

Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL
& Partner GbR

Westring 63, 34127 Kassel
T: 0561/85840, F: /898010; T: 08325/366, F: /1310

CONSULTING · STÄDTEBAU · VERKEHRSTECHNIK · ARCHITEKTUR

**Schnittstellen Kleine Stationen
Burgenlandbahn, Merseburger Netz**

Abstimmungsbedarf mit DBAG

**3. November 1999
Im Auftrag der NASA GmbH**

Das vorliegende Arbeitspapier nimmt Bezug auf den Zwischenbericht der Verfasser, Stand Oktober 1999, in dem umfängliche Schnittstellenmaßnahmen zur Förderung des SPNV dargestellt sind, und der der DBAG, Station&Service, vorliegt. Die vielfachen und sehr unterschiedlichen Abstimmungsnotwendigkeiten mit den Geschäftsbereichen der DBAG werden hier zusammengestellt, um die Bearbeitung zu erleichtern und zu beschleunigen.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, daß die Kommunen, das Land und die DBAG gleichlautende Ziele haben: Erhöhung von Qualität und Quantität des Schienenverkehrs. Dazu gehört insbesondere auch die Vorbereitung stationsnaher Brachflächen für fahrgastintensive Nutzungen, die gleichermaßen für den ÖPNV, für die Ortsentwicklung als auch für die Grundeigentümer von Interesse sind. Für alle Problembereiche werden entsprechende Lösungsansätze zur Diskussion gestellt.

Mitarbeiter: Henning Krug
Stephan Wagner
Mario Helterhoff
Martin Weidauer

INHALT

1. Zielsetzung: Städtebauliche Einbindung als SPNV-Förderung
2. Abstimmungsfelder mit der DBAG
 - 2.1 Betriebliche Abwägung der Anzahl von Zughaltes
 - 2.2 Geringfügige Verschiebung des Zughaltes
 - 2.3 Integration des Unterstandes
 - 2.4 Bahnsteigzugang
 - 2.5 Verwendung bahneigener Grundstücke

Tabellen:

Abstimmungsbedarf aller Einzelstationen

1. Zielsetzung: Städtebauliche Einbindung als SPNV-Förderung

Die städtebauliche Einbindung der Zughaltepunkte zeigt im wesentlichen zwei Verbesserungsebenen:

- Großmaßstäblich muß die Nähe zwischen Zielen also meist Siedlung und Bebauung und dem Haltepunkt optimiert werden. Durch die Veränderungen im Bahnbetrieb (personallos, kein Güterverkehr) und in der Siedlungsstruktur (Verschiebung der Wohn- und Gewerbeschwerpunkte) liegt hier ein erhebliches Verbesserungspotential für die Reisezeiten von Tür zu Tür. Einerseits können bei entsprechender Nachfrage und marktgerechten Grundstückspreisen intensive städtebauliche Entwicklungen im Umfeld der bestehenden Stationen angeregt werden. Andererseits können Verlegungen oder Neuanlagen von Haltepunkten in die Schwerpunkte der zukünftigen Siedlungsentwicklung zweckmäßig sein.
- Kleinmaßstäblich steht die Einbeziehung der Zugänge und Warteflächen in die Öffentlichkeit und Belebung der Ortschaften im Vordergrund: Sichtbeziehung zu Straßen, Häusern und Fenstern, Nähe zu Bahnübergängen und Ortsdurchfahrten und angenehmes Umfeld fördern Qualität und Sicherheit vor Kriminalität und Vandalismus auch bei personallosen Stationen. Auch hierfür können kleinteilige Verschiebungen des Zughaltes, Maßnahmen an den unmittelbaren Stationsanlagen und bauliche, städtebauliche und grünordnerische Maßnahmen an Bebauung, Straßen- und Freiflächen im unmittelbaren Stationsumfeld notwendig werden.

Zielkonflikte können sich dabei ergeben aus technisch-betrieblich zwingenden Notwendigkeiten des Bahnbetriebes, aus der Kostenhöhe und -verteilung, sowie aus der Interessenlage unterschiedliche Rechtsträger - etwa auch der Geschäftsbereiche der DB-AG untereinander. In vielen Fällen sind aber durch Abstimmung und Management einvernehmliche Lösungen zu erwarten: Alle Beteiligten teilen die grundlegenden Ziele, den Bahnbetrieb effizienter und fahrgastfreundlicher zu gestalten und die Flächen in der Nähe der Zughalte intensiv zu nutzen.

2. Abstimmungsfelder mit der DBAG

2.1 Betriebliche Abwägung der Anzahl von Zughalten

Wesentliches Kriterium für die Obergrenze der Anzahl von Zughalten ist an allen Strecken die Einhaltung der Takte an den ITF-Knoten. Die geplante Anzahl sollte auch nicht deutlich unterhalb liegen: Geringfügige Reisezeitverluste wiegen weniger schwer als die optimierte Auslastung der Zugarnituren.

Damit ergibt sich für jeden Streckenteil zwischen zwei ITF-Knoten eine optimale Anzahl von Zughalten nach Abstimmung mit vorhandenen und möglichen Fahrgeschwindigkeiten, Zugkreuzungen und sonstigen Betriebsbedingungen, den die DBAG festlegen muß. In diesem Rahmen müssen lokale Wünsche, Fahrgastpotentiale und Investitionskosten abgewogen werden. Bedarfshalte sind unzweckmäßig, da sie im Fahrplan immer berücksichtigt werden müssen. Notwendige Zugkreuzungen sollten nur dann als zusätzliche Haltepunkte erhalten bleiben, wenn sie zusätzliches Fahrgastpotential haben.

Im Zwischenbericht (Stand Oktober 1999) sind nur die Einzelstationen bewertet worden. Dabei stellten sich einige Neuanlagen als eindeutig heraus (z.B. Müheln-Ost). In anderen Fällen sollten zunächst die betriebliche Notwendigkeiten überprüft werden (z.B. Frankleben/ Krumpa/ Neu-Biendorf oder der Bereich Weißenfels-West).

2.2 Geringfügige Verschiebung des Zughaltes

Um Zugang und Warteflächen öffentlich einsehbar zu machen, ist häufig eine geringfügige Verlegung des Zughaltes erforderlich - meist in die unmittelbare Nähe eines vorhandenen Bahnüberganges. Dabei müssen folgende Fälle unterschieden werden.

- Bahnsteig am neuen Standort vorhanden
- Bahnsteig ohnehin erneuerungsbedürftig
- gleicher Bahnsteig für beide Fahrtrichtungen
- Lage von Weichen, Signalen usw.; ggf. zukünftig Änderung der Sicherungssysteme; dadurch ggf. zeitliche Verschiebung der Schnittstellenaufwertung

In die Abstimmung der Verlegung müssen auch die Folgen für die Bahnübergänge einbezogen werden: z.B. Auflassung von sonst erforderlichen Tunneln als Gleiszugang oder Neuanlage von einfach gesicherten beidseitigen Gleiszugängen für Fußgänger und Radfahrer.

Der Zwischenbericht (Stand Oktober 1999) macht zur Mikrolage des Zughaltes Vorschläge für jeden Einzelhalt.

2.3 Integration des Unterstandes

Entsprechend dem ländlichen Umfeld wird die Multifunktionalität und Integration des Witterungsschutzes mit Zubehör in die Umgebung wichtiger als die Perfektion oder Standardisierung der Einzelfunktion.

Folgende Lösungsvarianten kommen in Frage:

- Freistehend in vereinfachter, ortsangepaßter Bauweise
- Freistehend als DB-Pluspunkt
- Als Vordach oder Auskernung im gut einsehbaren Bereich des vorhandenen Empfangsgebäudes
- Als Vordach oder Arkade an vorhandenem oder neu zu errichtendem Privatgebäude.

Der Zwischenbericht (Stand Oktober 1999) macht zur Integration des Unterstandes Vorschläge für jeden Einzelfall.

2.4 Bahnsteigzugang

Zur besseren Belegung, zur Sicherheit vor Kriminalität und Vandalismus und zur Kosteneinsparung sollte der Bahnsteigzugang von beiden Gleisseiten mit Hauptzugängen des öffentlichen Wegenetzes zusammengelegt werden.

In Frage kommen:

- Mitverwendung von höhengleichen Bahnübergängen von Straßen und Wegen (Standartlösung)
- Neuanlage von höhengleichen Bahnübergängen mit einfacher Sicherung für Fußgänger und Radfahrer
- Auflassung von Gleistunneln/-brücken
- Verkürzung von Gleistunneln/-brücken durch Einsehbarkeit und städtebauliche Einordnung der Brückenköpfe.

Der Zwischenbericht (Stand Oktober 1999) macht für den Bahnsteigzugang Vorschläge für jeden Einzelfall.

2.5 Verwendung bahneigener Grundstücke

Aus unterschiedlichen Gründen befinden sich im Bahnhofsumfeld oft un- oder untergenutzte Flächen und Grundstücke. Die Entwicklung dieser Flächen zu integrierten Stadt- oder Ortsteilen bietet die größten Chancen, neue Fahrgäste zu gewinnen; gleichzeitig dient sie dem Interesse der Grundeigentümer - häufig der DBAG - einer wirtschaftlichen Nutzung.

Voraussetzung für eine Entwicklung sind Entscheidungen über die Zweckbestimmungen, bei der bereits die Möglichkeiten zukünftiger Flächenaufteilungen sowie Art und Maß der Nutzung bedacht werden müssen. Aus der Sicht der DBAG sollten an allen Stationen - unabhängig von der jeweiligen planerischen Initiative der Kommunen - folgende Flächen unterschieden werden:

- betriebsnotwendige Flächen. Diese umfassen nur Gleise und Bahnsteige bis ca. 3m Breite.
- bedingt betriebsnotwendige Flächen: Diese umfassen Flächen, die mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit innerhalb eines Zeitraumes von etwa 10 Jahren entbehrlich werden könnten.
- zeitweise entbehrliche Flächen: Diese umfassen Flächen, die wieder betriebsnotwendig werden könnten, aber für einen Zeitraum von 10 bis 20 Jahren etwa auf Pachtbasis Zwischennutzungen erhalten könnten - etwa Parkplätze, Sportflächen o.ä.
- Flächen für zusätzliche DB-Nutzungen: Diese umfassen z.B. Parkplätze oder Radständer für DB-Kunden oder DB-Bedienstete, Lagerflächen oder -gebäude u.ä., die in gewissem Umfang verschoben oder in andere Nutzungen integriert werden könnten.

Alle anderen Flächen sollten als entbehrlich erklärt werden. Damit wäre eine Planung für Zweckmäßige Grundstücksgrößen und -zuschnitte sowie zugehörige notwendige Erschließungsanlagen möglich. Dazu auch öffentliche Zufahrten und Vorplätze der Stationen, sowie Vorschläge für Freiflächen sowie Art und Maß der Nutzung und Gestaltung der Bauvorhaben. Sinnvoll erscheint hier die Erarbeitung eines Stationsumgebungsplanes im Rahmen der Planungshoheit der Kommunen und in Absprache und unter Wahrnehmung der Interessen der Grundeigentümer sowie des Bahnbetriebes.

Im Gegensatz zu den hochwertigen Entwicklungsgebieten im Umfeld großer Bahnhöfe sollte bei ländlichen Stationen mit geringem Entwicklungsdruck folgendes beachtet werden:

- Der Immobilienmarkt ist weniger für Developer großer zusammenhängender Gebiete geeignet; es empfiehlt sich eine kleinteilige Parzellierung und dezentrale, lokale oder regionale Vermarktung.
- Die Kommunen müssen sich auf die Bauleitplanung beschränken, sie kommen als Käufer oder Developer nicht in Frage, da keine Planungswertgewinne abzuschöpfen sind.
- Die Abtretung von Flächen für Straßen und Plätze an die Kommune erfolgt ausschließlich im Interesse der anliegenden Grundeigentümer. Sie sind als Grundstücks- und Haltepunkterschließung Voraussetzung für wirtschaftliche Grundstückentwicklung. Darüber hinaus kann in der Regel in den Gemeinden ein Kaupreis für derartige Straßenflächen nicht gerechtfertigt werden.

Es kann vorkommen, daß eine bauliche Entwicklung nicht in Frage kommt sei es mangels Nachfrage, sei es aus planerischen Gründen. In diesem Fall sollte eine landschaftspflegerische Basisbehandlung oder Renaturierung ins Auge gefasst werden, um wenigstens das Erscheinungsfeld im Stationsbereich auf einen für Fahrgäste akzeptablen Standart zu bringen.

Geeignetes Instrument zur Abstimmung bei größeren Flächen wäre etwa ein Stationsumgebungsplan - ähnlich einem Rahmenplan als informelle Bauleitplanung. Träger müßte entweder die Kommune oder ein größerer Grundeigentümer (DBAG, größere Werke o.ä.), der von der wirtschaftlichen Entwicklung der Grundstücke Nutzen hat.

Der Zwischenbericht (Stand Oktober 1999), der im Auftrage der NASA als Besteller der Nahverkehrsleistung erarbeitet wurde, enthält für die in Frage kommenden Fälle zur Steigerung der Fahrgastpotentiale einen ersten, mit keinem Beteiligten abgesprochenen Diskussionsvorschlag.