

Moderne Bahnhöfe als Ankerpunkte für lebenswerte Städte und Gemeinden

Gemeinsames Positionspapier des DStGB und der Allianz pro Schiene

Präambel

Bahnhöfe sind viel mehr als Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs: Sie sind Begegnungsorte für Reisende und Anwohner, sie sind der erste und der letzte Eindruck, den Städte und Gemeinden ihren Gästen vermitteln. Gerade in ländlichen Räumen sind Bahnhöfe gleichzeitig Ankerpunkte für eine gute Erreichbarkeit und Ermöglicher für einen Wandel im Mobilitätsmix.

Für eine gesamtheitlich hohe Aufenthaltsqualität müssen neben attraktiven Bahnsteigen und Zugängen (Verkehrsstationen) auch die – häufig ungenutzten – Empfangsgebäude sowie das gesamte Bahnhofsumfeld stärker bei der Entwicklung bedacht werden. Dies muss unabhängig davon gelten, ob die Grundstücke und Gebäude noch im Besitz des DB-Konzerns sind. Eine integrierte Betrachtung und Aufwertung der Areale und Gebäude trägt dazu bei, die Attraktivität von Kommunen und des Bahnverkehrs zu steigern. Besonders herausfordernd sind dabei oftmals die unterschiedlichen Besitzverhältnisse von Grundstücken und Gebäuden. Im Eigentum der DB InfraGO befinden sich nur noch rund 600 Empfangsgebäude, wohingegen sich etwa 2.200 Gebäude im Besitz der Städte und Gemeinden oder privaten Eigentümern befinden. Bahnhofsprogramme und Fördermittel stehen oftmals nur für DB-Gebäude oder lediglich für Gebäudeteile, bestimmte funktionale Förderschwerpunkte oder explizite Areale der Städtebauförderung zur Verfügung.

Eine Entwicklung „aus einem Guss“ ist herausfordernd. Um zu Verbesserungen zu gelangen, erheben DStGB und Allianz pro Schiene folgende

Gemeinsame Kernforderungen:

- 1. Schaffung einer Förderkulisse mit ausreichender Mittelbereitstellung durch Bund und Länder zur ganzheitlichen Entwicklung von allen Bahnhöfen und deren Umfeld**

Ausgangslage:

Die Entwicklung von Bahnhöfen kann bereits heute durch Förderprogramme wie der Städtebauförderung, LEADER oder den Förderprogrammen einzelner Länder unterstützt werden. Die bestehenden Förderprogramme decken allerdings nicht alle Bedarfsfälle ab. Sie sind zudem komplex in der Handhabung, da sie entweder zeitlich befristet, auf bestimmte Teilaspekte beschränkt bzw. an besondere Voraussetzungen geknüpft sind.

Lösung:

Bund und Länder sind gefordert, Bahnhöfe und deren Umfeld ganzheitlich durch ausreichend dotierte Förderprogramme und pragmatisch handhabbare Förderprämissen in den Blick zu nehmen.

Zentrale Anforderungen an die Förderung einer ganzheitlichen Entwicklung von Bahnhöfen sind:

Anschlussmobilität einbeziehen:

Um an Bahnhöfen und Verkehrsstationen einen besseren Mobilitätsmix anbieten und damit gute Erreichbarkeit gewährleisten zu können, ist es notwendig, dass die Verbesserung der

Anschlussmobilität in die Förderung einbezogen wird. Dies betrifft etwa die Verknüpfung mit dem ÖPNV oder Radabstellanlagen. Bereits bestehende Programme müssen hierfür fortgesetzt und mit ausreichend Mitteln ausgestattet werden, damit die Bahnhofsentwicklung an Knotenpunkten, aber auch in ländlichen Räumen unterstützt werden kann.

Bahnhofsgebäude einbeziehen

Die Programme müssen mit Blick auf die Bahnhofsgebäude für alle **Eigentumsformen** zugänglich sein, wenn die Modernisierung auch dem Zweck dient, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrssystems zu steigern.

Aufenthaltsqualität einbeziehen

Weiterhin sind Aspekte der Aufenthaltsqualität einzubeziehen, wie etwa Bahnhof und Bahnhofsumfeld, die über die reine Funktionalität hinausgehen. Eine hohe Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen trägt generell zur Aufwertung öffentlicher Räume bei und ist zugleich ein entscheidender Faktor für die Bereitschaft der Bürgerinnen und Bürger, öffentliche Verkehrsangebote zu nutzen.

Stetigkeit und ganzheitliche Umsetzung fördern

Die Programme sollten dauerhaft angelegt sein, um eine kontinuierliche Entwicklung von Bahnhöfen und ihrer Umfelder zu ermöglichen. Um das Ziel einer ganzheitlichen Entwicklung zu erreichen, müssen die Förderbedingungen eine Kombination verschiedener Programme ausdrücklich zulassen.

2. Etablierung zentraler Beratungsstellen zur Entwicklung von Bahnhöfen und deren Umfeldern

Ausgangslage:

Mit der neu geschaffenen Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz bei der DB InfraGO sowie der Infostelle Fahrradparken wurden wichtige Beratungsstellen für die Städte und Gemeinden geschaffen. Sie unterstützen die Kommunen bei der Konzeption ganzheitlicher Konzepte, bei der Beschaffung von Fördermitteln oder der Flächenbeschaffung bzw. -bereitstellung innerhalb des DB-Konzerns. Dies trägt zur Entlastung der Kommunen bei und ermöglicht, Synergieeffekte zu heben. In mehreren Bundesländern gibt es bereits landesweite Initiativen und Netzwerke, die nachhaltige Mobilitätsentwicklung mit unterschiedlichen Schwerpunkten vorantreiben. Die Umfeldentwicklung von Bahnhöfen ist bislang jedoch kein Schwerpunktthema dieser Beratungs- und Förderangebote.

Lösung:

Die Beratungsstellen bei der DB InfraGO müssen langfristig etabliert und so ausgebaut werden, dass weitere Entwicklungsprojekte an Bahnhofsstandorten angestoßen werden können.

Zusätzlich sollten die Länder im Rahmen bestehender oder neu aufzubauender Beratungsangebote für Kommunen zu nachhaltiger Mobilität auch die Entwicklung der Bahnhofsumfelder berücksichtigen und dies mit den bestehenden Beratungsangeboten der DB InfraGO verzahnen. Einige Bundesländer haben bereits erfolgreich solche Angebote umgesetzt. So zum Beispiel Nordrhein-Westfalen mit seinem [Zukunftsnetz Mobilität NRW](#), Hessen mit dem [Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung](#) oder Baden-Württemberg mit der Gründung des [Kompetenznetzwerks Klima Mobil](#). In vielen anderen Ländern fehlen solche Beratungsangebote bislang.

3. Unterstützung und Verbreitung guter Beispiele der Bahnhofs- und Umfeldentwicklung durch Leitfäden und Veranstaltungen

Ausgangslage:

Städte und Gemeinden, die sich darüber informieren wollen, welche Möglichkeiten es gibt, den eigenen Bahnhof zu modernisieren und das Umfeld aufzuwerten, stoßen meist auf ähnliche Hindernisse: Die Zuständigkeiten sind häufig zersplittert, zentrale Informationsportale fehlen, die aktuell geltenden Normen und rechtlichen Auflagen, aber auch vorbildhafte Lösungsansätze sind nicht immer bekannt, für den Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen fehlt häufig die Zeit.

Lösung:

Der Bund sollte gemeinsam mit den Ländern und Kommunen Best Practice-Beispiele identifizieren, Wettbewerbe ausrufen und Handlungsmöglichkeiten zur ganzheitlichen Entwicklung der Bahnhöfe aufzeigen. Dies kann den Städten und Gemeinden als Orientierung für mögliche Nutzungskonzepte von Empfangsgebäuden und Gestaltungsmöglichkeiten für das Bahnhofsumfeld dienen. Auch die Integration weiterer Bereiche der Daseinsvorsorge oder des gesellschaftlichen Lebens werden einen Bahnhof auf. Durch die Darstellung positiver Vorbilder und die Zurverfügungstellung von Leitfäden und die Vernetzung der Akteure können Engagement und Mut zur Umfeldgestaltung vor Ort geweckt werden.

Berlin, den 12.11.2025