
Seite 5: Felix Kayser / Allianz pro Schiene
Seite 6: <https://www.bredavooriedereren.nl/mobiliteitsvisie/>
Seite 7: Peter Rosendahl und Bildschön GmbH / Allianz pro Schiene
Seite 9 beide: Stephan Röhl / Allianz pro Schiene
Seite 10: Frank Weser
Seite 11: Grafik – Gisela Sauter-Ackermann / Bahnhofsmision Deutschland e. V.; Bild – Tim Lehmann
Seite 12: Steffen Spitzner und Christopher Schmid
Seite 15: Bildschön GmbH / Allianz pro Schiene

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Inhalt	Seite
1. Editorial _____	4
2. Der Bahnhof als Drehscheibe nachhaltiger Mobilität _____	5 – 7
3. Der Bahnhof als Versorgungs- und Kulturzentrum _____	8 – 10
4. Der Bahnhof als sozialer Anker im ländlichen Raum _____	11 – 12
5. Handlungsempfehlungen _____	13 – 15
6. Schlusswort _____	15

1. Editorial

„Bahnhöfe sind nicht nur Transitorte und Durchgangszimmer. Bahnhöfe sind auch Orte der Hoffnung, des Glücks, der Trauer, des Wartens, der Begegnung [...]. Bahnhöfe sind oft die ersten Orte, die man in einer Stadt sieht. Und die letzten. Manchmal handelt es sich um eine Kathedrale. Manchmal um eine Kirche. Manchmal um eine Kapelle.“¹

So treffend beschreibt der Autor Jaroslav Rudiš den gesellschaftlichen Bedeutungshorizont von Bahnhöfen in seiner „Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen“. Aus Perspektive des Klimaschutzes sind Bahnhöfe gerade im ländlichen Raum² gleichzeitig Hoffnungsträger, um einen Wandel im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu unterstützen. Denn laut einer Studie im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums werden bis zu 70 Prozent aller Wege auf dem Land mit dem Auto zurückgelegt.³⁺⁴ Klima- und umweltschonende Verkehrsmittel wie Bahn, Bus und Fahrrad spielen hier bislang noch immer eine Nebenrolle.

Um Verkehr auf dem Land klimafreundlich zu gestalten, müssen attraktive Alternativen zum privaten Pkw geschaffen werden. Mobilitätsforscherinnen und -forscher stimmen darin überein, dass Bahnhöfen⁵, die verkehrliche und soziale Angebote verknüpfen, vor allem in Klein- und Mittelzentren eine Schlüsselfunktion zukommt, die auch in ökonomischer Hinsicht standortrelevant ist.

Ein moderner Bahnhof im ländlichen Raum sollte dementsprechend nicht nur für Reisende ein zentraler Anlauf- und Versorgungspunkt sein. Als sozialer Anker seines Standorts sollte

er gleichzeitig einen Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe der Einheimischen leisten. Voraussetzung dafür ist wiederum, dass der Zugang zu umweltfreundlicher Mobilität so niedrigschwellig wie möglich gestaltet ist – sowohl infrastruktur- als auch angebotsseitig.

Im Allianz pro Schiene-Projekt *Bahnhöfe als Drehscheiben nachhaltiger Mobilität und Vitalitätszentren im ländlichen Raum* haben wir uns mit unserem Aufruf *Bahnhof belebt!* auf die Suche nach Bahnhöfen in Klein- und Mittelzentren im gesamten Bundesgebiet gemacht, die diese Ansprüche schon heute erfüllen und positiv in ihr Umfeld ausstrahlen. Das Vorhaben wurde vom 01.04.2022 bis zum 30.04.2024 durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) und das Umweltbundesamt (UBA) gefördert. Die Mittelbereitstellung ist auf Beschluss des Deutschen Bundestages erfolgt.

Um der Suche nach diesen multifunktionalen Bahnhöfen ein fundiertes Profil zu geben, haben wir vom März bis April 2023 gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Kernzielgruppen (relevante Akteurinnen und Akteure des Verkehrssektors, Verbände der Zivilgesellschaft und Entscheiderinnen und Entscheider auf Bundes- und Landesebene) essenzielle Anforderungen in den drei Clustern Verkehr, Ökonomie und Soziokultur definiert, die neben weitreichender Barrierefreiheit und hoher Aufenthaltsqualität Schlüsselemente sind, um Bahnhöfe zu lebendigen Zentren ihrer Region zu machen.

Die vorliegenden Handlungsempfehlungen sind das Ergebnis des zweijährigen Projektprozesses. Um zu illustrieren, dass es viele unterschiedliche Wege gibt, einen Bahnhof mit umfassender gesellschaftlicher und klimapolitischer Relevanz zu gestalten, stellen wir außerdem ausgewählte Best-Practice-Beispiele aus ganz Deutschland vor. Sie alle sind Vorbilder für eine kreative und engagierte Gemeinschaftsleistung, die mit eigenen Ideen einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft leisten.

1 Jaroslav Rudiš: Gebrauchsanweisung fürs Zugreisen. München 2021, S.236.

2 Der Terminus ländlicher Raum referenziert an dieser Stelle die Definition des BBSR, also Regionen in Deutschland mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mind. 50%, ab einer Einwohnerdichte unter 150 E./km², sowie Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50% mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mind. 100 E./km². Siehe: BBSR: *Laufende Raumbewertung – Raumbegrenzungen*.

3 Siehe: MiD -Ergebnisbericht 2017, S. 47.

4 Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass die tägliche Daseinsvorsorge auf dem Land immer längere Wege beansprucht. Dies liegt insbesondere am demografischen Wandel, einer abnehmenden Siedlungsdichte und dem Rückzug von Dienstleistungen wie Arztpraxen oder Einkaufsmöglichkeiten. Ausführlich dazu siehe: VCD Factsheet „Verkehrswende im ländlichen Raum“, S. 3.

5 Anm. der Autorin: In diesem Artikel bezieht sich die Definition Bahnhof nicht nur auf die Bahnsteiganlagen und das Empfangsgebäude, sondern schließt ebenso das unmittelbare Umfeld wie zum Beispiel den Bahnhofsvorplatz mit ein.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages





2. Der Bahnhof als Drehscheibe nachhaltiger Mobilität

Die Bedeutung und Potenziale einer intakten ländlichen Bahninfrastruktur wurde spätestens mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 deutlich: Rund 30 Prozent der Deutschen leben in ländlichen Räumen. Sie konnten jedoch nur dann von dem Sonderangebot profitieren, wenn entsprechende verkehrliche Voraussetzungen wie zum Beispiel eine Anbindung an die Schieneninfrastruktur und ein Verkehrsangebot mit günstigen Taktungen erfüllt waren. Entsprechend konnte auch der regionale Tourismus in ländlichen Räumen nur dann vom 9-Euro-Ticket profitieren, wenn die Orte mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) gut erreichbar waren.

Darum ist es erfreulich, dass Bahnhöfe nach jahrzehntelangem Fokus auf Infrastrukturen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) auch raum- und verkehrspolitisch wieder einen neuen Stellenwert einnehmen: So hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2022 das Gesamtprogramm *BahnhofskonzeptPlus* auf den Weg gebracht, mit dem bis zum Jahr 2030 mehr als 3000 Verkehrsstationen und Empfangsgebäude modernisiert werden sollen, um die Attraktivität kleinerer und mittlerer Bahnhöfe zu steigern.⁶ Aber auch andere Ministerien fördern Mobilitätsstandorte in ländlichen Räumen. So unterstützt etwa das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) mit dem Förderprogramm *LandStation – Verknüpfte Mobilität in ländlichen Räumen* modellhafte

Projekte, die Mobilitätsstationen und Mehrfunktionshäuser innovativ kombinieren.

Als Knotenpunkte mit hoher Mobilitäts- und Aufenthaltsqualität, in denen die Bedürfnisse der (Fahr-)Gäste im Mittelpunkt stehen, haben sie das Potenzial, physische Mobilität nachhaltig und in großem Umfang zu gewährleisten. Ihre Mobilitäts- und Aufenthaltsqualität wird wiederum an den folgenden Güte Merkmalen bemessen:

a) Der Bahnsteig, das Empfangsgebäude und sein Umfeld sind barrierefrei

Die komplette Infrastruktur des Bahnsteigs, des Gebäudes und auch des näheren Umfeldes sollte komplett barrierefrei gestaltet sein. Denn: Ein barrierefreier Zutritt zum Empfangsgebäude und zum Bahnsteig stiftet gesellschaftlichen Nutzen für alle. Er ist Bedingung dafür, um unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen (Familien, älteren Menschen, Pendlerinnen und Pendlern, Menschen mit Behinderung) mit verschiedenen Bedürfnissen einen gleichberechtigten Zugang zu nachhaltiger Mobilität zu ermöglichen. Um als barrierefrei zu gelten, sollten Bahnhöfe, Bahnsteige und ihr Umfeld bestimmte Merkmale erfüllen:

- Sie sollten über einen stufenfreien Zugang verfügen.
- Die Wege zum und vom Bahnhof sowie zu den Gleisen sollten beleuchtet, kurz und gut einsehbar sein, und

⁶ Der Mitteleinsatz wurde im Jahr 2024 gekürzt. Das Programm wird weiter fortgesetzt.

verfügen idealerweise über taktile Leitsysteme für sehbehinderte Menschen.

- Die Anbindung an den öffentlichen Straßenraum sollte eben sein.
- Vorhandene Aufzüge sollten funktionsfähig sein und genügend Bewegungsradius für Rollstühle bieten.



b) Der Bahnhof zeichnet sich durch Mobilitätsvielfalt aus

Um den zum Teil sehr unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen gerecht zu werden, sollten mehrere verschiedene umweltschonende Angebote am Bahnhof miteinander verknüpft sein: Schienen-, Linienbus- und Fahrradverkehr sowie Carsharing-Angebote, On-Demand-Services und Taxis. Im Idealfall sind die Taktungen der unterschiedlichen Öffentlichen Verkehrsmittel aufeinander abgestimmt. So wird es möglich, ohne langes Warten unkompliziert umzusteigen oder die letzte Meile zu überbrücken.

Welche Verknüpfungen am Bahnhof möglich sind oder werden, hängt von den infrastrukturseitigen Faktoren ab:

- der Lage des Bahnhofs
- dem Wegenetz zum und vom Bahnhof
- dem Vorhandensein von Haltestellen und/oder Wendeschleifen
- der Anzahl der Ein- und Aussteigenden

- Verfügbare Flächen für neue Bushaltestellen, Park and Ride-Anlagen (P+R-Anlagen) oder Fahrradabstellanlagen

Gerade der Bau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen stellt seit einigen Jahren für Kommunen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen baulichen Schwerpunkt dar. Vielerorts finden sich bereits mit modularen Baukastensystemen für Abstellanlagen oder Fahrradparkhäusern erfolgreiche Beispiele für innovative bauliche Lösungen, die die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn stärken.

c) Der Bahnhof zeichnet sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität aus.

Wie hoch die Aufenthaltsqualität am Bahnhof ist, hängt vor allem von folgenden Faktoren ab:

- Die Wegeleitung sollte einfach zu verstehen sein und Hinweise zu Anschlüssen und Umsteigemöglichkeiten (auch in andere Verkehrsmittel wie Busse, Carsharing- oder On-Demand-Angebote) geben.
- Die Wartebereiche sollten über kurze Wege erreichbar, wettergeschützt und wenn möglich beheizt sein.
- Das Empfangsgebäude sollte für die Reisenden einfach zugänglich und gepflegt sein und über saubere sanitäre Anlagen verfügen.
- Insgesamt hat auch der bauliche Zustand des Empfangsgebäudes großen Einfluss auf das Sicherheitsempfinden und damit auf die Aufenthaltsqualität.

Neben den infrastrukturseitigen Maßnahmen wird die Aufenthaltsqualität gleichermaßen durch zusätzliche im Bahnhof vorhandene Angebote beeinflusst, wie zum Beispiel durch:

- ein dichtes und attraktives Angebot an Mobilitätservices am Bahnhof,
- Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner zu Anschlüssen, Umstiegen, touristischen oder allgemeinen Anliegen sowie
- durch am Bahnhof angesiedelte Bäckereien, Cafés oder Kiosks, in denen Wartezeit angenehm überbrückt werden kann.

Vorbildliche Verknüpfung umweltfreundlicher Verkehrsmittel in Niedersachsen

Die Gemeinde Apen hat mit der Modernisierung des in ihrem Gemeindegebiet liegenden Bahnhofs Augustfehn ein deutliches Signal in Richtung Verkehrswende gesetzt. Um die überregionale Verkehrsanbindung mit angrenzenden Mittel- und Oberzentren zu erhalten und zu stärken, haben sich die Kommune, die Deutsche Bahn AG (DB) und ein privater Investor zusammengeschlossen und jeweils verschiedene Aufgaben übernommen: Die DB hat den Bahnhof 2021 barrierefrei ausgebaut und dafür den Bahnsteig der Bahntrasse auf die Nordseite des Bahnhofs verlegt. Die Verlegung hat eine direkte Erschließung der Nordseite erforderlich gemacht. Aus diesem Grund hat die Gemeinde dort die Verkehrsanbindung schon frühzeitig mit dem Bau von Stellplätzen für den ruhenden Verkehr (Park+Ride & Bike+Ride) sowie durch die künftige Busanbindung des Bahnhofs am neuen Außenbahnsteig verbessert. Das marode Empfangsgebäude wurde an einen privaten Investor veräußert, der das Gebäude renoviert und Verpflegungsmöglichkeiten integriert hat.

So ist ein Bahnhofsareal entstanden, das seinen 12.300 Anwohnenden und Gästen den Aufenthalt am Bahnhof so angenehm wie möglich macht und die Gemeinde auch als Wohn- und Wirtschaftsstandort stärkt. Dafür sorgen nicht zuletzt die vielen neuen und aufeinander abgestimmten Mobilitätsangebote, das hochmoderne Leitsystem und Echtzeitanzeigen, zahlreiche Stellplatz- und Lademöglichkeiten für Fahrräder, Taxis und Pkws und witterungsgeschützte Wartebereiche.



Bahnhof Augustfehn in Niedersachsen

Mit der Wiederaufnahme des Schienenpersonennahverkehrs entwickelte sich der Bahnhof Nordhorn zur wichtigsten Mobilitätsdrehscheibe für seine Stadt und die Region. Ihr Bindeglied bildet das behutsam modernisierte Empfangsgebäude zwischen der bereits im November 2013 in Betrieb genommenen zentralen Busstation auf dem Bahnhofsvorplatz und dem barrierefreien Mittelbahnsteig mit zwei Gleisen, der auf Zuglänge überdacht ist.



Bahnhof Nordhorn in Niedersachsen

Auf dem Bahnsteig finden die Fahrgäste Fahrkartenautomaten, Sitzgelegenheiten, ein dynamisches Fahrgastinformationssystem, W-LAN sowie Informationsvitriolen. Eine Videoüberwachung sorgt darüber hinaus für mehr Sicherheit. Kurze Wege ermöglichen zudem einen zügigen Umstieg zwischen Bus und Bahn, die jeweils zur vollen und halben Stunde einen Anschlussknoten bilden. Die helle, lichtdurchflutete und großzügige Wartehalle ist mit Sitzgelegenheiten, Schließfächern sowie einer öffentlichen Toilettenanlage ausgestattet und verfügt ebenfalls über W-LAN, dynamische Fahrgastinformationen und eine Videoüberwachung. Von der Wartehalle aus haben (Fahr-)gäste einen direkten Zugang in ein Café und zum Reisezentrum der Verkehrsgemeinschaft Grafschaft Bentheim (VGB).

3. Der Bahnhof als Versorgungs- und Kulturzentrum

Ein vielfältiges und verlässliches Mobilitätsangebot allein macht aus einem Bahnhof jedoch noch keinen florierenden Publikumsmagneten und kein Aushängeschild für seine Stadt oder Region. Eine Möglichkeit, die Anziehungskraft von Bahnhöfen zu stärken und sogar Nicht-Nutzende des Öffentlichen Verkehrs anzulocken, ist es, Versorgungsangebote, die ihre Kundinnen und Kunden selbst „mitbringen“, im oder am Bahnhof zu etablieren. Dazu zählen neben Cafés, Restaurants, kleinen Supermärkten, Kiosks oder Bäckereien auch Informations- und Serviceangebote:

1. Informationsangebote:

- Informations- und Ticketschalter
- Tourismusinformationen und weitere (auch touristische) Angebote

2. Serviceangebote für Anwohnerinnen und Anwohner:

- Bürgeramt/Bürgerservices
- Arztpraxen und Therapieangebote
- Bibliotheken
- Co-Working-Spaces
- Weiterbildungsangebote
- Logistikangebote wie eine Post oder eine Packstation

Ein schön sanierter Bahnhof stärkt die Identifikation mit dem Standort und seiner Region und kann dadurch einen gesellschaftlichen Mehrwert stiften, der die Attraktivität ländlicher Räume und den Wohlfühlfaktor am Bahnhof insgesamt steigert.

Das Angebot am Bahnhof sollte dementsprechend zielgruppenorientiert und regional angepasst sein. Gerade in Kleinstzentren mit einem hohen Anteil weniger mobiler, älterer Menschen kann der Einsatz mobiler Angebote (zum Beispiel *Medi-Busse*) am Bahnhof eine sinnvolle Lösung sein. Die Drehscheibenfunktion des Bahnhofs wird dadurch gestärkt. Zugleich sind die mobilen Angebote für die Nutzerinnen und Nutzer so gut erreichbar.

Um ein Versorgungskonzept zu entwickeln, das die lokalen Bedürfnisse bedient, ist es sinnvoll eine Standortanalyse durchzuführen, mit der die Ortsidentität ermittelt wird. Wesentliche Kernfragen einer solchen Analyse sind zum Beispiel:

- Wer ist die Kernnutzergruppe des Bahnhofs? Sind es Pendlerinnen und Pendler oder ist der Ort ein touristischer Anziehungspunkt?
- Welche Anwohnerstruktur ist im Ort dominierend? (Bevölkerungsdichte und Demografie eines Ortes)
- Wie ist die Kommune wirtschaftlich aufgestellt?
- An welchen Angeboten besteht im Ort der größte Bedarf, und welche Angebote können gezielt im oder am Bahnhof angesiedelt werden?

Die Ergebniskonzepte unterscheiden sich standortbedingt teilweise sehr stark. Einige Kommunen wie die Städte Eppstein in Hessen oder Winterberg in Nordrhein-Westfalen haben ihre Bahnhöfe zu sogenannten „Bürgerbahnhöfen“ ausgebaut, indem sie Serviceangebote für Anwohnende wie das Bürgeramt, Weiterbildungseinrichtungen oder Arztpraxen direkt am Bahnhof angesiedelt haben. In beiden Städten hat das attraktive Versorgungsangebot dazu geführt, dass sich die Besucherfrequenz erhöht hat und eine wirksame Reichweite am Standort und in der Umgebung entfaltet hat: Die Burgstadt Eppstein hat das denkmalgeschützte, seit 1990 leerstehende Bahnhofsgebäude 2004 von der Deutschen Bahn erworben. Ziel der Stadt war es, den Bahnhof als Visitenkarte der Stadt zu einem attraktiven Anlaufpunkt für Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch für Touristinnen und Touristen auszugestalten. Das Bahnhofsgebäude wurde ab 2005 kernsaniert und im Mai 2007 wieder eröffnet. Um das Gebäude für Bürgerinnen und Bürger und Touristinnen und Touristen gleichermaßen attraktiv zu gestalten, hat die Stadt im Bahnhofsgebäude neben dem Bürgerbüro auch ein Restaurant angesiedelt, das tageszeitabhängig verschiedene Programme anbietet (z.B. das Treffen einer Krabbelgruppe oder einen Mittagstisch für Seniorinnen und Senioren). Im Gebäude werden zudem regelmäßig Bahnhofs- und Kulturveranstaltungen oder Konzerte organisiert.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor war der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Bahnhofs: zum einen wurde die Verknüpfung von Bus und Bahn zum Beispiel durch den Neubau von Fahrradabstellanlagen optimiert und um eine dy-



Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Eppstein in Hessen

namische Fahrgastinformationsanzeige ergänzt, zum anderen gibt es einen Bürgerbus und ein modernes KI-Parkkonzept, in dem freie Pkw-Parkplätze vorab per App abrufbar sind.

In Winterberg lag das alte verfallene Bahnhofsgebäude auf der letzten Fläche der Innenstadt, die noch über Entwicklungspotenzial verfügte. Ziel der Stadtverwaltung war es, das Bahnareal städtebaulich attraktiv zu entwickeln und möglichst viele Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf im und am Bahnhof zu konzentrieren und damit ins Zentrum zurückzuholen. Unter dieser Prämisse hat die Stadt zwei Investorenauswahlverfahren für den Verkauf der Fläche eingeleitet. Kriterien für die Auswahl waren, dass die Investoren das Bahnhofsgebäude mitkaufen und zweckgebunden



Bahnhof Winterberg in Nordrhein-Westfalen

umbauen oder ein neues Gebäude bauen, das die erwähnten Funktionen erfüllen kann.

Anstelle des alten Empfangsgebäudes ist ein zweistöckiges Einzelhandelsgebäude (Spatenstich im Jahr 2016, Eröffnung

im Jahr 2017) entstanden, das neben dem Bürgerservice der Stadt, dem Gesundheits- und Jugendamt des Hochsauerlandkreises, auch ein Restaurant, eine Volkshochschule und den Servicepunkt der Winterberg Touristik und Wirtschaft beherbergt. Der Stadt ist es mittlerweile gelungen, Einkaufsangebote vom Stadtrand ins Zentrum zurückzuholen. Auch in Winterberg war der Bau einer direkten Straßenverbindung, die den Bahnhof sinnvoll zentral in den lokalen Verkehr einbindet, ein entscheidender Erfolgsfaktor. Darüber hinaus werden die Mobilitätsangebote fortlaufend weiterentwickelt, etwa durch die Integration von Ladesäulen.

Dass es nicht immer ein Bürgerbahnhof sein muss, um Menschen von nah und fern anzuziehen, zeigt der Bahnhof Viechtach in Bayern. Nachdem der Personenverkehr auf der Strecke Gotteszell-Viechtach im Jahr 2016 reaktiviert worden war, ist auch das leerstehende Bahnhofsgebäude wieder aus seinem Dornröschenschlaf erweckt worden. Wie in Apen oder Nordhorn ist die Modernisierung des Bahnhofs eine Gemeinschaftsleistung mehrerer Beteiligter. In diesem Fall die der Kommune, des privaten Eisenbahnverkehrsunternehmens Länderbahn und des Viechtacher Fördervereins Go-Vit. Um nach der Reaktivierung des Nahverkehrs eine feste Ansprechperson für die Fahrgäste zu etablieren, richtete die Länderbahn mit Unterstützung des Fördervereins zunächst einen Infopoint ein, um Fahrgäste alle Informationen rund um Tarife, Verbindungen und Reisemöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Par-



Der **Bahnhof Viechtach** bekam die **Auszeichnung „Bahnhof belebt!“** unter anderem für:

- **Streckenreaktivierung** als Gemeinschaftsprojekt
- **Motorisierung** des regionalen **Tourismus**
- **Erhalt** des kommunalen **Miteinanders**

allel dazu wurde das gesamte Bahnhofsumfeld von Kommune und Länderbahn neu gestaltet. Dazu zählten der Aufbau und die Inbetriebnahme eines Zentralen Omnibusbahnhofs mit Wartebereichen sowie mit Stellplätzen für Fahrräder und Pkw und die Ausstattung des gesamten Areals mit Informationssystemen.

Mittlerweile ist der Infopoint zu einem Kundencenter gewachsen. Der früher leerstehende Bahnhof beherbergt mittlerweile eine Musikschule und ein Restaurant, das sich zu einem beliebten Treffpunkt in der Stadt entwickelt hat.

Dass einer guten Mischung aus Kultur und Versorgung eine besondere Anziehungskraft innewohnt, wird auch klar, wenn man den Blick nach Ortrand in Brandenburg richtet. Der örtliche Bahnhof ist eine echte Perle der Eisenbahnkultur: Seit 2012 findet hier im Gästekeller des Empfangsgebäudes der jährliche Tag des Eisenbahners statt. Im anliegenden Kul-

turgüterschuppen gibt es regelmäßige Veranstaltungen, das ehemalige Badehaus auf dem Gelände beherbergt ein kleines Eisenbahnmuseum. Wer nach Museumsbesuch und Veranstaltung nicht mehr nach Hause möchte oder kann, findet für wenig Geld sogar ein bequemes Bett im umgebauten Eisenbahnwaggon.

Im Empfangsgebäude gibt es Arztpraxen, Büros und Wohnungen. Die daraus gewonnenen Mieteinnahmen bilden wiederum das finanzielle Fundament für den Betrieb des Bahnhofs. Entwickelt wurde das multifunktionale Nutzungskonzept vom heutigen Bahnhofseigentümer, der den Bahnhof zum größten Teil in Eigenregie modernisiert hat. Da die erfolgreiche Organisation so vieler unterschiedlicher Angebote allein kaum zu schaffen ist, gibt es seit 2018 den Verein Ortrander Kulturbahnhof e. V., der bis heute dafür sorgt, dass der Bahnhof ein Magnet für Anwohnende und Eisenbahnfans bleibt.

Bahnhof Ortrand in Brandenburg



4. Der Bahnhof als sozialer Anker im ländlichen Raum

Bahnhöfe in ländlichen Räumen sind auch als Begegnungsorte von hoher Bedeutung. Durch standortbezogen passende soziokulturelle Angebote⁷ können sie gerade für Gruppen, deren Bewegungsradius vor allem im Ort liegt (zum Beispiel Jugendliche oder Ältere), einen zentralen Anlauf- und Treffpunkt darstellen, der gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht. Solche sozialen Ankerpunkte sollten als generationsübergreifende Zentren gedacht werden, die am Bahnhof angesiedelt sind. Jedes einzelne Angebotsformat hat die Kraft, eine stark identitätsstiftende Wirkung zu entfalten, die Bahnhöfe als soziale Zentren nachhaltig stärkt. Umgekehrt profitieren die Nutzerinnen und Nutzer dieser Angebote von der guten Erreichbarkeit.

Der entscheidende soziale Erfolgsfaktor:

Erhöhung der Nutzungsfrequenz

Wechselwirkung:

- ↔ Attraktivität
- ↔ Nutzerfrequenz
- ↔ Sauberkeit
- ↔ Sicherheit



Aber: die Nutzungsfrequenz sozialer Angebote wird unmittelbar durch die Faktoren Sauberkeit, Sicherheit und die Verfügbarkeit von Ansprechpersonen beeinflusst und ist – in sehr viel größerem Umfang als Mobilitäts- und Versorgungsangebote – abhängig von der engen Zusammenarbeit von Eigentümerinnen und Eigentümern, der kommunalen Verwaltung, Bahn-

⁷ Zu einem solchen Angebotsspektrum können zum Beispiel Bibliotheken, Theater, Ausstellungen, soziale Wohnprojekte, multifunktionale Gemeinderäume, aber auch Betreuungsangebote oder Werkstätten für Menschen mit Behinderungen zählen.

hofsbetreiberinnen und -betreibern, Verkehrsgesellschaften sowie Expertinnen und Experten und nicht zuletzt ehrenamtlich Engagierten. Zu dem Aufgabenspektrum dieser Kooperationen zählen unter anderem die folgenden Maßnahmen:

- die Identifikation von sozialen Entwicklungen und Bedarfen
- die flexible Anpassung der Angebote
- der Vertrauensaufbau und die Bindekraft zu den Gästen
- praktische Reisehilfen für Teilhabe und Mobilität für alle

Ein Bahnhof als gesellschaftliches Zentrum für alle. So lässt sich auch der Brandenburger Bahnhof in Fürstenberg (Havel) beschreiben. Der Bahnhof hat nicht nur eine bewegte Geschichte, sondern bewegt heute Menschen und Ideen. Ein besonderer Anziehungspunkt ist der „Verstehbahnhof“: ein regionales Labor, das Kinder und Jugendliche durch verschiedene Projekte mit dem Thema Digitalisierung in Berührung bringt. Aber auch die Ferienwohnung, die Co-Working-Spaces, das Café Ahoi im Empfangsgebäude und verschiedene Kulturveranstaltungen in der Bahnhofshalle machen den Bahnhof zu einem Publikumsmagneten im Ort. Verantwortlich für die Revitalisierung sind der Bahnhofseigentümer, die Fürstenberger Bürgerinitiative und Partnerschaften aus der Region.



Café Ahoi im Bahnhof Fürstenberg (Havel) in Brandenburg



Der **Bahnhof Stollberg** bekam die **Auszeichnung „Bahnhof belebt!“** unter anderem für:

- **Mehrgenerationenvernetzung**
- **Erhalt** regionaler **Kulturvielfalt**
- **Gemeinschaftliches** kommunales **Engagement**

Der Bahnhof Stollberg (Sachsen) ist Begegnungsort und Zuhause für die schönen Künste zugleich: Hier wird geklöpelt und geschnitzt, getöpft und 3D gedruckt. Das denkmalgeschützte Gebäude wurde unter Verantwortung der Stadtverwaltung Stollberg saniert. Verkehrlich verknüpft der Bahnhof die City-Bahn mit dem Busverkehr in günstiger Lage zum Stadtzentrum, mit direkter Verbindung zur Bundesstraße und in unmittelbarer Nähe zum Gymnasium. In enger Abstimmung mit den jetzt ansässigen Vereinen und der Bürgerinnen und Bürger wurde ein Nutzungskonzept entwickelt, durch das sich der Bahnhof zu einem beliebten Begegnungsort der Stadt entwickelt hat. Dafür sorgen neben den Kunstvereinen auch das Café Reise-Point und das Büro für Kompetenzentwicklung. Das war jedoch nicht immer so: das heute florierende Bahnhofsgebäude stand jahrelang leer und war schließlich sogar dem Verfall preisgegeben – der Abriss stand kurz bevor.



Bahnhof Stollberg in Sachsen

Ein weiterer Bahnhof, der sich vorbildlich durch das ehrenamtliche Engagement seiner Bürgerinnen und Bürger entwickelt hat, ist der Bahnhof Rottenbach in Thüringen.

Die Rottenbacher Bürgerschaft entschied sich, mit zuverlässigen Partnerinnen und Partnern die Sanierung ihres Bahnhofs anzugehen und es selbst zu machen. Dank ihres Engagements wurde die Sanierung des Bahnhofs zu einem der ersten Projekte der Internationalen Bauausstellung Thüringen. Heute präsentiert sich allen Bahnreisenden und den Menschen vor Ort ein Bahnhof, der viel mehr ist als ein Umsteigepunkt zur Oberweißbacher Berg- und Schwarztalbahn. Mit dem „Bahnhofladen“ samt Bistro im frisch renovierten, historischen Bahnhofsgebäude hat Rottenbach endlich wieder eine Nahversorgung und zugleich einen Anlaufpunkt für Einheimische und Reisende. Bahnhof und Ort sind wieder zu einer Einheit geworden, die Leben in das Dorf bringt. Der Bahnhof Rottenbach ist wichtig für den Schienenverkehr der Region und dient zugleich als Bürgertreffpunkt. Auch ein Bürgerbüro der Gemeinde hat mittlerweile seinen Platz im sanierten Bahnhof gefunden.

Bahnhof Rottenbach in Thüringen



Der **Bahnhof Rottenbach** bekam die **Auszeichnung „Bahnhof belebt!“** unter anderem für:

- besonderes **ehrenamtliches Engagement**
- **regionale Nahversorgung**
- **Vernetzung** von Bürgern und Touristen



5. Handlungsempfehlungen

Die hier vorgestellten Beispiele zeigen, dass es in ganz Deutschland möglich ist, Bahnhöfe in ländlichen Räumen zu lebendigen Zentren zu gestalten, die nachhaltige Mobilitätsangebote bündeln, sich positiv auf ihre Umgebung auswirken und zur Steigerung der Lebensqualität beitragen. Aus ihren Erfolgsmerkmalen lassen sich Strategien für Bahnhofseigentümerinnen und -eigentümer, Kommunen und die Politik ableiten, mit denen bundesweit neue Konzepte für alte Empfangsgebäude entstehen können.⁸

Maßnahme 1: Agenda Setting und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort

Um Bürgerinnen und Bürger dafür zu begeistern, den örtlichen Bahnhof und sein Umfeld zu modernisieren, sollten Anlässe geschaffen oder genutzt werden, die Aufmerksamkeit für das Thema Bahnhof erzeugen. Dies hilft auch dabei, die politischen Entscheidungsträger davon zu überzeugen, entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen. Konkrete Vorhaben sollten unabhängig von der Größe der Kommune gemeinsam von allen involvierten Akteurinnen und Akteuren frühzeitig aufmerksamkeitsstark kommuniziert werden. So können mögliche Wünsche und Erwartungen frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden und eventuelle Bedenken im besten Fall entkräftigt werden. Mögliche Formate zu diesem Agenda-Setting sind z.B. Bahnhofsfeste, der Tag des offenen Bahnhofs oder auch der bundesweite Tag der Schiene alljährlich im September.

Kommunen, Eisenbahninfrastrukturbetreibern und lokalen Interessensgruppen wird empfohlen,:

- die Bürgerschaft von Anfang an und im fortlaufenden Prozess über die Planung beispielsweise der Abstellanlagen an Bahnhöfen und SPNV-Haltepunkten durch kommunikative Maßnahmen wie Informationsveranstaltungen oder virtuell zugänglichen Beteiligungsportalen zu informieren und/oder einzubeziehen. Nach Abschluss des Baus sollten Informationen zu den neuen Stellplätzen durch Informationsmaterialien wie Flyer oder kurze Berichte in der Lokalpresse veröffentlicht werden.

⁸ Anm. der Autorin: Die Bahnhofskompetenzstelle des Verkehrsverbunds Berlin Brandenburg hat 2023 die Broschüre *Neue Ideen für alte Empfangsgebäude* publiziert, in der wertvolle Informationen zusammengestellt wurden, die interessierte Akteursgruppen mit Hintergrundinformationen und Praxistipps durch alle Schritte einer Bahnhofsrevitalisierung führen.

- vorhandenes Interesse bei der Mitwirkung zu bündeln, zum Beispiel durch die Gründung von Genossenschaften oder Initiativen (wie z.B. in Rottenbach oder Viechtach)

Maßnahme 2: Ein geeignetes Nutzungskonzept entwickeln

Wie das Bahnhofsareal (Empfangsgebäude und anliegende Flächen) optimal genutzt werden kann, hängt zum einen von seiner Lage, von der Größe des Gebäudes und dem Fahrgastaufkommen ab. Damit ein Bahnhof im ländlichen Raum zur Drehscheibe und zu einem soziokulturellen Lebensmittelpunkt eines Ortes werden kann, muss er sowohl zum Standort als auch zur Region passen. Um die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen abzudecken, bieten sich unterschiedliche Nutzungen je nach Uhrzeit und Wochentag an (z.B. ein Wochenmarktangebot oder der Halt mobiler Services wie Medi-Busse oder mobile Banken). Darum sollte von den Akteursgruppen, die einen Bahnhof revitalisieren wollen, ein Nutzungskonzept entwickelt werden, das:

- eine Sozialraumanalyse (inklusive Profil- und Akteursanalysen des Standorts) umfasst,
- eine Flächenanalyse für mögliche multifunktionale Nutzungen umfasst,
- kommerzielle Angebote zur Querfinanzierung der Betriebskosten für soziokulturelle Nutzungen integriert
- die lokale Identität berücksichtigt. So können geplante Versorgungsangebote zum Beispiel durch den Verkauf regionaler Produkte oder einer regionalen Speisekarte einen Bezug zur lokalen/regionalen Identität herstellen.

Die Entwicklung eines erfolgreichen Nutzungskonzept sollte außerdem ein entsprechendes Verkehrskonzept als Katalysator integrieren, um wirtschaftliche und soziale Potenziale zu erschließen. Die Ausweitung bestehender Angebote des öffentlichen Verkehrs (z.B. durch einen neuen Taktfahrplan oder neue Buskonzepte als Anschlussoptionen) werden von den Nutzerinnen und Nutzern gut angenommen und haben bereits mehrfach positive Dynamiken und politische sowie mediale Aufmerksamkeit erzeugt, die wiederum den Anstoß für Bahnhofsprojekte im ländlichen Raum gaben.

Maßnahme 3: Bahnhöfe im ländlichen Raum gezielt in die Verkehrs- und Raumordnungsplanung integrieren und den Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr vereinfachen und unterstützen

Kurze Wege, ein einfacher Zugang durch digitale Angebote und aufeinander abgestimmte Taktung verschiedener Verkehrsmittel wie Bus und Bahn, aber auch ein einheitliches Ticketsystem sind wichtige Stellschrauben, um den Zugang zum öffentlichen Verkehr zu vereinfachen und die Mobilitätsangebote zu optimieren. Durch die Integration von Verpflegungs-, Kultur- und Sozialangeboten können Bahnhöfe in Unterzentren und Mittelstädten darüber hinaus wesentlich zur lokalen Daseinsvorsorge und gesellschaftlicher Teilhabe beitragen. Mobilität ist ein Grundstein in der Daseinsvorsorge. Diese Angebote beleben ihr Umfeld und sind auch ohne eigenen Pkw gut erreichbar.

Dafür sollte(n):

- für Bahnhöfe und ihr Umfeld in peripheren Räumen in der Raumordnungsplanung eine klare Zielsetzung mit Fokus auf Daseinsvorsorge definiert sein.
- Bahnhöfe zudem als Schnittstellen von Verkehrs- und Raumentwicklungsplänen planerisch abgebildet sein.
- neue Rahmenbedingungen und Angebote in der Verkehrsplanung für vitale Zentren und Bahnhöfe in peripheren Regionen etabliert werden, um den Attraktivitätsvorteil des Pkw auszugleichen. Dafür bedarf es neuer Mobilitätskonzepte, die sich an realen interregionalen und kommunalen Verkehrsbedürfnissen orientieren.
- die Bundesverkehrswegeplanung und raumordnerische Ziele stärker verzahnt werden – eine Kooperation auf interregionaler und kommunaler Ebene ist dafür ein wesentliches Fundament.

Um eine Drehscheibenfunktion zu erzeugen, müssen nachhaltige Verkehrsmittel an Bahnhöfen zusammengedacht und miteinander verknüpft werden. Gleichzeitig bedarf es deutschlandweit massiver Angebotsverbesserungen, um eine flächendeckende Versorgung durch den Umweltverbund gewährleisten zu können – gerade im ländlichen Raum.

Den Ländern wird empfohlen:

- eine Mobilitätsgarantie einzuführen, die deutschland-

weite Mindeststandards für die Erreichbarkeit mit Bus und Bahn und einen gesetzlichen Anspruch auf Mobilitätsdienstleistungen gewährleistet.

Dem Bund wird empfohlen:

- die Regionalisierungsmittel deutlich aufzustocken, um die Finanzierungssituation des öffentlichen Nahverkehrs dauerhaft zu verbessern und bestehende ÖPNV-Angebote in den einzelnen Regionen zu erhalten und auszubauen. Die Länder sollten bei ihrer Angebotsplanung explizit auch Busangebote mit Bahnanbindung in den Fokus nehmen.
- die Verknüpfung der Verkehrsträger stärker zu fördern, indem er Förderprogramme für den Schienennahverkehr erweitert und Anreize für Kommunen setzt, um breitere Sharing-Angebote zu ermöglichen und den öffentlichen Nahverkehr zu modernisieren, zu digitalisieren und auszubauen.
- eine von den Ländern eingeführte Mobilitätsgarantie mitzufinanzieren.

Maßnahme 4: Fördermittel für Investitionen nutzen

Egal, ob kleiner Landbahnhof oder zentrale Mobilitätsdrehscheibe im Mittelzentrum: Die Bahnen, Kommunen und Bürgerinitiativen können sich viele Maßnahmen einer Bahnhofsmodernisierung durch *investive Förderprogramme* fördern⁹ lassen. Um die Förderung bundesweit zu erleichtern, werden folgende Maßnahmen empfohlen:

Den Kommunen wird empfohlen:

- bereits vor dem Einreichen eines Fördermittelantrags ein Nutzungs- und Betreiberkonzept sowie eine Wirtschaftsrechnung zu haben, um alle förderfähigen Leistungen abdecken zu können.

Dem Bund wird empfohlen:

- die Instandhaltung und den Ausbau der Bahnhofsgebäude, die sich im Besitz der Deutschen Bahn AG befinden, mit Mitteln des Bundes zu finanzieren.

⁹ Anmerkung der Autorin: Die Kompetenzstelle Bahnhof hat für das Bundesland Brandenburg eine Übersicht über verschiedene Programme erstellt.

Empfehlungen für Bund und Länder:

- Es sollten Förderprogramme bereitgestellt werden, die einheitlich und EU-rechtskonform sind. Sie sollten außerdem auch für private Bahnhofsbesitzerinnen und -besitzer greifen und ermöglichen, dass im Gebäude auch kommerzielles Geschäft angesiedelt werden kann (Daseinsvorsorgefunktion und kommerzielle Einnahmequellen kombinierbar machen).
- Förderprogramme flexibel zu gestalten, so dass sie miteinander kombinierbar sind.

Private Eigentümerinnen und Eigentümer als förderfähig deklarieren.

- Strukturelle Fördermöglichkeiten für den Personaleinsatz schaffen, da soziokulturelle Angebote meist nicht allein durch ehrenamtliche Arbeit aufrechterhalten werden können.

Maßnahme 5: Bundesweit Vernetzungsstellen etablieren

Um die Verkehrswende in den Kommunen zu unterstützen, sollten die Länder außerdem die Gründung und den Fortbestand regionaler Vernetzungsstellen nach Vorbild der Bahn-

hofskompetenzstelle des VBB oder des Zukunftsnetz Mobilität NRW finanziell fördern.

Solche Kompetenz-Hubs sollten bei Aufgabenträgern oder Verkehrsverbänden als Besteller des ÖPNV verankert sein. Sie sollten Kommunen neben der Beratung zu kommunalem Mobilitätsmanagement auch Unterstützung bei der Integration von Sharing-Angeboten und On-Demand-Services anbieten.

Die Vernetzungsstellen sollten den Kommunen und allen weiteren Akteursgruppen, die einen Bahnhof revitalisieren wollen, mit folgendem Leistungsspektrum zur Verfügung stehen:

- Beratung zu geeigneten Standortkonzepten,
- Beratung zu geeigneten Landesförderprogrammen,
- Klärung des Flächenbedarfs,
- Hilfestellung bei der Planung und Umsetzung der Konzepte sowie
- Vernetzung der einzelnen Kommunen des Landes in Workshops zum Erfahrungsaustausch.

6. Schlusswort

Lebendige Bahnhöfe weisen nicht nur intermodale Verkehrsverbindungen auf, sondern haben auch ökonomische und soziale Angebote im Portfolio, die bedarfsorientiert und standortangepasst regionalen Flair verbreiten. Dabei ist klar: Es muss nicht zwingend der „eierlegende Wollmilchbahnhof“ sein, der alle Wünsche gleichzeitig bedient. Jeder Schritt in die beschriebene Richtung macht einen Unterschied und jeder Standort hat seine eigenen Rahmenbedingungen. So entstehen Bahnhofskonzepte, die so vielfältig sind wie die einzelnen Regionen Deutschlands selbst. Und trotz ihrer Individualität sind sie zugleich wichtige Vorbilder über ihre jeweiligen Regionen hinaus: Multifunktionale Bahnhöfe wie die in Rottenbach, Fürstenberg, Viechtach oder Nordhorn leisten bundesweit einen Beitrag dazu, gute Lebensperspektiven im ländlichen Raum zu fördern und gleichwertige Lebensverhältnisse in Deutschland zu schaffen.





Allianz
pro Schiene