

Entwicklung der Bahnhöfe innerhalb der DB InfraGO AG

Mit Zielbild und neuen Rahmenbedingungen zu zukunftsfähigen Bahnhöfen



Foto: DB AG/Christian Bedeschinski

Ralf Thiem, Vorstand Personenbahnhöfe DB InfraGO AG,
Berlin/Frankfurt am Main

In den vergangenen zwei Jahren wurden die Bahnhöfe der Deutschen Bahn konsequent über ihre drei Bestandteile Verkehrsstation, Empfangsgebäude und Vorplatz ganzheitlich weitergedacht. Denn jede Reise mit der Bahn beginnt und endet an einem Bahnhof. Eine an den Bedürfnissen der Kund*innen und



gen



Der Bahnhof Saarlouis Hbf mit seinem neu gestalteten Empfangsgebäude im Regionalbereich Mitte der Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG

Bürger*innen orientierte Modernisierung und konsequente Weiterentwicklung der Bahnhöfe ist daher entscheidend dafür, mehr Menschen für eine Reise mit der Bahn zu gewinnen, um so die verkehrspolitischen Ziele erreichen zu können. Stand heute gilt allerdings: Viele Bahnhöfe sind zu voll, zu alt und oftmals in einem nicht mehr zeitgemäßem Zustand. So sind rund 50 Prozent aller Bahnhöfe in städtischen Lagen potenziell kapazitätskritisch und durch den Reisendenzuwachs zunehmend überlastet. Kundenbefragungen der DB zeigen zudem, dass die Erwartungen an eine zeitgemäße Ausstattung vielfach nicht erfüllt werden.^[1]

**Zukunfts
Bahnhof**

(Quelle: DB InfraGO AG)

Mit dem Koalitionsvertrag, der im November 2021 geschlossen wurde, wurde auch die Gründung einer neuen gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte aus den Infrastrukturunternehmen DB Netz AG und DB Station&Service AG beschlossen. Bereits im Juni 2022 wurden die Weichen für eine am Gemeinwohl ausgerichtete und ganzheitlich gedachte Bahnhofsinfrastruktur auf Seiten der DB gestellt worden. Hier entschied die DB, den weiteren Verkauf von Empfangsgebäuden zu stoppen und die rund 700 Empfangsgebäude im Besitz der damaligen DB Station&Service AG zu erhalten.^[2]

In der Konsequenz ist ein Zielbild für die ganzheitliche Entwicklung von zukunftsfähigen Bahnhöfen unter Inbezugnahme der Empfangsgebäude und mit bundesweit einheitlichen, mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) abgestimmten Standards entstanden – die Zukunftsbahnhöfe: also zukunftsfähige Bahnhöfe, die leistungsfähig auf die Zukunft ausgerichtet und deren Standards konsequent an den Bedürfnissen der Kund*innen orientiert sind. Mit Start der DB InfraGO AG wurde das strategische Ziel gesetzt, 1.800 Bahnhöfe bis 2030 zu Zukunftsbahnhöfen zu entwickeln.^[3]

Zur Umsetzung ist eine ausreichende Bundesfinanzierung aber auch die Beteiligung der Aufgabenträger, Länder und Kommunen insbesondere im Umfeld und auf dem Vorplatz entscheidend. Ein wesentlicher Meilenstein ist nun mit der Novellierung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) erreicht.^[4] Mit ihr werden auch die Grundlagen für eine dringend notwendige Bundesfinanzierung der Empfangsgebäude gelegt.

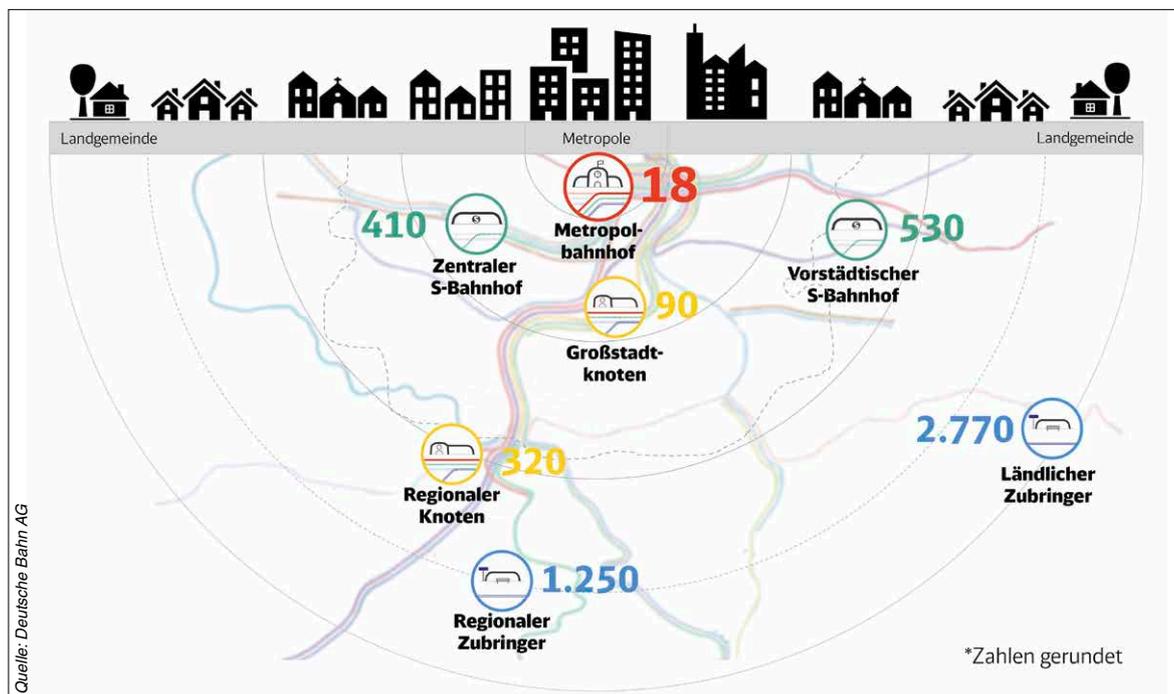
Analyse des Status Quo

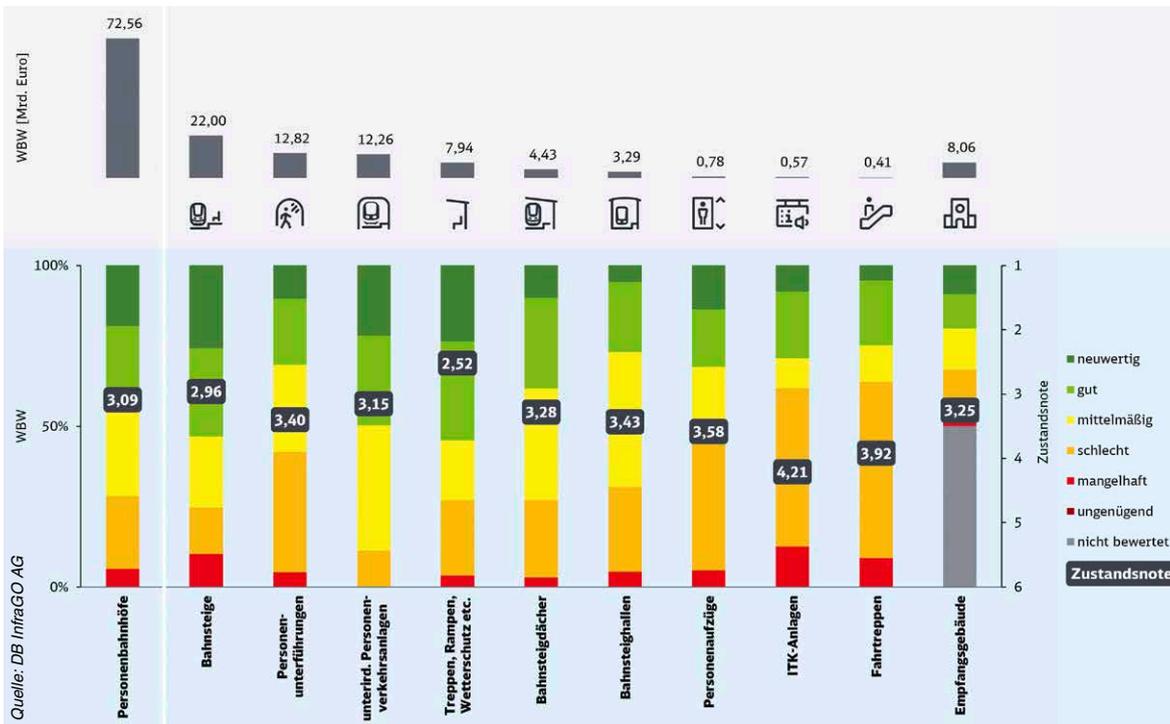
Das Portfolio der 5.400 Bahnhöfe ist nach Standort, Anzahl der Reisenden und Verkehre sowie dem verkehrlichen Zweck in verschiedene Produktlinien segmentiert. So umfasst das Portfolio beispielsweise rund 1.200 regionale Zubringerbahnhöfe. Das sind wichtige Zugangspunkte für die tägliche Pendlerfahrt und Verbindungsglied zwischen Stadt und Land, an denen das Drehkreuz zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten und der Bahn besonders gut funktionieren muss. Zunächst war eine umfangreiche Analyse des Status Quo über diese Produktlinien notwendig, um das Konzept der sogenannten Zukunftsbahnhöfe zu entwickeln.

So wurde der Kapazitätszustand der Bahnhöfe untersucht. Zwischen 2021 und Ende 2023 wurden dazu nahezu 280 potenziell kapazitätskritische Bahnhöfe mittels Kapazitäts-Checks analysiert.^[5] Die Kapazitäts-Checks geben standardisiert Auskünfte über Hindernisse und Engstellen sowie Maßnahmen zur Behebung. Sie werden je nach benötigter Detailstufe durch makroskopische und mikroskopische Personensimulationen und -analysen ergänzt.^[6]

Dem kürzlich veröffentlichten InfraGO-Zustandsbericht^[7] liegt erstmals eine umfassende Bestandsanalyse aller 87.000 Anlagen der Bahnhofsinfrastruktur mit ihrem individuellen Zustand für das Jahr 2023 zugrunde. Er zeigt unter anderem, dass auch das Anlagenportfolio der Bahnhöfe überaltert ist. Denn für die aus der Betreiber- und Kund*innenperspektive wichtigsten Anlagenklassen wurden die drei Attribute Lebenszyklus, Qualität und Verfügbarkeit anhand von

Das Portfolio der 5.400 Bahnhöfe lässt sich in sieben Produktlinien segmentieren





Zustandsnoten und Notenverteilung der Personenbahnhöfe nach Wiederbeschaffungswert im Gesamtportfolio für die verschiedenen Anlagenklassen

individuellen, auf die jeweilige Anlagenklasse fokussierte Erhebungs- und Bewertungsverfahren ermittelt und zu einer Schulnote für jede Anlagenklasse sowie für alle Bahnhöfe aggregiert.

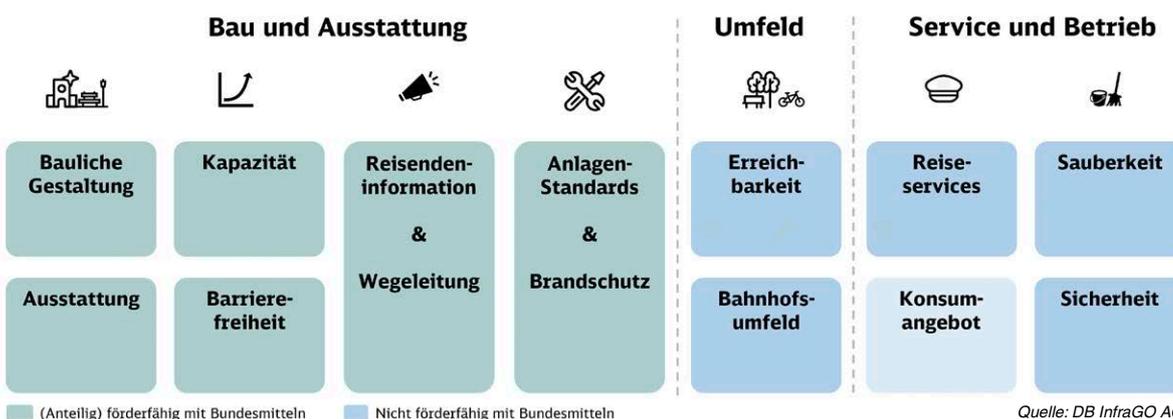
Für das Jahr 2023 ergibt sich nur ein mittelmäßiger Zustand einer Schulnote 3,09 für alle rund 5.400 Bahnhöfe. Dabei fällt auf, dass sich insbesondere Informations- und kommunikationstechnische (ITK) Anlagen (Schulnote: 4,21) und Fahrtreppen (Schulnote: 3,92) im schlechten Zustand befinden.

Diese Analysen führen zu einem umfangreichen Verständnis und anlagenscharfen Einblick in die Leistungsfähigkeit der Anlagen und Produkte, die wir unseren Reisenden bieten – und legen die Basis für deren Weiterentwicklung im Rahmen des übergreifenden Zielbilds der Zukunftsbahnhöfe.

Definition des Zielbilds

Bahnhöfe müssen attraktiv für die Kund*innen, kapazitätsstark für mehr Reisende und nachhaltig im Bau und Betrieb sein. Das Zielbild eines jeden Bahnhofs wird abhängig vom Bahnhofstyp und seiner Produktlinie entsprechend dieser drei Oberkriterien definiert. So lassen sich entsprechende Schwerpunkte bei der Bahnhofsentwicklung setzen.

Auf Basis von wissenschaftlichen Untersuchungen und Kund*innenfeedback haben DB, BMDV und Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bundesweit einheitliche Standards über zwölf verschiedene Leistungsbereiche des Bahnhofs gemeinsam entwickelt und weitestgehend abgestimmt. Diese Leistungsbereiche können in Standards zu Bau und Ausstattung, betriebliche Standards und Standards für den Vorplatz gegliedert werden.



Für das Zielbild Zukunftsbahnhöfe haben DB, BMDV und EBA Standards in 12 Leistungsbereichen weitestgehend abgestimmt

Je Bahnhof wird ein Sollzustand zur Erfüllung der Leistungsbereiche und Standards auf Basis seines jeweiligen Bahnhofstyps festgelegt. Dieser wird mit dem aktuellen Erfüllungsgrad verglichen. Nicht erfüllte Standards werden im Rahmen der Modernisierung und Attraktivierung zum Zukunftsbahnhof kontinuierlich umgesetzt.

Zu den Standards von Bau und Ausstattung zählen beispielsweise ein konsequenter Ausbau der Barrierefreiheit, die Realisierung von zusätzlichen Zu- und Abgängen, verbreiterten Unterführungen sowie das Freiräumen und Neuordnen an hoch frequentierten Bahnsteigen, um die Leistungsfähigkeit insbesondere auch an kapazitätskritischen Bahnhöfen zu steigern. Eine modernisierte Reisendeninformation mit mehr Anzeigern und detaillierteren Inhalten – wie etwa Zugauslastung und Wagenstand – bietet in Kombination mit einer verbesserten Wegeleitung mehr Orientierung und verbessert den Reisendenfluss.

Reisendeninformation und Wegeleitung stützen und gewährleisten gleichzeitig die betrieblichen Abläufe an Bahnhöfen mit hohem Reisendenaufkommen. Helle und offen gestaltete Durchgänge und Aufenthaltsbereiche sowie bedarfsgerecht dimensionierte Wartebereiche und Sitzgelegenheiten am Bahnsteig und – wo erforderlich – im Empfangsgebäude verbessern den Komfort und das Sicherheitsgefühl der Reisenden.

Die Empfangsgebäude bilden einen wichtigen Baustein im Zielbild der Zukunftsbahnhöfe, denn sie prägen entscheidend die Wahrnehmung der Bürger*innen und strahlen auf die Akzeptanz des Verkehrsträgers Schiene insgesamt aus. An ihnen wird besonders sichtbar, dass Bahnhöfe das Eingangstor der Reisenden zum System Schiene und gleichermaßen zum Umfeld und zur Kommune sind.

Die DB InfraGO will die Empfangsgebäude daher für einen weiteren Lebenszyklus fit machen. Das

ermöglicht weniger Leerstand, mehr wettergeschützte Warte- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie mehr Angebote für die Versorgung der Reisenden auch in kleinen Bahnhöfen. Wo immer möglich, werden die Empfangsgebäude zum Erhalt ihrer historischen Bausubstanz denkmalgerecht entsprechend modernen Standards in Stand gesetzt.

Erste Beispiele für die Umsetzung der Standards sind an der Riedbahn zu sehen sein. Denn die Bahnhöfe an der Riedbahn werden im Rahmen der Generalsanierung zu Zukunftsbahnhöfen modernisiert. Gemeinsam mit dem BMDV werden hier Verbesserungen an 20 Stationen in Hessen und Baden-Württemberg im Umfang von rund 130 Millionen Euro umgesetzt, die für Reisende und Bahnhofsbesuchende sofort spürbar sein werden.

Alle Halte an der Riedbahn werden mit neuen Anzeigern für die Reisendeninformation ausgestattet. Weiterhin werden künstlerische Elemente im „Riedbahn-Design“ (verschiedene farbenfrohe Fliesenmotive mit Flora&Flora des Ried) beispielsweise an Wänden, Treppen und Pfeilern eingesetzt, um die Bahnhöfe zu verschönern. Zudem wird die Barrierefreiheit an vier Stationen entlang der Strecke durch neue Wege zum Bahnsteig und erneuerte Beläge verbessert. Für mehr Komfort sollen zukünftig zum Beispiel zusätzliche oder modernere Sitzbänke, teilweise auch mit klimaresilienter Bepflanzung, LED-Beleuchtung oder Fahrradrollen sorgen.^[5]

Neue gesetzliche Rahmenbedingungen für Empfangsgebäude

Bis Mitte 2022 waren viele der ehemaligen Empfangsgebäude verkauft worden, weil sie wirtschaftlich schwer zu erhalten waren und keine angemessenen und funktionsfähigen Förderinstrumente bestanden. So konnten beispielsweise Zugangsbereiche zum Schienenweg über Bundesmittel finanziert werden; Dach und Fassade aber höchstens anteilig.

Am Bahnhof Stockstadt am Rhein wurde die Personenunterführung im übergreifenden Riedbahndesign mit lokalem Bezug neu gestaltet (links vor/rechts nach Modernisierung)



Eine Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen zur Finanzierung der Empfangsgebäude war daher eine weitere notwendige Voraussetzung zur ganzheitlichen Entwicklung der Bahnhöfe. Denn insbesondere für die im Zielbild benannten Standards der Empfangsgebäude bot das bestehende BSWAG keine ausreichenden gesetzlichen Grundlagen für eine entsprechende Auslegung zur Bundesförderung. Ziel war daher eine Verankerung der Empfangsgebäude im BSWAG. Am 14. Juni dieses Jahres haben Bundestag und Bundesrat einem finalen Gesetzestext für das Vierte Gesetz zur Änderung des BSWAG zugestimmt.^[4] Dem vorangegangen waren Vermittlungsgespräche zwischen den Ländern und dem Bund.



Visualisierung der Umfeldgestaltung nach neuen Standards am Bahnhof Stockstadt am Rhein (Riedbahn)

Gesetzliche Ausgestaltung BSWAG §8 Abs. 5:

„Zu den Schienenwegen [...] zählen auch [...] dem Schienenpersonenverkehr dienende Empfangsgebäude der Personenbahnhöfe. Ausschließlich kommerziell genutzte Teile von Empfangsgebäuden können nicht finanziert werden.“

Empfangsgebäude werden daher künftig förderrechtlich explizit als Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur definiert werden. Von dieser Definition werden ausschließlich kommerziell genutzte Gebäudeteile der Empfangsgebäude beihilfekonform abgegrenzt. Bisher war die Förderung der EG durch den Bund begrenzt (in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bspw. auf pauschal 30 Prozent der Gesamtkosten). Notwendige Modernisierungsmaßnahmen waren daher häufig nicht umsetzbar, eine ganzheitliche Bahnhofsentwicklung mit den Empfangsgebäuden nicht möglich. Denn innerhalb der Empfangsgebäude gab es beispielsweise förderrechtliche Unterschiede zwischen Teilen, die zwar für den Erhalt des Gebäudes von entscheidender Bedeutung sind, aber nicht direkt dem Zugang zum Schienenweg dienen (z. B. das Dach).

Mit der Verankerung der Empfangsgebäude im BSWAG ist nun eine ganzheitliche Entwicklung der Empfangsgebäude und damit auch eine ganzheitliche Entwicklung des Bahnhofs möglich. Für die konkrete Umsetzung der neuen Fördermöglichkeiten gilt es auf Verwaltungsebene eine zielgerechte und bürokratievermeidende Lösung zu finden.

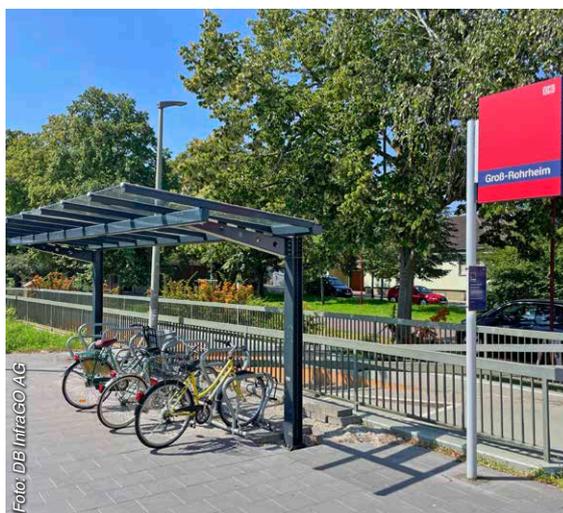
Zusammenarbeit mit Aufgabenträgern, Ländern und Kommunen

Eine ganzheitliche Bahnhofsentwicklung bedeutet auch, die Entwicklung des Vorplatzes weiterzudenken. Dementsprechend wurden auch Standards für den Vorplatz und das Umfeld entwickelt. In den meisten

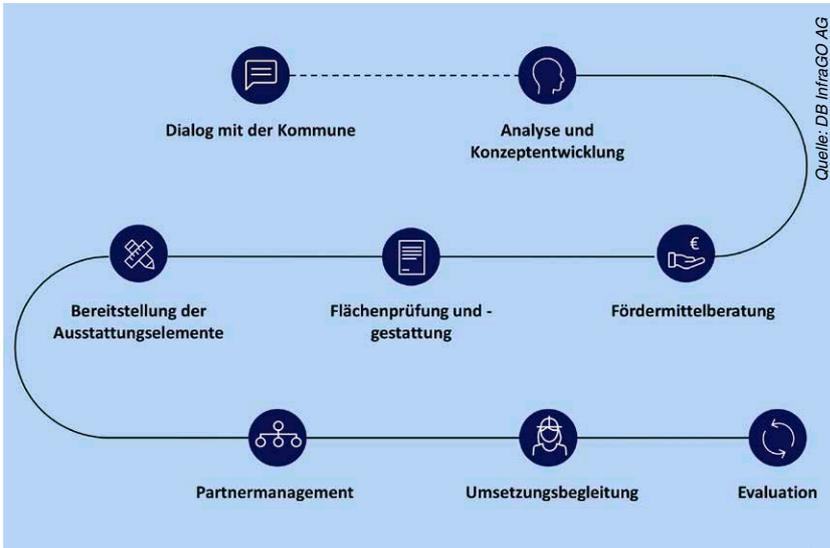
Fällen befindet sich der Bahnhofsvorplatz nicht im Besitz der DB. Die Entwicklung des Vorplatzes ist und bleibt daher weiterhin von einer Bundesfinanzierung ausgeklammert. Dementsprechend gelingt eine Weiterentwicklung hier nur im Schulterschluss mit Kommunen, Ländern und Aufgabenträgern.

Im Umfeld des Bahnhofs Stockstadt am Rhein (Riedbahn) wird beispielsweise Aufenthaltsqualität durch eine Picknick-Tisch-Bank Kombination mit angrenzenden Hüfpelementen für Kinder geschaffen. Neue Bäume und Blühwiesen werden gepflanzt, Lebensräume für Insekten werden geschaffen. In Groß Rohrheim (Riedbahn) entstehen unter anderem neue Fahrradparkplätze. Auch das Umfeld wird gemeinsam mit der Kommune weiterentwickelt.

Bei der DB InfraGO AG im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe ist seit Juni dieses Jahres eine „Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz“ für die gemeinsame Entwicklung der Vorplätze mit den Partnern sowie für die Beratung der Aufgabenträger, Städte und Kommunen ins Leben gerufen worden.^[9] So sollen Bahnhofsumfelder in ganzheitlichen Prozessen von der ersten Idee bis zur Umsetzung gemeinsam mit



Bereits umgesetzte Standards im Umfeld des Bahnhofs Groß Rohrheim (Riedbahn)



Das Leistungsspektrum der Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz reicht vom Dialog mit der Kommune bis hin zur Begleitung der Umsetzung und Sicherstellung des Betriebs

Städten und Kommunen weiterentwickelt werden – mit einer standortspezifischen Note, die positiv auf die Stadt- und Quartiersentwicklung ausstrahlt.

Die Leistungen der Kompetenzstelle reichen vom Dialog mit der Kommune, über die Flächenprüfung bis hin zur Begleitung der Umsetzung und Sicherstellung des Betriebs. Die DB InfraGO AG setzt mit diesem Angebot einen großen Meilenstein für die Gemeinwohlorientierung an den Bahnhöfen um.

Fazit

Mit der Klarheit über den Status Quo, den definierten Standards und den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen über die Novellierung des BSWAG sind die Voraussetzungen zur Umsetzung des neuen Zielbilds der Zukunftsbahnhöfe über Verkehrsstation und Empfangsgebäude dem Grunde nach erfüllt. Die Kompetenzstelle zur Umfeld- und Vorplatzentwicklung ist gemeinsam mit den Aufgabenträgern, Ländern und Kommunen gestartet. Ein strategischer Hochlauf bis 2030 ist seitens der DB InfraGO vorbereitet, bedarf aber einer ausreichenden finanziellen Mittelausstattung des Bundes für die nächsten Jahre.

In diesem Jahr werden erste Zukunftsbahnhöfe umgesetzt: 20 erste zukunftsfähige Bahnhöfe entstehen im Rahmen der Generalsanierung an der Riedbahn. Die DB InfraGO AG hat sich zum Ziel gesetzt, Politik, Branche und Kund*innen mit den Neuerungen zu begeistern und so für einen attraktiven Zugang zum Schienennetz zu sorgen sowie einen Beitrag zu den verkehrspolitischen Zielen zu leisten.

Die Mitarbeitenden der Personenbahnhöfe in der DB InfraGO AG freuen sich auf die neuen Chancen für unser aller Bahnhöfe! ■

Quellen

- [1] Interne Analysen DB AG.
- [2] Deutsche Bahn AG (Hrsg.) [2022]: Kurswechsel: DB verkauft keine Bahnhofsgelände mehr, online abrufbar unter: https://www.deutschebahn.com/resource/blob/8167574/f1e6194970bfa2e-ab0e53c30d80e5d56/20220711_PI-Verkaufsstopp-Bahnhofsgelaeude-data.pdf (zuletzt abgerufen am 05.07.2024).
- [3] Die Bundesregierung (Hrsg.) [2024]: FAQ zur neuen InfraGO. Für ein leistungsfähiges Schienennetz, online abrufbar unter: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/db-infrago-ag-2251022> (zuletzt abgerufen am 05.07.2024).
- [4] Bundesministerium für Digitales und Verkehr (Hrsg.) [2024]: Bundestag und Bundesrat beschließen Straßenverkehrsgesetz und Bundesschienenwegeausbaugesetz, online abrufbar unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/046-wissing-sanierungs-und-modernisierungsprogramm.html> (zuletzt abgerufen am 05.07.2024).
- [5] Deutsche Bahn AG (Hrsg.) [2024]: Integrierter Bericht 2023, online abrufbar unter: <https://www.deutschebahn.com/resource/blob/12760934/32723a09d8343aff6d53f828b0eaaa11/Bericht2023-data.pdf>, S. 154 (zuletzt abgerufen am 05.07.2024).
- [6] Deine Bahn 09/2023: Frequenzmanagement: Bahnhöfe fit machen für steigende Reisendenzahlen, online abrufbar unter: <https://www.system-bahn.net>
- [7] DB InfraGO AG (Hrsg.) [2024]: InfraGO-Zustandsbericht Netz und Personenbahnhöfe, online abrufbar unter: <https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12851844/6d8f1b4e177c28d5fd3a3ba53e5cc43b/InfraGO-Zustandsbericht-2023-data.pdf> (zuletzt abgerufen am 05.07.2024).
- [8] Deutsche Bahn AG (Hrsg.) [2024]: Generalsanierung Riedbahn. Erneuerungen an der Strecke, online abrufbar unter: <https://www.riedbahn.de/arbeiten-auf-der-riedbahn.html> (zuletzt abgerufen am 05.07.2024).
- [9] Deutsche Bahn AG (Hrsg.) [2024]: Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz: Bahnhofsumfelder gemeinsam entwickeln für mehr Mobilität und Lebensqualität, online abrufbar unter: <https://www.dbinfrago.com/web/bahnhoefe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/kompetenzstelle-bahnhofsvorplatz> (zuletzt abgerufen am 05.07.2024).

Kontakt zur Kompetenzstelle Bahnhofsvorplatz:

► www.dbinfrago.com/web/bahnhoefe/bahnhofs-und-stadtentwicklung/kompetenzstelle-bahnhofsvorplatz



Lesen Sie auch

Bahnhöfe fit machen für steigende Reisendenzahlen

Deine Bahn 9/2023

Bahnhöfe in bewegten Zeiten

Deine Bahn 8/2022

Offensive für attraktivere Bahnhöfe wirkt

Deine Bahn 3/2022

Die Bahnhöfe im Wandel

Deine Bahn 9/2021