

# Neue Bahnprojekte

Götz Baumgärtner

## Bahnhöfe als Tore und Drehscheiben der Städte

Im Jahr 1835 begann in Deutschland die Geschichte der Eisenbahn mit der Eröffnung der ersten Strecke zwischen Nürnberg und Fürth. Mit der aufkommenden Industrialisierung setzte ein Prozess zunehmender Verstädterung und ein rasanter Ausbau des Eisenbahnnetzes ein. Bereits im Jahr 1910 war die maximale Ausdehnung mit 63.062 Streckenkilometern erreicht (► Beitrag Schliephake).

Die Bahnhöfe als neue Aus- bzw. Einfallstore der Stadt wurden entsprechend der jeweiligen Stadtstruktur und der Entwicklung des zentralen Siedlungskörpers möglichst zentrumsnah errich-

tet. Territoriale Zugehörigkeiten und Anbindungen oder die Aktivitäten verschiedener Eisenbahngesellschaften führten zur Errichtung mehrerer Kopfbahnhöfe nach Pariser oder Londoner Vorbild. Es entstanden öffentliche Prunkbauten als architektonische Paradebeispiele ihrer jeweiligen Stilrichtung. Die Bahnhofsgebäude, aufgefasst als Empfangshallen für die Reisenden, prägten somit das Stadtbild nachhaltig.

Die notwendige bahntechnische Infrastruktur führte zu einem umfangreichen Flächenverbrauch im Umfeld der Bahnhofshallen. Die damals gebauten Gleisanlagen wirkten in späteren Phasen aus stadtplanerischer Sicht allerdings oft wie Sperrriegel. Im Zuge der

Ausdehnung der Siedlungskörper großer Städte verdichtete sich das Schienennetz in ihrem Umland. Die Anbindung der Vorstädte über den Bahnhof an die Kernstadt durch innerstädtische schienengebundene Verkehrsmittel (Pferde-, Straßenbahn) machte den Bahnhof ebenso zur Drehscheibe des ständig zunehmenden Personennahverkehrs wie für ein-, um- und aussteigende Fernreisende. Mit wachsendem Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft nahm die Reisendenzahl bis über die Mitte des 20. Jhs. kontinuierlich zu.

## Bedeutungsverlust und Niedergang nach dem Zweiten Weltkrieg

Mit dem Rückgang des schienengebundenen Personenverkehrs nahm auch die Bedeutung der Bahnhöfe ab. Sanierungsrückstände an der Gebäudesubstanz und die einsetzende Abwertung des Bahnhofsumfeldes verstärkten Niedergang und Imageverlust. In zahlreichen Großstädten wurden Bahnhof und Umfeld unter dem Stichwort Bahnhofsmilieu zunehmend zum Aktionsfeld sozialer Randgruppen. Dies änderte sich erst mit der Erkenntnis, dass die wachsende Pkw-Mobilität mit allen negativen Begleiterscheinungen nur durch eine Stärkung des ÖPNV-Angebotes eingedämmt werden kann.

## Bahnhöfe als neue zentrale Standorte für Einzelhandel und Dienstleistung

Bei der Entwicklung stadtplanerischer Konzepte zum Erhalt multifunktionaler Stadtzentren gewinnen der Bahnhof und sein Umfeld erneut an Bedeutung. So wird erkannt, dass aufgrund der bahntechnischen Entwicklung künftig umfangreiche zentrumsnahe Flächen für eine Nutzungsumwidmung (Flächenrecycling) zur Verfügung stehen und große Flächen der Bahnhöfe und ihres Umfelds von der Deutschen Bahn AG nicht mehr benötigt werden. Gleichzeitig führt die Steigerung der Nachfrage im ÖPNV mit dem Bahnhof als wichtiger Drehscheibe wieder zu höheren Personenfrequenzen in und vor dem Bahnhofsgebäude. Dies wiederum macht einen Standort für bestimmte Einzelhandels- und Dienstleistungsbereiche attraktiv. Während in der Vergangenheit das Angebot der Bahnhöfe auf den Bedarf der Reisenden abgestellt war – eine Gaststätte, Kioske, Souvenirartikel, Blumen, Bücher und Zeitschriften –, findet sich nach Umwidmung und Umbau ein breites Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot, das dem Spektrum der Innenstadt sehr ähnlich ist.

Die Umplanung von Bahnhofsgebäuden und die Entwicklung von Nutzungs-

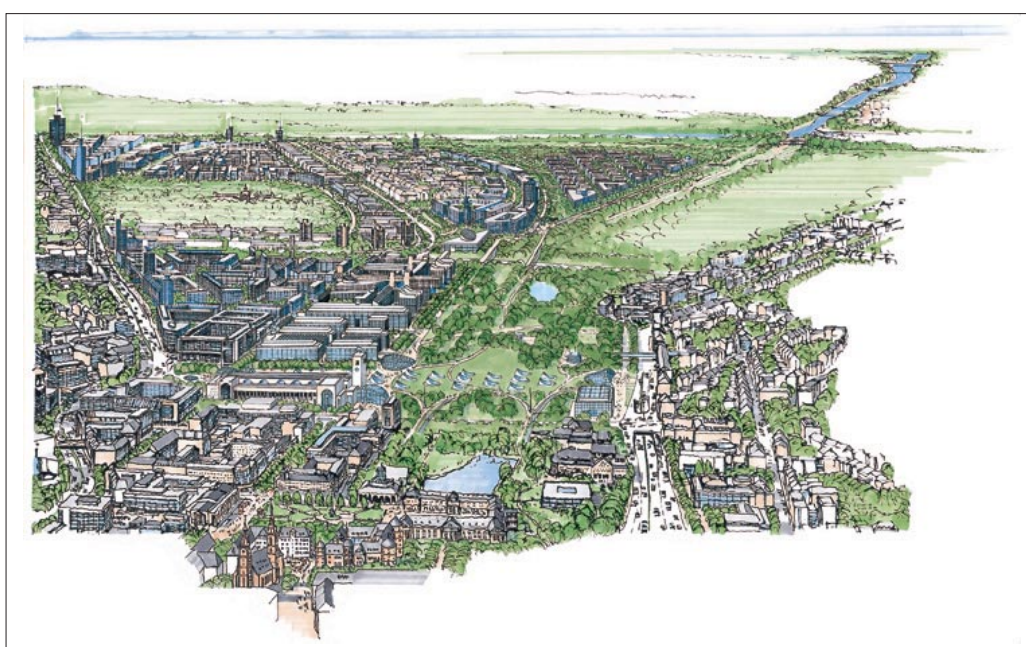


Leipziger Bahnhofspromenaden

konzepten für die Freiflächen erfolgt überwiegend durch private Projektentwickler und -betreiber. Anhand derartiger Projektdaten können für ausgewählte Bahnhöfe Ist- und Soll-Zustand gegenüber gestellt werden (1). Durch die bereits realisierten oder projektierten Umbaumaßnahmen ergibt sich im Mittel aller Projekte nahezu eine Verdreifachung der Geschäftsflächen für Einzelhandel, Gastronomie und weitere Dienstleister pro Bahnhof. Im Hauptbahnhof Leipzig wurde der Umbau Ende 1997 abgeschlossen. Hier entstanden ca. 140 Geschäfte mit 30.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Mit einem mittleren Jahresumsatz von etwa 10.000 DM pro m<sup>2</sup> Verkaufsfläche stehen sie den Innenstadtgeschäften in nichts nach.

Diese Schaffung von zusätzlichen Einzelhandelsflächen bzw. -geschäften in den Innenstädten wird aus stadtplanerischer Sicht sehr unterschiedlich bewertet. Einerseits kann bei gleichbleibender Kaufkraft der traditionelle Innenstadt-Einzelhandel durch die Konkurrenz im Bahnhof geschwächt werden, andererseits kann das zusätzliche Angebot zur Steigerung der Attraktivität der gesamten Innenstadt beitragen und zusätzliche Kaufkraft anziehen.

Die Nutzungsmöglichkeiten der Flächen, die im Verkehrsbetrieb der Bahn nicht mehr benötigt werden, sind zahlreich. In Stuttgart wird im Rahmen der „Projekte 21“ die Anbindung an das regionale, nationale und internationale Schienennetz optimiert, indem der Kopfbahnhof zu einem Durchgangsbahnhof unter Straßenniveau umgebaut wird. Das städtebauliche Projekt „Stuttgart 21“ sieht eine Nutzung der freiwerdenden Gesamtfläche von ca. 100 ha für die Funktionsbereiche Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen, Freizeit und Erholung vor (► Foto).♦

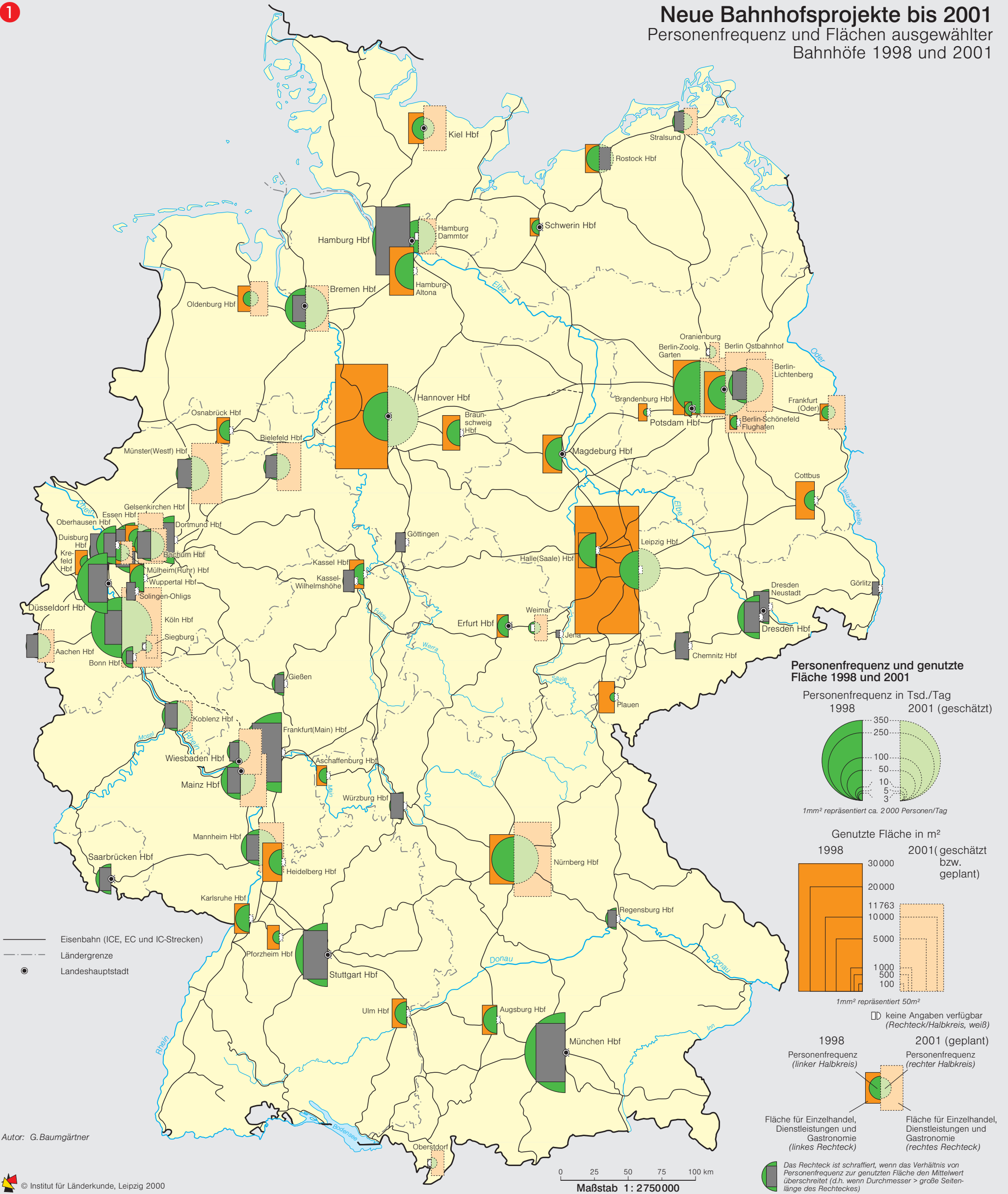


### Planungsfläche des Projektes „Stuttgart 21“

Die Teilgebiete A bis C werden zu unterschiedlichen Terminen frei und werden zeitversetzt bebaut (oben). Nach dem Planungsstand von 1999 sollen ca. 2010 die letzten Gleisflächen entfernt sein, und der neue unterirdische Bahnhof kann in Betrieb genommen werden. Eine mögliche Realisierung der Bebauung zeigt die städtebauliche Vision (unten).

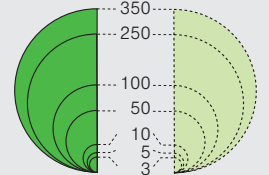
# Neue Bahnprojekte bis 2001

Personenfrequenz und Flächen ausgewählter Bahnhöfe 1998 und 2001



### Personenfrequenz und genutzte Fläche 1998 und 2001

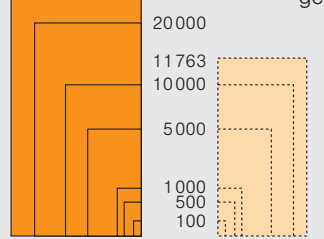
Personenfrequenz in Tsd./Tag  
1998 2001 (geschätzt)



1mm<sup>2</sup> repräsentiert ca. 2000 Personen/Tag

Genutzte Fläche in m<sup>2</sup>

1998 2001 (geschätzt bzw. geplant)



1mm<sup>2</sup> repräsentiert 50m<sup>2</sup>

□ keine Angaben verfügbar (Rechteck/Halbkreis, weiß)

1998 2001 (geplant)  
Personenfrequenz (linker Halbkreis) Personenfrequenz (rechter Halbkreis)

Fläche für Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie (linkes Rechteck) Fläche für Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie (rechtes Rechteck)

Das Rechteck ist schraffiert, wenn das Verhältnis von Personenfrequenz zur genutzten Fläche den Mittelwert überschreitet (d.h. wenn Durchmesser > große Seitenlänge des Rechteckes)

— Eisenbahn (ICE, EC und IC-Strecken)  
- - - Ländergrenze  
● Landeshauptstadt

Autor: G. Baumgärtner