

Bahnhöfe und Bahnflächen

Ausgangssituation

Bahnhof und Bahnflächen werden für Städte und Gemeinden immer mehr zu einer bedeutenden Chance für eine nachhaltige Stadtentwicklung und zu einer wichtigen Aufgabe für die Ortsplanung. Die grundlegenden Veränderungen bei der Bahn führen zu neuen städtebaulichen Herausforderungen für die betroffenen Gemeinden. Durch die Konzentration der Deutschen Bahn AG auf ihr Kerngeschäft entstehen häufig Brachflächen in zentralen Ortslagen, die natürlich vorrangig vor der Ausweisung neuer Baugebiete im Außenbereich wieder genutzt werden sollten. Ökologische Leitbilder, der sparsame Umgang mit Grund und Boden als gesetzliches Ziel verpflichten die Gemeinden; neue städtebauliche Konzepte auf allen Ebenen der Bauleitplanung sind dazu erforderlich. Hinzu kommt ein erheblicher Zeitdruck, weil auch die Bahn in der Regel an einer raschen Vermarktung dieser Flächen interessiert ist und damit sehr schnell Fehlentwicklungen eingeleitet werden, die eine sinnvolle städtebauliche Entwicklung oft über Jahrzehnte belasten. Neben dem Komplex Brachflächen müssen die Gemeinden immer häufiger auch das Vor- und Umfeld von Bahnhöfen planerisch neu bearbeiten. Seit der Bahnstrukturreform hat das Interesse der Deutschen Bahn AG an der Verbesserung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes sowie der Verwertung der Bahnliegenschaften deutlich zugenommen. Gleichzeitig erfahren Bahnhofsbereiche als wesentliche Schnitt-

Planungen – realisierte Vorhaben

Die Planungsaufgabe "Bahnhöfe und Bahnflächen" ist natürlich nicht regional begrenzt. Neben internationalen Beispielen gibt es auch in Deutschland hervorragende Maßnahmen, die sich mit diesem Thema auseinandersetzen (z.B. in Leipzig, Dresden). Begleitet von einer intensiven Bürgerbeteiligung entwickeln die Stadt München und die DB AG nach der Verlagerung des Container- und Rangierbahnhofes den 156 ha großen Bereich zwischen Hauptbahnhof und Pasing. Auch in **Regensburg** betreiben Stadt und DB AG seit 1994 gemeinsam die Neuordnung des ehemaligen Bundesbahngeländes an der Friedensstraße. Auf dieser innerstädtischen Fläche sollen zentrale Nutzungen entwickelt werden, zudem werden Altstadt und Universität miteinander verknüpft. Ergänzt wird diese Planung durch die durchgeführten Wettbewerbe für die Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Altstadt und den Neubau der Galgenbergbrücke. Bemerkenswert auch hier die angestrebte planerische Qualität und Art und Umfang der Bürgerbeteiligung. Bereits im Infobrief vom Oktober 1999 wurde die Neuordnung des Bahngeländes in **Falkenstein** (Landkreis Cham) vorgestellt, die in Vorbereitung, Umsetzung und Ergebnis beispielgebend ist. Darüberhinaus gibt es in der Oberpfalz eine Vielzahl durchgeführter "kleinerer" Umgestaltungsmaßnahmen, die überwiegend das Bahnhofsumfeld (zentrale Omnibusbahnhöfe, park+ride-Anlagen) und den Bahnhofsplatz betreffen. Neben der stadträumlichen Ausrichtung überzeugt die Maßnahme in **Cham** vor allem durch die intensivierte Freiraumnutzung.



Cham Bahnhofplatz

stelle für den Individualverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr, als Tor zur Stadt und zugleich "Visitenkarte" eine neue Bewertung.

Eine deutliche Verbesserung ist erreichbar, wenn verkehrstechnische, funktionale und städtebaulich gestalterische Lösungen zusammen erarbeitet werden.

Bahnreform

Die Verhandlungen zwischen den Städten und der Bahn über neue Nutzungen und veränderte städtebauliche Konzepte gestalten sich oft problematisch. Ursache hierfür sind die im Ansatz zum Teil unterschiedliche Interessenslage und die Unkenntnis der Zuständigkeitsstruktur des Partners.

Der aktuelle Aufbau der Bahn ergab sich aus zwei Schritten. In der ersten Stufe der Bahnreform wurden Deutsche Bundesbahn und Reichsbahn aufgegliedert in den hoheitsrechtlichen Teil (Eisenbahnbundesamt - EBA), in den haushaltsrechtlichen Teil (Bundeseisenbahnvermögen - BEV) und den privatrechtlich geführten unternehmerischen Teil (Deutsche Bahn AG).

In der zweiten Stufe erfolgte die Aufteilung der DB AG in weitere fünf Teilgesellschaften. Für ihre Grundstücke und Gebäude, also für die Bahnhöfe und das System der Schienenwege, werden die Teilgesellschaften "Fahrweg AG" und "Station und Service AG" Eigentümer.

Die Gesellschaften Reise und Touristik AG, Cargo AG und Regio AG erhielten langfristige Nutzungsverträge für die ihnen zugeordneten Immobilien, die von der Bahn Immobiliengesellschaft (DBImm) bewirtschaftet werden.

Aufgaben der DBImm sind die Feststellung vermarktungsfähiger Flächen, die Sicherung des Flächenbedarfs der Bahngesellschaften, die Projektentwicklung und die erlösoptimale Verwertung der nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Flächen. Zentraler Ansprechpartner für die Gemeinden ist somit die DBImm als Immobiliendienstleister des Konzerns.

Die Eisenbahn Immobilien Mana-

In **Neumarkt i.d.OPf.** wurde das gesamte Bahnhofsumfeld neu geordnet. Die Funktionen Busbahnhof und Bahnhofsvorplatz sind durch unterschiedliche Materialien deutlich voneinander getrennt. Besonders hervorgehoben ist das zum Stadtkern orientierte Vorfeld des Bahnhofs. Architektur und Grünordnung unterstützen die städtebaulichen Zielvorstellungen.



Einen Ausnahmefall stellt die funktionslos gewordene Planfeststellung dar.

Der Fachplanungsvorbehalt gilt für die Schienenwege und die für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen, generelles Abgrenzungskriterium ist die "Eisenbahnbetriebsbezogenheit". Bahnfremde Nutzungen auf Bahnflächen unterliegen nicht dem Widmungsprivileg, sie sind vielmehr der kommunalen Planungshoheit unterworfen.

Betriebsanlagen der Bahn erfordern eine Planfeststellung, die Zulässigkeit bestimmt sich allein nach dem Planfeststellungsbeschluss. Wegen der Konzentrationswirkung bedarf es keiner bauaufsichtlichen oder sonstigen Genehmigung.

Deutlich davon zu unterscheiden sind Anlagen oder Nutzungen, auch vorübergehende Nutzungen, die keine Eisenbahnanlagen sind. Sie unterliegen formell und materiell dem allgemeinen Baurecht und damit auch den zuständigen Bauaufsichtsbehörden. Für die Gemeinden bedeutet dies, dass "Fehlentwicklungen" auf Bahnflächen durch rechtzeitige Planung verhindert werden können.

Anlagen, die nicht dienende Funktionen im Sinne der Planfeststellung haben, steht § 38 BauGB nicht entgegen. Ihre Zulässigkeit ergibt sich aus den §§ 34, 35 BauGB bzw. nach den ergänzenden Festsetzungen eines Bebauungsplanes.

Städtebauliche Planung Projektentwicklung

Entscheidend für die Entwicklung von Bahngrundstücken – unabhängig vom zugrundeliegenden Interesse – ist die Entbehrlichkeitsprüfung, an der alle Geschäftsbereiche der Bahn beteiligt sind.

Der Entwidmungsantrag wird von der grundsätzlich allein antragsberechtigten DBImm gestellt. In der Regel erfolgt die eisenbahnrechtliche Entwidmung nach einem vorgeschalteten Planaufhebungs- bzw. -änderungsverfahren.

Da der Umgriff der Entwidmung auch auf die städtebaulichen Ziele abzustimmen ist, bedarf es ausreichend konkreter kommunaler Planungen (Bauleitplan oder abgestimmter Bauantrag). Ohne planerische Aussage, ohne Planung können gemeindliche Ziele nicht berücksichtigt werden. Unabhängig davon, ob Kommune und DB AG gleiche Entwicklungsziele verfolgen, sind sie bei der Neuordnung freiwerdender Bahnflächen aufeinander angewiesene Partner, da einerseits der Fachplanungsvorbehalt die städtebauliche Planung "behindert" und andererseits die Bahn mit den Instrumenten des Eisenbahnrechts nicht Städtebau betreiben kann. Kooperation und Koordination sind unerlässlich.

Zur Schaffung von Baurecht kommen alle Instrumente des Allgemeinen Städtebaurechts (Bauleitplanung, Städtebauliche Verträge, Vorhabens- und Erschließungsplan) in Betracht. Auch die Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen nach dem Besonderen Städtebaurecht eignen sich für die Neuordnung, sofern die rechtlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen.

Einen besonderen Aspekt stellen in diesem Zusammenhang die Bodenbewertung und die sich daraus ergebenden Folgen für die Preisbildung und die Umsetzung dar. Vor dem Beginn der städtebaulichen Planung ist daher auch eine Realisierungs- und Finanzierungsstrategie zu entwickeln, sofern nicht bereits Konsens über Nutzung und Vermarktung der Flächen besteht.

Bahnhofsumfeld

Während bei der Aufbereitung von Brachflächen meistens sehr komplexe Rechtsverhältnisse und unterschiedliche Interessenslagerj zu berücksichtigen sind, verfolgen Bahn und Kommune bei Maßnahmen im Vor- und Umfeld von Bahnhöfen in der Regel gemeinsame Ziele:

- bessere Verkehrsabläufe
- optimale Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger
- attraktivere Gestaltung.

Für eine schnelle und nachhaltige Aufwertung der Bahnhofsbereiche bietet der Freistaat Bayern den Gemeinden neben der Beratung spezielle Förderprogramme an. Besonders effektiv ist die Kombination des GVFG-Schnittstellenprogramms (Umsteigeparkplätze, zentrale Omnibusbahnhöfe, Haltestelleneinrichtungen) mit der Städtebauförderung (großflächige Neuordnung, städtebauliche Mehrkosten, Verknüpfung zum Ortskern). Die Regierung ist der kompetente Ansprechpartner für beide Programme:

GVFG / ÖPNV

– Sachgebiet 310

Städtebauförderung

– Sachgebiet 420

Quellen:

Fachkommission Städtebau der ARGE-BAU vom 25.02.1999
"Bahn und Post im Städtebaurecht"
IMS vom 15.06.1998 Nr. IIB4-35424
001197 "Bauaufsichtliche Behandlung von Bahnanlagen"
Deutscher Städtetag – Reihe E
Heft 31 "Die Städte und die Bahn"
DBImm
"Kooperationsverfahren zwischen der DBImm und den Städten und Gemeinden bei der Umnutzung von Bahnflächen"
Deutsche Bau- und Grundstücks AG
Städtebau Aktuell 1199
"Bahnflächenrecycling als Chance der Stadtentwicklung"
Bundesbaublatt 12199
"Einmal Bahnhof Stadt und zurück"

Impressum

Herausgeber und Kontaktadresse
Regierung der Oberpfalz
Sachgebiet 420 Städtebau
Tel 0941/5680 – 425
Fax 0941/5680 499



Koordination: Ferdinand Ketterl
Beiträge: Rudolf Fröschl
Ferdinand Ketterl

Litho: ReproNet
Satz und Druck: Marquardt, Regensburg