
Bahnhöfe und Stadtentwicklung – Großprojekte oder behutsame Erneuerung?

Prof. Dr. Heiner Monheim
Universität Trier
Raumentwicklung

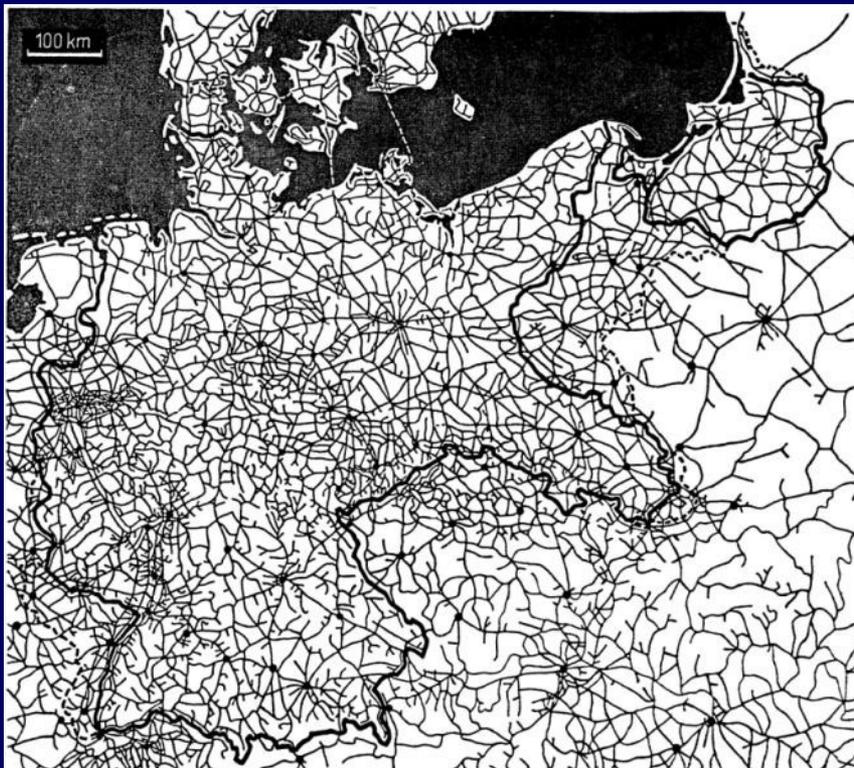
S 21 – das Bahnhofsthema in aller Munde

- Zehntausende demonstrieren
 - die Medien berichten vielfach und breit
 - Staatmacht und Bürger im Streit um die Zukunft der Bahn und der Bahnhöfe
 - Verkehrsentwicklung und Stadtentwicklung am Beispiel Stuttgart exemplarisch für die zwei Optionen-Großprojekte oder behutsame Stadterneuerung
-

Gliederung

- die Historie des Bahnhofsthemas
 - die Blütephase
 - der Niedergang
 - die Renaissance
 - als Chance
 - oder Gefahr?
 - das Beispiel S 21
 - positive Biespiele
 - die Folgerungen für eine nachhaltige Strategie
-

Die Geschichte als Rahmen: ein dichtes Netz mit vielen Knoten 1920 (ohne Kreis- und Lokalbahnen und Tram)



- Hohe Netzdichte
- Viele Knoten
- Keine Korridordominanz
- Polyzentrisches Knotensystem
- Viele grenzüberschreitende Verbindungen
- Gute regionale „Balance“

Maximale politische und ökonomische Relevanz



- Alle wollen Schienenanschluss
- Bahn prädestiniert Siedlungs-, Raum- und Wirtschaftsentwicklung
- Güter- und Personenbahn sind integriert
- Nah- und Fernverkehr sind integriert
- Hohe Netzkapazität (viele Weichen)
- Betrieb rund um die Uhr
- Differenzierter Service, viel Personal

Der Bahnhof als prominente Bauaufgabe



- Hoher Symbolwert als Kathedrale des Fortschritts
- Wichtiger Arbeitsplatz
- Zentraler Logistik-Knoten (Fernverkehr, Nahverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr/Stückgut und Personenverkehr, Post und Bahn)
- Multifunktional (Information, Beratung, Fahrkartenverkauf, Reisebedarf, Gastronomie, Hotellerie)

Die Schiene determiniert die Siedlungs- und Stadtentwicklung



- Schiene determiniert
- ...Stadterweiterung (Bahnhofs-quartiere)
- ...Regionalentwicklung (Siedlungsachsen an der Schiene)

Die Bahn als Developer (überall dezentral engagiert)



Universität Trier - Fachbereich VI
Angewandte Geographie/Raumentwicklung



2.3 Hannover 1860. Nach Plänen von Georg LAVES entwickelte sich die Stadt etwa ab 1850 zum Bahnhof hin.

- ...legt Schienen
- ...baut Bahnhöfe
- ...determiniert Erreichbarkeit
- ...markiert Standorte
- ...symbolisiert Fortschritt
- ...verdient Milliarden

aus: REINBORN, Dietmar (1996): Städtebau im 19. und 20. Jahrhundert, Stuttgart

Grundlagen der Stadt-, Regional- und Landesplanung
Prof. Dr. Heiner Monheim



Universität Trier

Optimale städtebauliche und verkehrliche Integration



- Verknüpfung mit regionalen und lokalen Bahnen und Bussen
- Optimaler Zugang für Fuß- und Fahrradverkehr
- Wenig Rücksicht auf Autoverkehr

Erfolgsfaktoren der „alten Bahn“ (Elemente vitaler Bahnkultur)

- Bediente alle Märkte (Nah/Regional/Fern/ Personen/Güter)
- Bediente alle Regionen und fast alle Orte
- Kooperierte mit Post- und Bahnbus und lokalem ÖPNV
- Hatte volle politische Rückendeckung auf allen Ebenen
- Wurde von der Wirtschaft, den Medien und den Künstlern geliebt

Das Kriegsende als Wendepunkt



- Zerstört sind
 - viele Bahnhöfe, Brücken und Schienen
 - große Teile des Fuhrparks
 - fast alle großen Knoten in den großen Städten

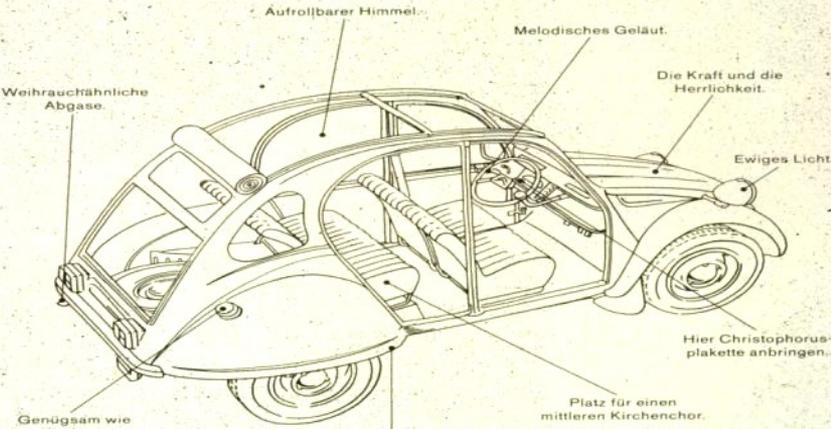
Die Bahn als Lebensretter



- Trotz aller Zerstörungen, die Bahnen fahren bald wieder...
- ...und sind vielfacher Lebensretter für die Mobilität
 - ...auf der Flucht
 - ...bei der regionalen Nahrungsbeschaffung
 - ...bei der Familienzusammenführung zwischen den vier Zonen

„Undank ist der Welt Lohn“ – denn trotzdem beginnt das Autozeitalter

„Ich glaube, daß das Auto heute das genaue Äquivalent der großen gotischen Kathedralen ist.“
(Roland Barthes)



Labels in the drawing:
- Wehrauchfähnlliche Abgase.
- Aufrollbarer Himmel.
- Melodisches Geläut.
- Die Kraft und die Herrlichkeit.
- Ewiges Licht.
- Hier Christophorus-plakette anbringen.
- Platz für einen mittleren Kirchenchor.
- Genügsam wie eine Kirchenmaus.

Ein Preis der Nächstenliebe, unverbindlich:
DM 9.150,- oder Leasingrate der P.A.-Creditbank **DM 64,- pro Monat**
bei einer Mietsonderzahlung von DM 2.999,-
und einer Laufzeit von 24 Monaten.

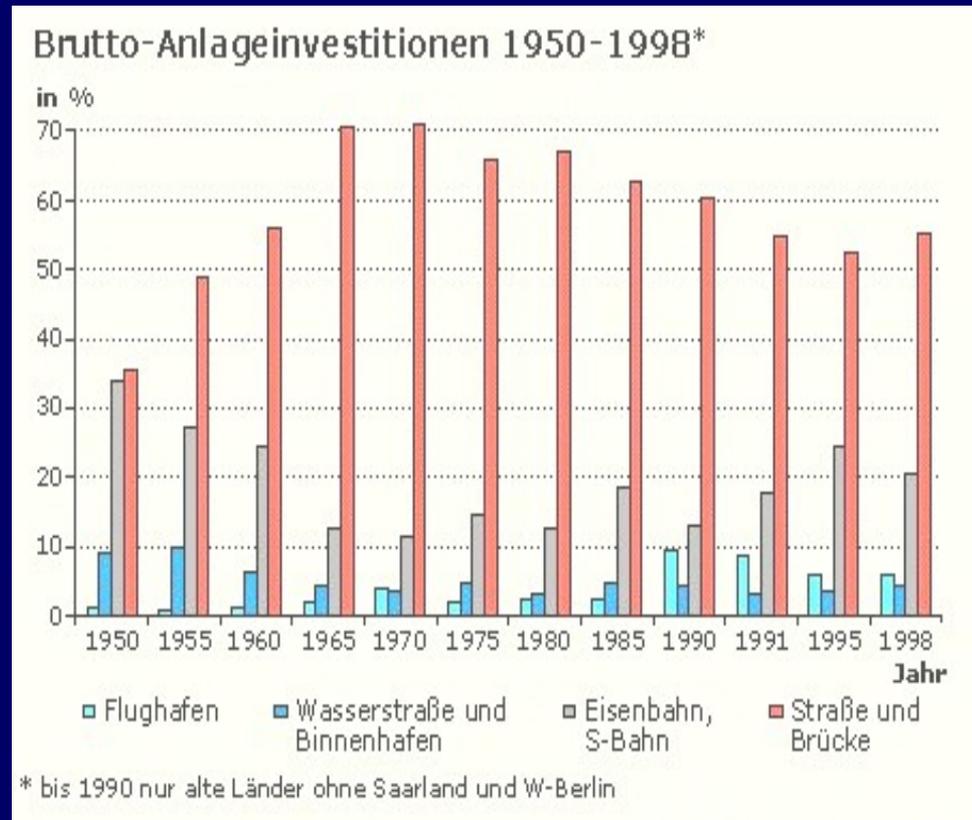
Über 751 der nettesten Citroën-Händler sind für Sie da.
Zur Not auch sonntags.

CITROËN
Die Kraft der Kreativität.

- In den USA zerstört der Autoverkehr schon in den 1930igern die Erfolgsstory der Bahnen
- In Europa braucht die Verkehrswende zum Auto viel länger und ist zum Glück in der Realität nicht ganz so radikal wie in den Köpfen der Politiker

Fast alle Politiker setzen auf Autos

- ...als Fortschrittssymbol
- ...als Wohlstandssymbol
- ...als Jobmotor
- ...als Erreichbarkeitsgarant
- ...als Medienliebling
- ...mit Straßenbau als Wahlgeschenk



Die Bahn kannibalisiert sich selber



- Unmögliche Bahnwerbung der 60er Jahre
 - Bahnmanager posieren für die Konkurrenz
 - P&R wird erfunden
 - Bahnhöfe werden autogerecht
 - Die wichtigsten Kunden (Fußgänger und ÖPNV-Kombinierer) verschwinden unter der Erde

Der Abstieg in die Unterwelt



- „Moderne“ Empfangsqualität deutscher Bahnhofstiefgeschosses
- Die Gründe:
 - U-Bahnbau
 - Straßenausbau rund um den Bahnhof
 - Druck der Tiefbaumafia

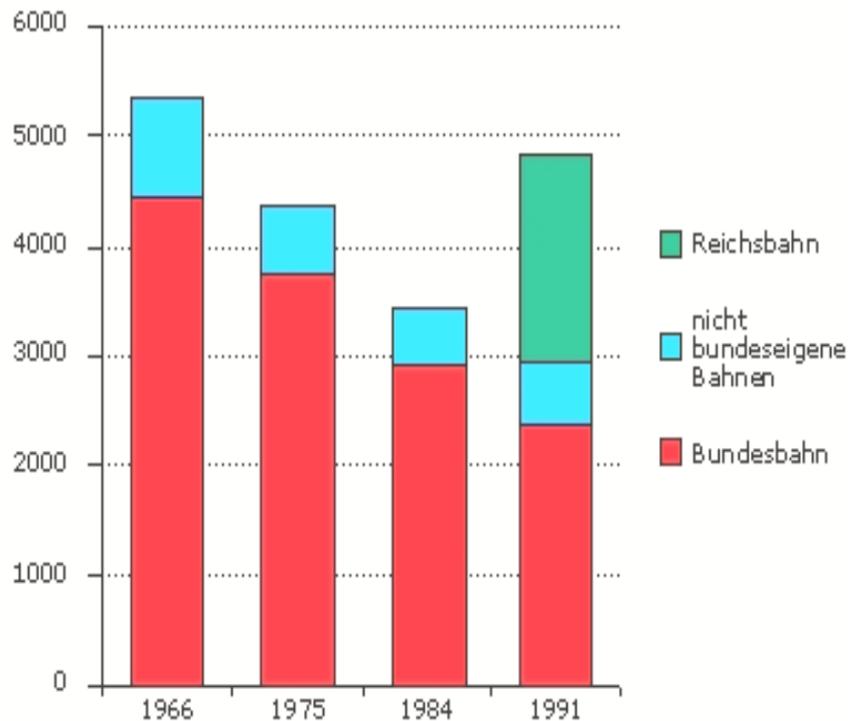
Die DB verläßt ihre Erfolgsstrategie – von der flächendeckenden Bürgerbahn zur „elitefixierten“ Korridorbahn



- Der TEE als Wendepunkt:
 - Nur 1. Klasse
 - Verbindet nur große Zentren
 - Verliert die regionalen Wurzeln
 - Hängt die Fläche ab

Der Verkehrsmarkt wächst... ...die Bahn schrumpft

Zahl der Bahnhöfe im Schienenverkehr 1966-1991

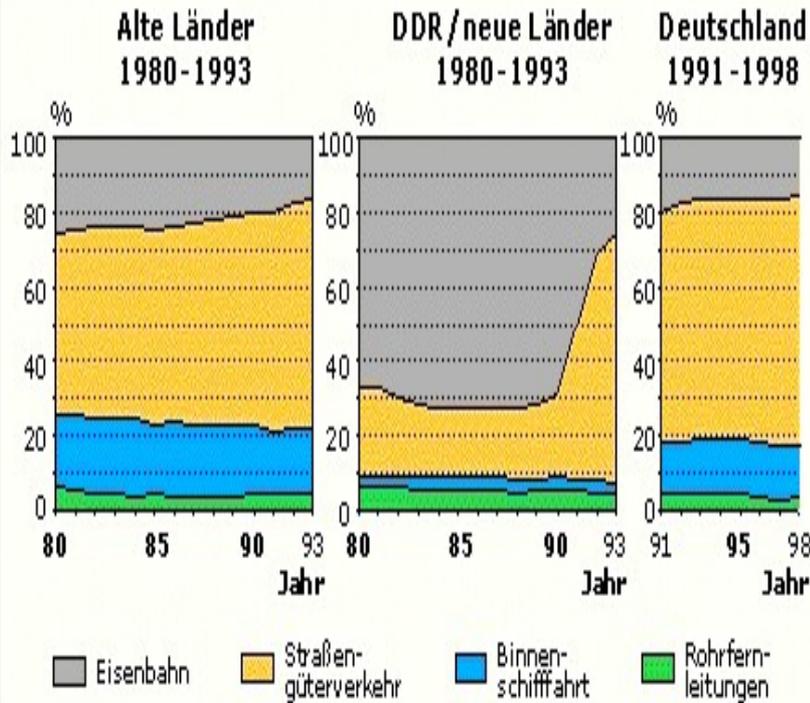


Karikatur der Kundennähe...

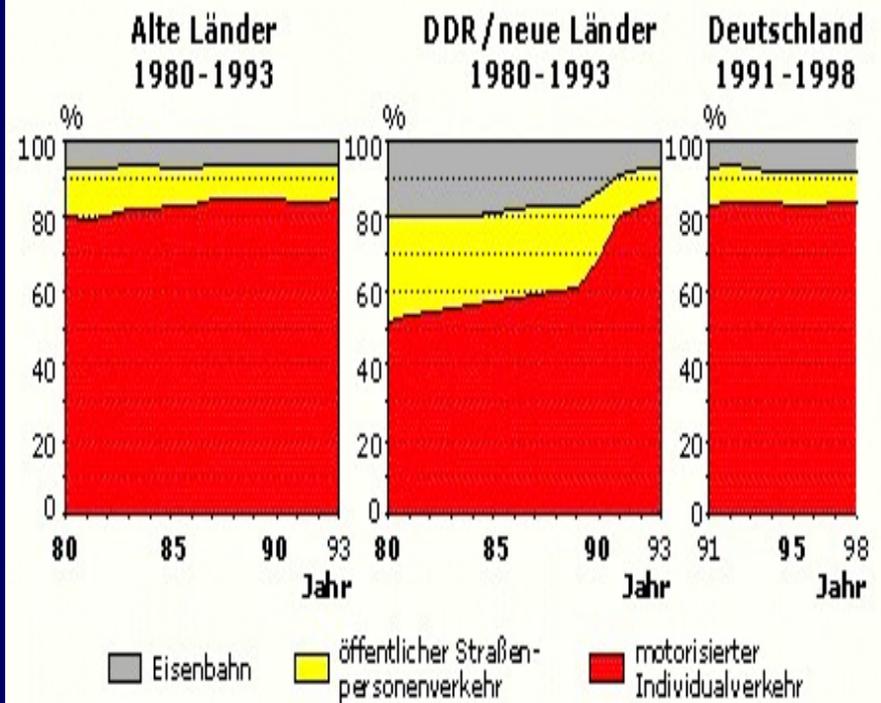
- Zahl der Bahnhöfe halbiert
- Auch über 6000 Haltepunkte machen dicht
- 2/3 der Güterannahmestellen machen dicht

Der Effekt- systematische Marginalisierung der Bahn(en)

Anteile an der Verkehrsleistung im Güterverkehr



Anteile an der Verkehrsleistung im Personenverkehr



Ergebnis: ruinierte Verkehrseffizienz



Autoland Deutschland =
Fehlende...

- ❑ ...Flächeneffizienz
- ❑ ...Energieeffizienz
- ❑ ...Kosteneffizienz
- ❑ ...Umweltverträglichkeit
- ❑ ...minimale Nachhaltigkeit

Ruinierte Urbanität



Hilft jetzt die neue Bahn aus dem Dilemma?

- ❑ Technologisch könnte sie (neue Fahrzeuggenerationen im Nah- und Fernverkehr)
 - ❑ Im Nahverkehr ist sie partiell auch sehr erfolgreich (attraktive S- Bahnen, Karlsruher Modell, UBB) , man bräuchte aber viel mehr S- und R- Bahnsysteme
 - ❑ Im Fernverkehr schwächelt sie trotz vieler Milliardeninvestitionen
 - ❑ Im Güterverkehr ist sie weiter auf dem Rückzug
-

Gründe des geringen Gesamterfolgs

- Börsenfixierte Unternehmensstrategie mit
 - Knallharter Rationalisierung
 - Vielfachen Desinvestitionen
 - Vernachlässigung des Bestandes
 - Vernachlässigung der Kundennähe
 - Konzentration auf **Großprojekte**
-

Vorne hui- HBF Berlin – ein sympathisches, aber zweiseitiges Großprojekt



- Ambitionierte Architektur – das ist gut
- extrem teuer – das ist schlecht
- so nicht verallgemeinerbar – das ist schlimm, denn Handlungsbedarf gibt es tausendfach
- Potentiell auf Immobilienboom ausgelegt, das ist riskant

Hinten pfui - der traurige Halt in der Fläche



- ❑ Keine Architektur
- ❑ Keine Aufenthaltsqualität
- ❑ Kein Service
- ❑ Versifft, versaut, verloren
- ❑ Aber imageprägend
- ❑ So gewinnt man keine Märkte zurück, das ist nicht die Zukunft der Bahn

Lehren aus HBF Berlin

- Ähnlich große Neubauprojekte wird es nur selten geben
 - Statt dessen brauchen wir ca. 18.000 gepflegte Bahnhöfe und Haltepunkte, um ca. 250 S- und R-Bahnsysteme zu etablieren, endlich die Bahn der Siedlungsentwicklung anzupassen und die nötige Kundennähe zu sichern. Dafür brauchen wir wieder eine anspruchsvolle Architektur, nicht den ärmlichen S-Bahnstandard der 1960er Jahre.
-

Das Beispiel Leipzig HBF



- Überwiegend bestandsorientiert
- Städtebaulich ambitioniert
- Vitale kommerzielle Funktion, ohne den Bahnhof zu entwerten
- Vorbild für bislang ca. 30 ähnliche Projekte

Lehren aus Leipzig & co

□ Bestandsorientierung

- schützt denkmalwerte Bestände
 - Schützt vor Größenwahn
 - Reduziert den Bau- und Kostenaufwand
 - Erhöht den Spielraum für ähnliche Projekte anderswo
 - Gute Beispiele zeigen, wie es gehen sollte:
Dresden, Mannheim, Erfurt, Mainz, Köln, Bremen,
Hamburg (Dammtor, Hbf, Altona), Hannover,
Oberhausen, Duisburg, Essen,
-

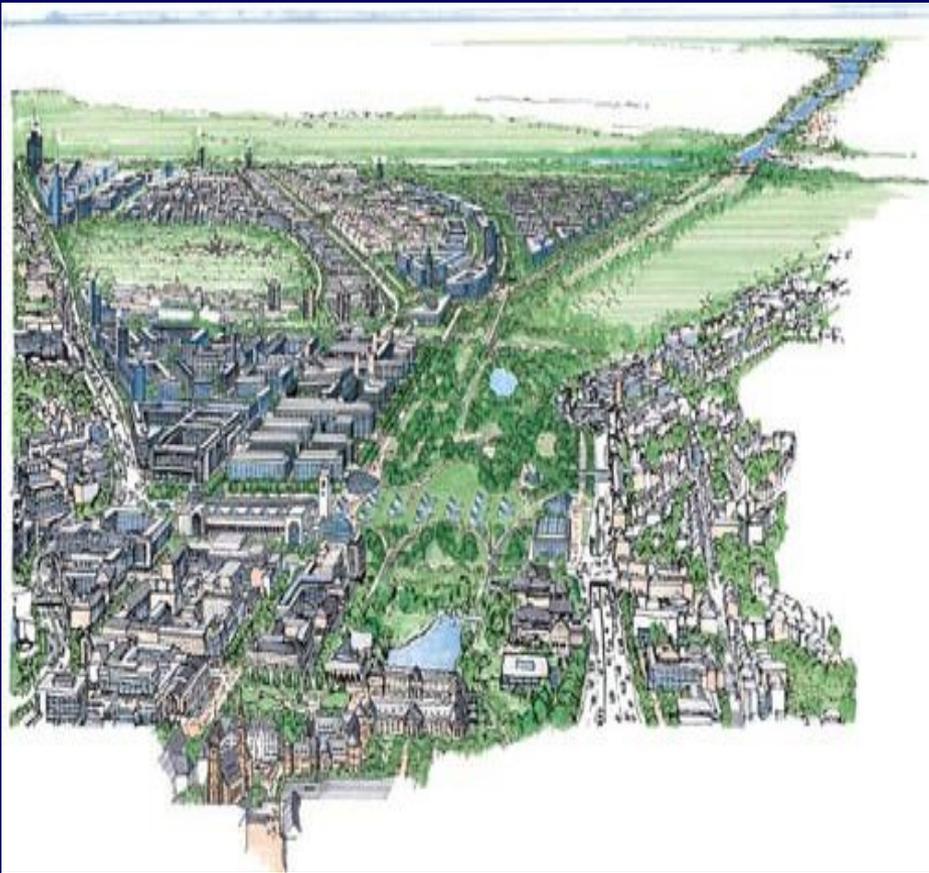
Lehren aus aktuellen „Kleinprojekten“

- Mittelstädte Siegburg/Euskirchen
 - Großstädte Hannover/Bremen
 - Erweiterung der FGZ bis zum Bahnhof
 - Stadtverträglicher Umbau überdimensionierter Hauptverkehrsstraßen
 - Verkehrsberuhigung des Bahnhofsumfeldes
 - Kleinteiliger Städtebau am Bahnhof
 - Ambitionierte Grüngestaltung
-

Warnung vor der „Versuchung“

- Größenwahn führt meist ins „Nirwana“ und den ökonomischen Ruin, die Baumafia aber freut sich
 - Negativbeispiel: „Dortmunder Ufo“ als Totalabriss des HBF für Shopping Center mit Gleisanschluss inkl. Transrapid – zum Glück gescheitert
 - Positivbeispiele München 21 und Frankfurt 21 nach kurzer, kritischer Diskussion siegt die Einsicht ins Maßhalten. Es folgen bestandsorientierte Teilkonzepte mit erfreulichen Realisierungsschritten
-

Und damit sind wir bei Stuttgart 21, dem letzten Dinosaurier?



- ❑ Investitionskonzentration
- ❑ Erschwert sonstige Schienenentwicklung in BaWü auf Jahrzehnte
- ❑ Extrem hohe Kosten (zzgl. Risiken)
- ❑ Entscheidungsfindung ex cathedra (die „Fürsten“ Dürr, Wissmann, Teufel und Rommel sowie Heimerl im Hintergrund) präjudizieren, Alternativen wie K21 werden nicht ernsthaft geprüft

Milliarden für einen Flaschenhals?

- Der Knoten (Nah-, Regional- und Fern-) geht verloren
 - ITF geht nicht mehr
 - Ausbau im Albbereich im Prinzip unstrittig, aber es gibt Kostenminimierungsvarianten
 - viele politische, zeitliche, technische und fiskalische Risiken
 - Keine Bestandsorientierung
 - Wendezüge und ERS entschärfen Nachteil des Kopfbahnhofs, daher K21 als kleine Alternative
-

Ein Trauerspiel der Planungskultur

- Alternativloses Konzeptdiktat
- Verkaufsshows statt Bürgerbeteiligung
- Juristische Winkelzüge gegen das
Bürgerbegehren

Ein Bundesschiene masterplan fehlt für
systematische Bedarfs- und Projekt-
planung im ganzen Land

... die Ausgangsidee war sogar gut

- Stadtentwicklung am HBF – eine wichtige Aufgabe
 - Entbehrliche Bahnflächen städtebaulich nutzen ist so lange o.k., wie „entbehrlich“ auch unter Annahme einer Bahnrenaissance Bestand hat
 - Es gibt viele gute Beispiele angepasster Strategien (Köln Mediapark, Frankfurt Europaviertel, München zwischen Donnersberger Brücke und HBF)
-

Aber solche Projekte brauchen einen fundierten strategischen Rahmen

1. Gesamtbedarf der Netze und Zugangsstellen einer Flächenbahn bestimmen
 2. Angemessene Standards nach Bahnhofstypen festlegen
 3. Zukunft der IR-Systeme klären, bei Renaissance des IR fehlen ca. 80 neue Fernverkehrsknoten
 4. Priorität braucht die „Masse“ mit 10.000 neuen Zugangsstellen im System)
-

S 21 als Wendepunkt?

Die Vorgeschichte:

- Bahnchef Dürr thematisiert Renaissance der Bahnhöfe (DB/BDA- Ausstellung zur Architektur- Biennale in Venedig)
 - viel öff. Beifall, weil viele desolate Bahnhöfe auf eine bessere Zukunft hoffen
 - Länder starten eigene Bahnhofsprogramme
-

Die „Verfremdung“ der Idee

- Prof. Heimerl erklärt Kopfbahnhöfe zum Feinbild
 - Die Bahn begreift sich als Immobilienkonzern und will ihre Liegenschaften „versilbern“
 - Die DB entwickelt ihre „21er- Projekte“ (u.a. München, Frankfurt, Stuttgart, Lindau)
 - „einsame“ politische Absegnung von S 21 durch Hubschrauberflug der „Stuttgart Connection“ (Verk. Min. Wissmann, Min. Präs. Teufel, OB Rommel, DB Chef Dürr)
-

Frankfurt und München wählen einen kleinteiligen Weg

- Umschwenken auf kleinteilige Optimierung.....
 - wegen Kosten
 - wegen Baurisiken und Bauzeiten
 - wegen Bürgerwiderstand
 - wegen besserer Alternativen
(bestandsorientierte Optimierung)
-

Die Rolle der Bahnchefs

- Ex-Bahnchef Ludewig will „aussteigen“, wegen hoher Kosten und unklarer Finanzierung
 - Erst Mehdorn forciert S 21 wieder, als politischen Deal
 - Am Anfang steht die Hoffnung auf Riesengewinne (Immobilienwirtschaft)
 - und gegenseitige Unterstützung beim geplanten Börsengang
-

Stuttgart wird „durchgepaukt“

- Parlamente ziehen mit, wegen des großen Glanzes
 - Planfeststellung trickst Einwände aus
 - Salamiaktik
 - Datentricksereien
 - hoher politischer Druck
 - Bürgerbegehren abgeblockt, wegen angebl. Vertragszwänge
-

Sollbruchstellen ignoriert

- Kostenexplosion schon vor dem Bau
 - Ausstiegsoptionen mit Kostenobergrenzen werden ignoriert
 - Argument: es gebe keine Ausstiegsoptionen mehr (Verträge, Baubeginn, Vertragsstrafen....)
-

und die Bürger?

- Widerstand im Kleinen von Anfang an
 - Fachkontroverse von Anfang an
 - lokale Medien voll auf S 21 Kurs (unser tolles Projekt)
 - Mystifizierung mit Hochglanzbildern
 - Widerstand im Großen erst seit dem „Näherkommen“ des Projekts (Detailpläne, Abriß, Baumfällungen)
-

Projektdimensionen?

- nur lokal?
 - nein, das ganze regionale Netz ist betroffen
 - landesweit, weil Konkurrenz von Projekten und Prioritäten
 - bundesweit, weil Gesamtnetz relevant (Stuttgart- München)
 - EU weit, weil TEN
-

An Tradition anknüpfen



- Glasdach
- Mehrere große Bhfe in den Metropolen
- Intensive Verknüpfung Nah/Regional/Fern
- Städtebauliche Verdichtung im Umfeld

Überprüfung der Geschwindigkeitsfixierung



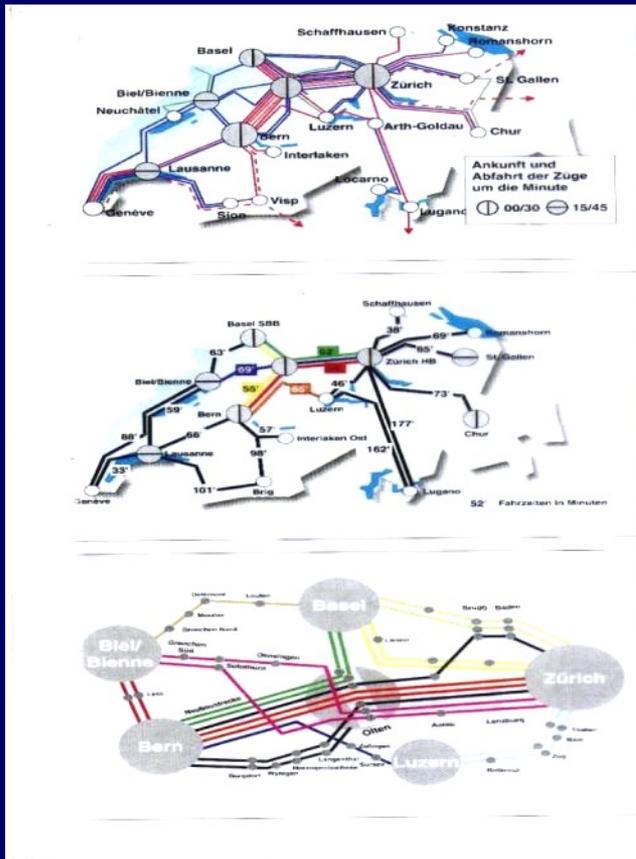
- Kritische Kosten- Nutzen- Abwägung von High-Speed
- Nicht Concorde oder Transrapid sind der Benchmark...
- ...sondern IR und IC als Flächensysteme, um maximale Umsteiger von der Straße zu erreichen
- Dafür braucht man viele neue Knoten und attraktive Bahnhöfe...
- Also: Schluss mit der Kaskadierung

Kundennähe - das Großprojekt mit Zukunft...

- 10.000 neue Bahnstationen im ganzen Land...
- ...plus 8.000 reaktivierte Stationen...
- ...erlauben Fahrgastzuwächse um 400-800%...
- ...und strukturieren endlich den Raum und den Verkehr wieder richtig -

bahnaffin

Die Schweiz als Benchmark



- Keine Hochgeschwindigkeit
- regional ausgewogen
- kundennah
- auf ITF fixiert
- mit ausgewogener Arbeitsteilung der Produkte
- attraktiv bis in den letzten Winkel

Wachstum trotz hohen Niveaus

Die Entwicklung des BLS-Regionalverkehrs

	2003/04	ab 12.12. 2004	Differenz
Zugkilometer (Mio.)	4,2	9,4	+121%
Fahrgäste (Mio.)	11,8	ca. 28	+137%
Lokomotivführer	110	215	+ 95 %
Zugbegleiter	45	115	+156 %

- Offensive statt Rückzug
- Geht auch in Deutschland, wie KVV, UBB und andere beweisen
- Voraussetzung: regionale Verankerung

Das hätte mal die Basis werden können, das IR-Netz (Stufe 1)



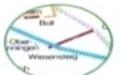
- IR erfolgreichstes DB Produkt der 1990er Jahre
- Dann systematisch kannibalisiert
- Alternative: massiver IR Ausbau durch Verdoppelung des Netzes, Vervielfachung des Taktes
- Eine verheißungsvolle Revolution im Verkehr, aber das Gegenteil ist passiert

Das würde BaWü's Schienenverkehr voranbringen

100 grüne Schienenprojekte für ein Bahnland Baden-Württemberg

Eine runde Zahl an Vorschlägen für den Ausbau des Schienennetzes. So kann Bahnfahren im ganzen Land noch attraktiver werden.

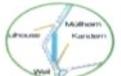
Beispiele für den Ausbau des Schienennetzes:



Neubaustrecke Fernverkehr
Die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm über Eschingen und weiter entlang der Autobahn A 9 halbiert die Fahrzeit zwischen den beiden Städten ganz ohne den Tunnelbahnhof von Stuttgart 21.



Neubaustrecke Nahverkehr
Eine Bahnverbindung zwischen Ulm und Plochingen hat es noch nie gegeben. Mit dieser neuen Stadtfernstrecke wird eine Lücke im Nahverkehrsnetz geschlossen.



Streckenaktivierung Nahverkehr
Zwischen Stuttgart und Esslingen überzeit kein eigener Personenzug des RBV. Durch Wiederaufnahme des Verkehrs auf der eingestellten Strecke Mühlhausen entsteht eine wichtige Verbindung nach Frickbach.



Elektrifizierung
Der notwendige Linienschluss in Ulm erschwert eine hochwertige Anbindung Ober-Schwabens an den Fernverkehr und nach Stuttgart. Durch die Elektrifizierung der Strecke Ulm-Frickhofen-Landau können schnelle, durchgehende Verbindungen auch in die Schweiz geschaffen werden.



Neigeleisenbau
Heilbronn ist die einzige Großstadt im Land ohne Fernverkehrsanschluss. Durch den Ausbau für Neigeleisen entstehen schnelle Verbindungen zur Fernverkehrsstation Stuttgart und Würzburg.



Ausbau von Knotenbahnhöfen
Ausbau und Modernisierung des Stuttgarter Hauptbahnhofs als Alternative zum teuren Projekt Stuttgart 21 (Verlegung in den Untertunnel).

In der Karte haben wir die 100 grünen Vorschläge für den Ausbau des Schienennetzes Baden-Württemberg zusammengestellt. Einige beispielhafte Projekte stellen wir näher vor. Und so ist die Karte zu lesen:

Darstellung Bahnstrecken mit regelmäßigem Personennverkehr (Stand Juni 2003)

- Einlinig elektrisch
- Mehrlinig elektrisch

Und das sind die grünen Ausbauvorschläge

- Fernverkehr
- Neubaustrecke Fernverkehr
- Streckenaktivierung Nahverkehr
- Zusätzliche Elektrifizierung
- Neigeleisenbau
- Ausbau Knotenbahnhöfe



Die Beschreibung aller Projekte für den Ausbau des Schienennetzes finden Sie auf unserer Homepage: www.bawue.gv.wvwa-fraktion.de

- 100 Schienenprojekte statt S21
- Breiter Effekt
- Regionale Balance
- Nutzen für Alle

IR-System ernst genommen



- Neue Züge
- Halbstundentakt
- Viele modernisierte Bahnhöfe
- Optimal im ITF verknüpft

...dann brummt der Markt und erzwingt Doppeldecker auch im Fernverkehr



- Hirn statt Beton
- Netz statt Korridor
- offensiv statt defensiv
- Kapazitätsausbau statt -abbau
- Systemgeschwindigkeit statt Hochgeschwindigkeit

Renaissance der Städte mit Hilfe der Bahnen und ihrer Bahnhöfe



- Gefragt sind:
 - Kompakte Städte
 - Gute Schienenverbindungen zwischen allen Städten und Regionen
 - Gute Schienenverbindungen der Regionen mit ihren Zentren
 - Gute Verbindungen in den Regionen (auch tangentielle)

Eine solche Strategie ist globalisierbar als Basis postfossiler Mobilität



- Autoverkehr ist nicht globalisierbar wegen seiner geringen Effizienz und hohen Umwelt-, Klima und Kostenbelastung
- Hochgeschwindigkeit ist nicht globalisierbar wegen der extremen Kosten
- Ein neues Verkehrszeitalter beginnt mit Priorität für postfossile Mobilität
- Das bedeutete eine Renaissance
 - ...des Gehens
 - ...des Radfahrens
 - ...der Busse und Bahnen
 - ...der kompakten Stadt
- Dem müssen sich Bahnhofsprojekte unterordnen