



**Bahnhofsbau**

# Bauprojekte bei der DB Station&Service AG



**Sascha Schneider**, Leiter Baumanagement, DB Station&Service AG, Leipzig

In der Region fest verankert, technisch hoch komplex und für die Mobilität Aller unerlässlich: Das zeichnet Bahnhöfe aus. Bahnhöfe sind Orte, an denen sich Menschen begegnen. Sie sind Knotenpunkte, die Städte und Regionen verbinden. Sie sind Kulturobjekte, die Geschichte und Zukunft vereinen. Bahnhöfe sind mehr als nur Gebäude. Sie sind das Tor zur Schiene und damit zur Welt: einem Netzwerk, das Mobilität für alle ermöglicht.





Der Bahnhof Borna:  
Entstehung eines Unikats

Foto: DB Station&Service Vectorvision

Doch Bahnhöfe brauchen Veränderung. Sie müssen den Bedürfnissen der Menschen und dem Wandel der Zeit gerecht werden. Sie werden geliebt, wenn sie technisch auf dem neuesten Stand und optisch attraktiv sind.

Wie schafft man das? Wie baut man Bahnhöfe, die nicht nur funktionieren, sondern auch begeistern? Wie baut man Bahnhöfe mit Herz?

**Bahnhöfe sind Unikate:  
So baut man sie individuell**

Das Bauen an Bahnhöfen und Verkehrsstationen ist so einzigartig wie herausfordernd zugleich. Nur mit der notwendigen Balance aus standardisierten Prozessen und individuellen Lösungen gelingt der Aus-, Um- und Neubau von Bahnhöfen und damit das Verbinden von Stadt und Land, aber vor allem der Menschen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen.

Gerade bei Bahnhöfen sind bei Bauprojekten zunächst Rechtsnormen handlungsleitend. Die 9 Leistungsphasen der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) bilden den rechtlichen und technischen Rahmen, der durch ein reibungsloses Zusammenspiel zahlreicher bahninterner und -externer Projektbeteiligter mit Inhalten gefüllt wird. Dabei immer im Fokus: Kosten, Termine und Qualität.

**Das Beispielprojekt Bahnhof Borna**

Der Bahnhof Borna befindet sich auf der zweigleisigen Strecke Neukieritzsch–Chemnitz in Sachsen und wurde in 19 Monaten Bauzeit (von denen 11 Monate tatsächlich Sperrpause waren) erneuert. Für

ca. 16 Millionen Euro wurden über 700 Meter Gleise, 3 Bahnsteige mit insgesamt ca. 600 Metern Länge, eine Personenunterführung inklusive Rampen zum Ziel der Barrierefreiheit erneuert. Weitere kundenrelevante Ausstattungen (Wetterschutzhäuser, digitale Reisedeninformation etc.) wurden auf den Stand der Zeit gebracht.

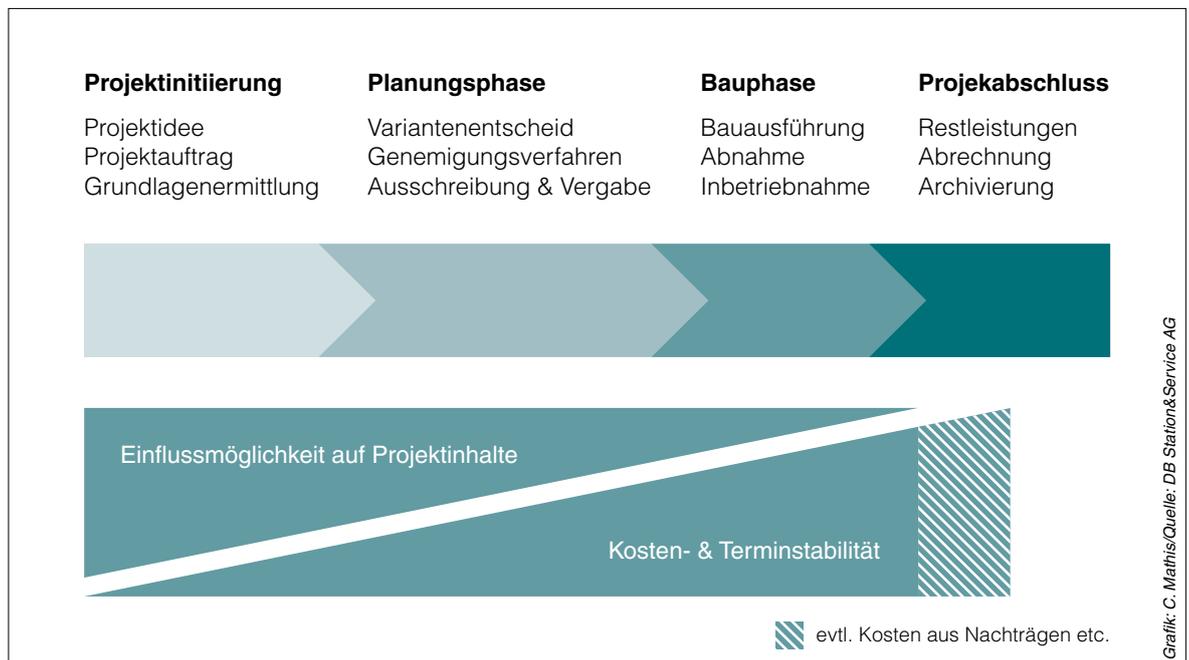
Der Bahnhof Borna wurde auf der Basis dieser Leistungsphasen in vier wesentlichen Projektphasen umgebaut und 2023 wieder in Betrieb genommen. In monatelanger Vorbereitung und Bauzeit wurde das Projekt und damit die fertige Verkehrsstation zum Vorzeigebahnhof des Regionalbereichs Südost der DB Station&Service AG.

**Phase 1: Wie Bedarfe ermittelt und priorisiert werden**

Die Zustandsbewertung der technischen und baulichen Stationsanlagen, die Reisendenzahlen und die regionale Bedeutung unserer Personenbahnhöfe sind entscheidende Kriterien für die Initiierung und Priorisierung der Stationsvorhaben. Jedes Jahr beginnen wir mit vielen Infrastrukturprojekten an unseren Bahnhöfen. Wir passen sie technisch und optisch an, modernisieren sie und richten sie nach den vorherrschenden Kundenbedürfnissen aus.

Im Rahmen der Bedarfsermittlung und Projektinitiierung erstellt das Infrastrukturbüro der DB Station&Service AG einen allumfassenden Projektauftrag, der die vielfältigen Bedarfe, Rahmenbedingungen und Einflussgrößen von sämtlichen Beteiligten und Partner\*innen im jeweiligen Bauprojekt nicht nur adressiert, sondern vor allem verbindet.

Flussdiagramm zum Projektablauf Bf Borna



## Erfassung und Beurteilung der Anforderungen

Die Anlagenverantwortlichen des Bahnhofmanagements prüfen als Betreiber\*innen und Bauherr\*innen den Zustand der Anlagen. Dabei ermitteln sie systematisch, was technisch und infrastrukturell instandgesetzt oder erneuert werden muss. Ebenfalls gilt es, die technischen Bedarfe anderer Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) sowie eventuell tangierende Maßnahmen zu erheben, um so bereits vor Baubeginn deren Vereinbarkeit zu prüfen. Dies stellt einen wesentlichen Baustein der gesamthaften Infrastrukturbetrachtung dar und ist für einen guten Projektauftritt unerlässlich.

Zusätzlich geben die Bedarfe, Anforderungen und Wünsche der Aufgabenträger als Vertreter der Länder und Kommunen den wesentlichen Input zu Inhalten und Randbedingungen eines Bauprojekts. Das kann erhebliche Auswirkung auf eine entsprechende Priorisierung der Projekte haben. Neben diesen Parametern hat die Finanzierung eines Bauprojektes unter Umständen Einfluss auf die Projekthinhalte und deren Ausführungszeitraum. Häufig unterliegen einzelne Projektbestandteile Zwängen, wie z. B. bestimmte Terminvorgaben. Das hat Auswirkungen auf die ganze Baumaßnahme. Die Arbeit der Infrastrukturmanager\*innen des Infrastrukturbüros erfordert demzufolge viel Detailtreue, Kreativität und Weitsicht.

## Rahmenvereinbarungen als Grundlage langfristiger Zusammenarbeit

Gleichzeitig können Sonderprogramme des Bundes oder der Länder ein wichtiger Impuls für einzelne Projektbausteine bzw. das Initiieren neuer Projekte sein. Immer häufiger entschließen sich die DB Station&Service AG und die jeweiligen Länder dazu, gemeinsame Rahmenvereinbarungen als Zeichen einer langfristig angelegten Zusammenarbeit und eines zukunftsorientierten Investitionswillens zu schließen.

Innerhalb dieses festgeschriebenen Vertragsmodells werden über mehrere Jahre abgestimmte Projekte, deren konkrete Inhalte sowie gemeinsame Finanzierungen vereinbart. Die Erstellung einer Rahmenvereinbarung ist ein mehrstufiger und intensiver Prozess. Er ermöglicht den Vertragspartnern aufgrund der Langfristigkeit der abzuschließenden Vereinbarung eine gewisse Flexibilität im Alltag unter Berücksichtigung klar definierter Rahmen und Arbeitspakete.

## Kreativität als individueller Ausdruck

Die Berücksichtigung der zeitlichen, räumlichen und finanziellen Parameter zur Definition des Projektauftrags erforderte für das Bauvorhaben in Borna rund drei Monate. Dennoch gelang es allen Beteiligten im Rahmen dieses Kraftaktes, Zeit und Freiraum für Kreativität zu lassen. Kreativität, die die vielfältigen Bedürfnisse der Menschen adressierte und die der Individualität der Region sowie des Umfelds entsprach.

In Borna wurde so die Idee der Kooperation mit dem örtlichen Künstler Michael Fischer-Art geboren. Er ist für seine großflächigen Fassadenkunstwerke bekannt, die hohen Wiedererkennungswert besitzen. Das verhalf auch dem Bahnhof zu überregionaler Bekanntheit.

*„Eine besondere Herausforderung in diesem Projekt war der Erhalt des denkmalgeschützten Bahnhofensembles. In vielen Abstimmungen wurde eine Übereinkunft mit allen Beteiligten zum Abbruch des Daches am ehemaligen Mittelbahnsteig bzw. dem Erhalt der Überdachungen am Empfangsgebäude des Hausbahnsteigs erzielt.“*

**L. Hallmann**, verantwortlicher Infrastrukturmanager im Projekt Borna

## Phase 2: Planung mit BIM für optimales Kosten-, Zeit- und Qualitätsmanagement

Die Ziele aus dem Projektauftrag des Infrastrukturbüros werden in der Planungsphase in ein stringentes und zuverlässiges Umsetzungskonzept überführt. Die hohe, wenn nicht sogar steigende Relevanz dieser Projektphase genießt allgemeine Akzeptanz. In dieser werden unter anderem die Grundsteine für die Sicherstellung der Budgeteinhaltung, die klaren Aufgabenverantwortlichkeiten zur Absicherung des Zeitplans und der Einsatz von Bautechnologien der besten Qualitätsstandards im Sinne des nachhaltigen Bauens gelegt.

Die DB Station&Service AG nutzt seit Jahren das digitale Planen in 3-D Modellen, kurz BIM (Building Information Modelling). Durch den Einsatz einer räumlichen Planung werden weniger Störungen im Bauablauf erwartet und damit die Kosten- und Zeitr Risiken gesenkt. Darüber hinaus ist der langfristige Mehrwert über das Bauprojekt hinaus, beispielsweise in der Betreuung (Instandsetzung, Wartung oder Reinigung) ein weiterer Vorteil der modellgestützten 3-D Planung.

Was zeichnet also eine erfolgreiche Planungsphase bei Eisenbahninfrastrukturprojekten aus? Maßgeblich Themenvielfalt, Kommunikationsstärke, Kompromissfähigkeit, Ganzheitlichkeit und Innovationsstreben.

## Definition der Planungsgrundlagen und -parameter

Zu Beginn der Planungsphase werden die Planungsgrundlagen und -parameter definiert, die für den weiteren Projektverlauf handlungsleitend sind und eine hohe Validität aufweisen müssen. In Kombination mit dem Projektauftrag sind sie zudem die Grundlage der öffentlichen Ausschreibung der Planungsleistung auf Basis der HOAI. Damit werden diese erstmals öffentlich zugänglich. Mit der Beauftragung der Planung an ein Planungsbüro tritt ein weiterer, wesentlicher Schnittstellenpartner in das Projekt ein.



Ein Blick in die Zukunft mithilfe von Visualisierung

Obwohl sprichwörtlich „alle Wege nach Rom führen“, suchen wir schon frühzeitig nach den besten Umsetzungsvarianten. Dabei machen wir kritische Rahmenbedingungen und begrenzende Faktoren transparent. Dann entscheiden wir zügig mit allen Projektbeteiligten, welche Varianten wir bevorzugen.

Die Prüfung der Genehmigungsrelevanz ist wegen des großen Einflusses auf die Projektzeitschiene trotz der Diversität der Bauprojekte der DB Station&Service AG häufig Inhalt solcher Variantenbetrachtungen. Sie kann den gesamten Projektterminplan unter Umständen um mehrere Jahre verlängern oder beschleunigen. Um dem Planbeschleunigungsgesetz zu entsprechen, analysieren wir schon früh alles genau, was zum Projekt gehört und alle, die davon betroffen sind. Außerdem legen wir nachvollziehbar dar, wie wir diese innerhalb des Zeit- oder Finanzierungsrahmens bewerten. Das ist ein wesentlicher Bestandteil der Planungsphase.

### Bauen unter rollendem Rad

Ein weiterer, wesentlicher Einflussfaktor auf die Zeitschiene eines Bauprojekts bei uns ist die baubetriebliche Planung. Sie beinhaltet im Wesentlichen die betriebliche Anmeldung von Gleissperrungen, Oberleitungsabschaltungen sowie den Schienenersatzverkehr durch Baubetriebskoordinatoren. Für die Koordination von Bauen und Betrieb müssen die Vorhaben baubetrieblich angemeldet werden. Die Einordnung in eine der drei maßgeblichen Kategorien (A, B, C) führt zu betrieblichen Vorgaben, die umzusetzen sind.

Baumaßnahmen erfordern nahezu immer Sperrpausen, welche wiederum Einschränkungen im Betrieb mit sich bringen und Reisende wie Verkehrsunternehmen vor Änderungen des gewohnten

Fahrplans stellen. In Bezug auf Sperrpausen besitzt die Redensart „so wenig wie möglich, so viel wie nötig“ in diesem Planungsschritt für alle Projektbeteiligten die höchste Bedeutung.

Im Bauprojekt Borna wurden in dieser Projektphase insbesondere die herausfordernden Themen der barrierefreien Zuwegungen, Gleisquerungen wie Personenunterführungen mit verschiedenen Varianten mit allen mittelbar und unmittelbar am Bauprojekt Beteiligten analysiert und bewertet. Im Ergebnis wurden nicht nur praktikable, sondern auch optisch überzeugende Lösungen entwickelt, die durch Bildgebung und Lichtplanung das subjektive Sicherheitsempfinden und Wohlbefinden der Reisenden gewährleistet.

Die genannten Beispiele stellen dabei nur einen kleinen Auszug der vielfältigen Herausforderungen dar. Oberstes Ziel und gleichzeitig wichtigste Prämisse ist dabei immer die Ganzheitlichkeit. Unsere Bahnhöfe sollen Tor und Drehkreuz der Mobilität für alle Menschen sein und dabei die unterschiedlichen Bedürfnisse stillen.

### Entwicklung und Absicherung der Finanzierungsplanung

Während der inhaltlichen und zeitlichen Ausplanung des Projektauftrags gilt es stets, die weitere, oft komplexitätsverschärfende Komponente der Finanzierung zu berücksichtigen, anzupassen und abzusichern. In einem teilweise mehrmonatigen, iterativen Prozess werden auf Basis der fortschreitenden Bauprojektplanung die ursprünglichen Kostenschätzungen zu einer soliden Finanzierungsplanung durch diverse Finanzierungsquellen, -restriktionen und -abhängigkeiten weiterentwickelt.

Für die Modernisierung der Verkehrsstation Borna wurden insgesamt drei Finanzierungsquellen erschlossen: Eigenmittel, Gelder aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der Bundesrepublik Deutschland sowie Gelder der Stadt. Letztere hat sich an der künstlerischen Gestaltung beteiligt. So wurde die Zusammenarbeit mit dem örtlichen Künstler Fischer-Art ermöglicht. Diese optionale, begleitende Maßnahme ist jedoch oft essenziell, um unsere Verkehrsstationen nicht nur technisch auf die Zukunft auszurichten, sondern auch sozial und kulturell fest in der Region und bei den Menschen vor Ort zu verankern.

Nach Abschluss dieser umfassenden Planungen kann das Plangenehmigungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingeleitet werden, welches nach sorgfältiger Abwägung aller relevanten Belange mit dem Planrechtsbescheid für das Eisenbahninfrastrukturprojekt abschließt. Einzige Ausnahme hiervon bildet die Anwendung des Planbeschleunigungsgesetzes, bei dem die notwendigen Beteiligungen und Genehmigungen direkt bei den jeweiligen Ämtern, Behörden und Trägern öffentlicher Belange eingeholt werden.

Aktuelle Initiativen aus der Politik, die zur Vereinfachung und Beschleunigung von Bauvorhaben (beispielsweise durch Digitalisierung) initiiert werden, sind die Basis für die zügige Umsetzung der Verkehrswende, die auf den Füßen einer robusten, langlebigen und kundenorientierten Eisenbahninfrastruktur steht.

### Phase 3: Pläne werden durch Bauausführung Wirklichkeit

Mit Erteilung des Planrechts kann aus dem qualifizierten Entwurf ein greifbares Bauwerk entstehen. Die verantwortlichen Projektleitenden mussten hierfür an jedem einzelnen Bautag enorme Komplexitäten managen: von der Synchronisation und Steuerung aller Projektbeteiligten und ihrer teils täglich unterschiedlichen Prioritäten über die Anpassung der Gesamtplanung durch unvorhersehbare Ereignisse wie Materialmangel, Extremwetterlagen oder der Coronapandemie bis hin zur Berücksichtigung veränderter, gesamtgesellschaftlicher Anforderungen wie beispielsweise Nachhaltigkeit und Umweltschutz.

#### Besondere Anforderungen an die Projektleitung

Projektleitende bei der DB Station&Service AG sind vielfältig und anspruchsvoll gefordert. Neben technischem Fachwissen sind rechtliche und finanzielle Grundlagen sowie praktische Erfahrungen, überfachliche Kompetenzen wie vernetztes Denken, Verhandlungsführung und Konfliktlösungsfähigkeit wesentlich. Das Verständnis eines gesamtverantwortlichen Projektleitenden im situativen Auftreten als Ruhepol, aber auch treibende Kraft in kritischen Phasen ist die Herausforderung schlechthin. Dabei wird deutlich, dass Schlagworte wie „lebenslanges Lernen“ keine leeren Worthülsen sind.

Bahnhöfe werden im Wandel der Zeit betrieben und brauchen regelmäßige Anpassungen. Ein offener Blick für bauliche und technische Trends sowie ein Gespür für sich verändernde Kundenbedürfnisse sind notwendige Grundlagen für eine kundengerechte, nachhaltige und gleichzeitig wirtschaftliche Verkehrsstation.

#### Prozessschritte der Bauausführung

Die Bauausführung gliedert sich prozessual in die Ausführungsplanung, die Ausschreibung der Bauleistung und die spätere Umsetzung bis zur Inbetriebnahme.

In Abhängigkeit von der Komplexität der Bauleistungen, der notwendigen Bautechnologie und der Flexibilität in der Umsetzung der Baumaßnahme, wird die Ausführungsplanung entweder entsprechend der klassischen Reihenfolge der Leistungsphasen der HOAI vor der Vergabe der Bauleistungen durch ein Planungsbüro erstellt oder bei hoher Planungsreife des Entwurfs direkt in die Ausschreibung der Bauleistungen integriert.

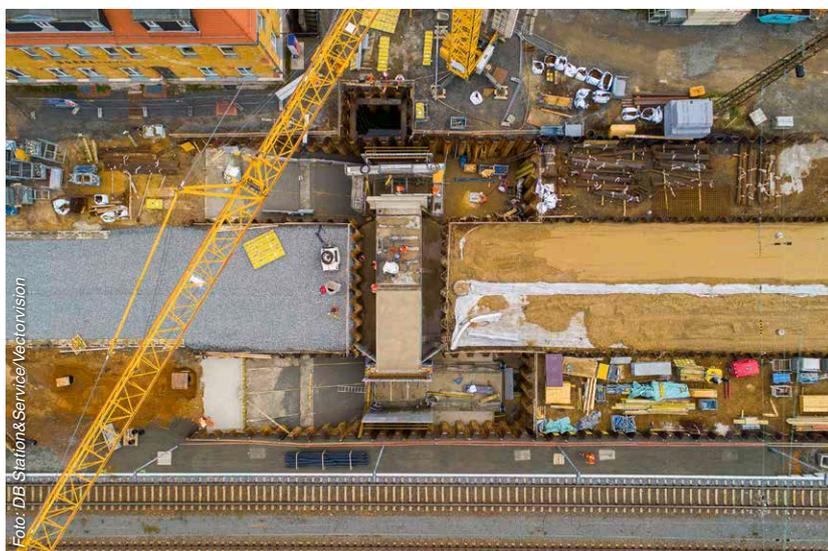
Die Vergabe der Bauleistungen auf Basis der Ausschreibung folgt, wie bei anderen Bauträgern auch, bei der DB Station&Service AG selbstverständlich dem Wirtschaftlichkeitsprinzip. Neben rein finanziellen Zuschlagskriterien steigt allerdings die Relevanz von Kriterien, welche die Qualität und gesellschaftliche Verantwortung der Unternehmen betreffen. Somit rücken Themen wie Nachhaltigkeit, Innovationsfreude und kapazitätsschonende Umsetzung in dieser Projektphase zunehmend in den Fokus. Die besondere Herausforderung ist es, nicht nur dem Bauprojekt angemessene Zuschlags- und Eignungskriterien zu definieren, sondern diese adäquat zu gewichten.

Nach Vergabe der Bauleistungen beginnt mit der Baustelleneinrichtung die tatsächliche Bautätigkeit vor Ort. Sie ist häufig ein Zusammenspiel verschiedener Baufirmen, die sowohl als direkter Auftragnehmer als auch als Nachunternehmer tätig werden. Aufgrund des besonderen Baufelds im Bereich der Schieneninfrastruktur herrschen bei DB Station&Service AG höchste Anforderungen an Arbeitsschutz und -sicherheit. So muss nach dem langjährigen Prozess der baubetrieblichen Einordnung spätestens sechs Wochen vor Beginn der Arbeiten der finale Antrag der Betriebs- und Bauanweisung (BETRA) gestellt werden. Dieser stellt sicher, dass alle betrieblich relevanten Stellen Kenntnis von den bevorstehenden Arbeiten und den damit verbundenen Auswirkungen oder Einschränkungen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur im Baubereich haben. In der BETRA sind betriebliche Regelungen festgelegt, die ein nahtloses und sicheres Ineinanderwirken von Bau- und Bahnbetrieb sicherstellen.

#### Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Bauüberwachung

Die Bauüberwachung begleitet und koordiniert jegliche Bauaktivität auf der Baustelle und ist somit für die technisch korrekte Umsetzung verantwortlich.

*Das Zusammenspiel verschiedener Gewerke für das gemeinsame Ziel*



Ebenso liegen die Koordination und Sperrung der Gleisanlagen für den Baubetrieb, den dazugehörigen bahnbetrieblichen Regelungen und das reibungslose Ineinandergreifen der einzelnen Gewerke in ihrem Verantwortungsbereich.

Im Fokus stehen die Überprüfung der technisch korrekten Umsetzung von Bauleistungen, deren Teil- und Zwischenabnahmen sowie die Feststellung und Dokumentation von Mängeln und deren Nachhaltung bis zur Mangelbeseitigung. Bei komplexen Vorhaben wird eine Fachkraft zur leitenden Bauüberwachung eingesetzt, die von Bauüberwachenden der jeweiligen Fachgewerke unterstützt wird.

Das perfekte Zusammenspiel zwischen Projektleitung und Bauüberwachung ist dabei wesentlich für den Erfolg eines Bauvorhabens. Der komplexe Umbau am Bahnhof Borna erforderte vier Sperrpausen, in denen rund um die Uhr mit ca. 15 Baufirmen gearbeitet wurde.

*„Wir konnten Kosten sowie die geplante Bauzeit einhalten. Das wurde mit einem Baustellenfest mit Kolleg\*innen und Auftragnehmern gefeiert. Ein krönender Abschluss, um die gute Zusammenarbeit und den Erfolg zu feiern“*

**A. Jaschke**, Leitender Bauüberwacher im Projekt Borna

Durch die Vielzahl der Fachgewerke und deren spezifischen Regelwerke für den Bau im laufenden Eisenbahnbetrieb, sind insbesondere die Abnahme und Dokumentation der einzelnen Fachgewerke sehr komplex und unterliegen strengen Prozessen und Vorschriften. Dabei koordinieren die einzelnen Fachgewerke und die dazugehörigen Fachspezialisten, Bauvorlageberechtigten und Abnahmeprüfenden, damit die Prozesse Hand in Hand greifen und die Baumaßnahmen in der geplanten Zeitschiene unter Einhaltung der Sperrpausen abgeschlossen werden. Nur so kann der Inbetriebnahmeverantwortliche die pünktliche Inbetriebnahme sicherstellen und somit den Reisenden den uneingeschränkten Zugang zum System Schiene ermöglichen.

### **Phase 4: Bauabschluss und Nachbereitung**

Die letzte Phase der Umsetzung eines Bauprojektes bei der DB Station&Service AG findet außerhalb der Wahrnehmung der Reisenden statt. Sie können den Bahnhof zu diesem Zeitpunkt uneingeschränkt als Mobilitätsdrehscheibe nutzen.

Wesentliche Prozessschritte sind das Erstellen der Bestandsunterlagen inklusive der Übergabe der Daten an das zuständige Bahnhofsmanagement als Betreiber der Anlage, der kaufmännische Abschluss sowie die formale Archivierung aller Unterlagen. Im

weiteren Verlauf des Betriebes einer Verkehrsstation sind diese gut strukturierten und inhaltlich korrekten Bestandsunterlagen essenziell.

### **Nachtragsmanagement und Verhandlungen**

Von besonderer Relevanz ist in dieser Projektphase das Nachtragsmanagement. Auch wenn durch eine gründliche Planung Nachträge so gering wie möglich gehalten werden, zeigt die betriebliche Praxis, dass diese schwer vermeidbar sind. Dabei ist der professionelle Umgang, sowohl für Auftraggeber als auch für Auftragnehmer, von steigender Bedeutung.

Nachträgliche Leistungsänderungen während der Bauphase müssen lückenlos und umfassend dokumentiert werden, damit diese in eine korrekte finanzielle Bewertung und nachträgliche Vergütungsanpassung fließen können. Deshalb ist viel Fingerspitzengefühl erforderlich, da es meist zu Verhandlungen zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer kommen wird. Das Ziel ist es dabei, die Balance zwischen dem Sicherstellen der finanziellen Ansprüche als originäre Aufgabe eines öffentlichen Auftraggebers und dem Verständnis für die Herausforderungen der Baufirmen als Auftragnehmer zu finden und zu wahren.

### **Fazit**

Dieser Einblick in den Ablauf eines Bauprojekts bei der DB Station&Service AG soll einen Eindruck vermitteln, wie viel Arbeit, Planung und Herzblut hinter jedem Bauvorhaben steckt. Wir machen das nicht nur, weil es unser Job ist, sondern weil wir eine Leidenschaft für das Bauwesen besitzen. Und weil wir wissen, wie renovierungsbedürftige Infrastruktur für moderne Bauwerke genutzt werden kann. So gestalten wir mit Kopf, Herz und Hand die Bahnhöfe von Morgen.

Wir schaffen das. Das ist übrigens nicht nur das Motto unserer ehemaligen Bundeskanzlerin, sondern auch von Bob, dem Baumeister. Und der muss es ja wissen.

#### **Lesen Sie auch**

**BIM einfach machen:  
Vom Bauinformationsmodell zum  
Produktinformationsmodell**

Deine Bahn 8/2023

**Bahnhöfe in bewegten Zeiten**

Deine Bahn 8/2022

**Die Bahnhöfe im Wandel**

Deine Bahn 9/2021

**Investitions- und Instandhaltungs-  
strategie von Personenbahnhöfen**

Deine Bahn 5/2021