

Köhler, Stefan

Book Part

Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft:
Dargestellt am verkehrsfunktionalen und städtebaulichen
Bedeutungswandel der Bahnhöfe

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Köhler, Stefan (2007) : Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft: Dargestellt am verkehrsfunktionalen und städtebaulichen Bedeutungswandel der Bahnhöfe, In: Köhler, Stefan (Ed.): Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft, ISBN 978-3-88838-333-5, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 68-91

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/62280>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Stefan Köhler

Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft – dargestellt am verkehrsfunktionalen und städtebaulichen Bedeutungswandel der Bahnhöfe

Gliederung

- 1 Einleitung
 - 1.1 Entwicklung der Mobilität und Rückkoppelung auf die Verkehrsinfrastruktur
 - 1.2 Inhalt und Untergliederung
- 2 Rückblick – Historische Entwicklung von Eisenbahnhöfen und ihr Beitrag zum Städtewachstum und zur Stadtentwicklung
 - 2.1 Errichtung von ersten Eisenbahnanlagen und Entwicklung der Städte
 - 2.2 Folgen der Standortwahl und der Ausformung der Bahnhöfe für die Stadtentwicklung
 - 2.3 Stadterweiterungen und Bahnhofsverlagerungen
 - 2.4 Funktionsverlust der Bahnhöfe zwischen den Weltkriegen und in der Nachkriegszeit
 - 2.5 Verknüpfung der Bahnhöfe mit dem Motorisierten Individualverkehr
- 3 Aktuelle Entwicklungstendenzen – Renaissance der Bahnhöfe und Auswirkungen auf die Stadtentwicklung
 - 3.1 Rahmenbedingungen der Verkehrs- und Stadtentwicklung
 - 3.2 Schienenneubaustrecken und Verlagerung von Bahnhöfen bzw. Neubau von Bahnhöfen
 - 3.3 Städtebauliche Entwicklung aufgelassener Bahnhofsstandorte bzw. Bahnflächen
 - 3.3.1 Aufwertung von Bahnhofsstandorten durch städtebauliche Maßnahmen und neue Nutzungen
 - 3.3.2 MediaPark Köln als Nachfolgenutzung eines ehemaligen Güterbahnhofes
 - 3.4 Renaissance der Bahnhöfe durch funktionale Erweiterung
 - 3.4.1 Funktionale Erweiterung als Business- und Kommunikationsplattform
 - 3.4.2 Funktionale Erweiterung als Standorte des (großflächigen) Einzelhandels
- 4 Zukunftsprojekte
 - 4.1 Stuttgart 21
 - 4.2 Dortmund 3do
- 5 Wirkungen der aufgewerteten Bahnhofsinfrastruktur auf die Mobilität im Schienenverkehr
- 6 Empfehlungen für die Planungspraxis

Literatur

1 Einleitung

1.1 Entwicklung der Mobilität und Rückkoppelung auf die Verkehrsinfrastruktur

Mit Beginn der Industrialisierung in Europa erfolgte zunächst für lange Zeit über den Bau der Eisenbahn, später dann über das Automobil und dann auch mittels des Luftverkehrs eine Erhöhung und vor allem enorme Beschleunigung der Mobilität. Nachdem bislang nur für den Wasserweg, und hier vor allem für die Meeresgewässer, ein massenhafter Transport von Menschen und Gütern möglich war, erschlossen Eisenbahn und später das Automobil das Inland zunächst linear, dann zunehmend flächenhaft. Neben einer steten Erhöhung der Geschwindigkeit erfuhren die Verkehrsmittel nach und nach eine Ausdifferenzierung in ihren Produkt- und Angebotsformen; zeitlich versetzt wurden Schnittstellen bzw. Umsteigemöglichkeiten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern geschaffen und zunehmend komplexere Verkehrsvorgänge und -abläufe aufeinander abgestimmt und auch integriert. Mit zunehmendem Wohlstand stiegen die Ansprüche einer – inzwischen im wahrsten Sinne des Wortes – mobilen Gesellschaft hinsichtlich der Art und Ausstattung der Transportgefäße, der Reichweite und Zeitpunkte bzw. Zeiträume der zu vollziehenden verkehrlichen Mobilität – oder kürzer ausgedrückt: der Erreichbarkeit (vgl. Schmitz 2001).

Informations- und Kommunikationstechniken stellten zunächst einen reibungslosen Verkehr sicher; mit der Entwicklung der Mobilkommunikation ist es für den Menschen nun auch möglich, während des physischen Verkehrs über die Ferne zu kommunizieren oder Daten auszutauschen. Auch die Verkehrslenkung erlaubt mittels Navigationssystemen einen unmittelbaren interaktiven Abgleich von verkehrsrelevanten Informationen und beeinflusst damit die Mobilität.

Die Erhöhung, Ausdifferenzierung und zunehmend komplexere Mobilität unserer Gesellschaft wirkt sich auf andere Funktionen menschlichen und unternehmerischen Handelns aus, wie vor allem beim Wohnen (z. B. Standortwahl für Wohnsiedlungen), Arbeiten (z. B. Standortwahl und Standortentwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten etc.), beim Einkaufen (z. B. Entwicklung von Einzelhandel, Großflächiger Einzelhandel) oder in der Gestaltung der Freizeit (vgl. hierzu die Beiträge von Vallée, Lenz und Scherer, Strauf in diesem Band); sie führt in Rückkoppelung der sich stetig ändernden Ansprüche an die Mobilität auch zu Veränderungen in der Darbietung der Verkehrsinfrastruktur, wie z. B. hinsichtlich einer Standortwahl, Trassierung oder der Angebotsform einer Verkehrseinrichtung. Am Beispiel der Verkehrsinfrastruktur *Bahnhof* sollen die Folgen einer mobilen Gesellschaft für die Form und Ausgestaltung dieser Einrichtungen in einer Längsschnittbetrachtung aufgezeigt werden. Die Bahnhof als verkehrsinfrastrukturelle Anlage ist dabei insofern besonders interessant, da er zugleich als Bindeglied von Mobilität zur Stadt fungiert und – mit wechselnder Gewichtigkeit und sich ändernder Art der Wirkung – starken Einfluss auf Stadtentwicklung und Städtebau ausübt.

1.2 Inhalt und Untergliederung

Die Eisenbahn, gleichermaßen Motor als auch Produkt der industriellen Revolution, zog über den ersten massenhaften Personen- und Warentransport auf dem Landweg, über den Bau der erforderlichen Bahntrassen und vor allem über die Errichtung von Bahnhöfen Entwicklungsschübe wie auch strukturelle Veränderungen in der Entwicklung von Städten wie auch im Beziehungsgefüge von Städten untereinander nach sich. Die Verflechtungen, die zwischen Eisenbahn und Stadtentwicklung bestanden bzw. heute be-

stehen, äußern sich am deutlichsten durch die Lage und funktionale Ausgestaltung der Bahnhöfe, welche für die Reisenden im Falle der Ankunft das *Tor zur Stadt*, im Falle ihrer Abreise das *Tor zur Welt* darstellen. In diesem Beitrag soll in einer Längsschnittbetrachtung und damit über einen entsprechend umfassenden Betrachtungszeitraum aufgezeigt werden, welchen prägenden und zunächst maßgebenden Einfluss der neue Mobilitätsfaktor Eisenbahn auf die Stadtentwicklung ausübte und welche neuen oder andersartig gelagerten Ansprüche sich durch den Wandel der verkehrstechnischen Entwicklung der Bahn wie auch der Nutzungsansprüche an die Bahn allgemein wie auch an die Bahnhöfe speziell in der nunmehr über 150-jährigen Geschichte der Eisenbahn ergeben haben.

Nach einem zwischenzeitlichen Bedeutungsverlust der Bahnhöfe, der vor allem auf die Einführung des Automobils als Individualverkehrsmittel und dessen massenhafte Verbreitung zurückzuführen ist, gewinnt die Eisenbahn nunmehr aufgrund gestiegener Ansprüche an eine noch schnellere wie auch zeitlich zuverlässige Mobilität – zumindest selektiv – wieder an Bedeutung. Vor allem über neue und ergänzende Funktionen, wie zum Beispiel des Einzelhandels oder von Medien- und Konferenzzentren, erleben derzeit vor allem Großstadtbahnhöfe eine Renaissance, die in Einzelfällen soweit geht, dass Bahnhofsneubauten und Bahnhofsumbauten zu Schlüsselprojekten der Stadtentwicklung erhoben werden. In dem nachfolgenden Beitrag wird deshalb anknüpfend an eine rückblickende Analyse der langen und wechselhaften Entwicklung der Bahnhöfe und ihrer Auswirkungen auf das Wachstum der Städte in einem zweiten Abschnitt der Funktionswandel, wie er sich in unterschiedlicher Form derzeit abzeichnet, aufgezeigt und hinsichtlich seiner Chancen, aber auch Risiken bezüglich der Stadtentwicklung analysiert. Zusammenfassend werden Vorschläge zum planerischen Vorgehen bei der Entwicklung der Bahnhöfe und ihres städtebaulichen Umfeldes gegeben.

2 Rückblick – Historische Entwicklung von Eisenbahnhöfen und ihr Beitrag zum Städtewachstum und zur Stadtentwicklung

2.1 Errichtung von ersten Eisenbahnanlagen und Entwicklung der Städte

Mit der Eröffnung der Strecke Nürnberg – Fürth ist am 7. Dezember 1835 das Eisenbahnzeitalter in Deutschland eingeläutet worden. Bis 1840 waren an die 500 km Gleise verlegt, von 1840 bis 1880 vervielfachten sich die Gleislängen auf dann 33.000 Kilometer Eisenbahnstrecke. Um 1880 waren 300.000 Menschen unmittelbar bei den Eisenbahnen beschäftigt; wie viele mittelbar von dem Eisenbahnbau und -betrieb abhingen, ist nicht bekannt. Obwohl der Nationalökonom Friedrich List bereits frühzeitig die Bedeutung der Eisenbahn für Volkswirtschaft und Stadtentwicklung erkannte und für die Schaffung eines nationalübergreifenden Eisenbahnnetzes warb, vergingen nach 1835 noch weitere 10 Jahre, bis die Grenzen der damaligen Kleinstaaterie in Deutschland überwunden werden konnten und Verbindungen zwischen verschiedenen, damals rasant wachsenden Städten errichtet wurden (vgl. Wiedenfeld 1938). Viele der Städte erkannten rasch die Bedeutung und den Vorteil, den ein Anschluss ans Bahnnetz bedeutete, und waren von daher in der Regel bestrebt, über die Errichtung von Bahnhöfen Zugang zum Netz zu erhalten. Als Kristallisationspunkt städtischen Lebens zählte in diesen Städten der Bahnhof von nun an für lange Zeit neben dem Rathaus und der Kirche zu den drei wichtigsten Standorten innerhalb einer Stadt (Wulfhorst 2003).

Diejenigen Städte, die vom Eisenbahnverkehr in Folge profitieren konnten, erlebten ein weit überdurchschnittliches Wachstum (vgl. z. B. Pumain 1982; Fritsche 1986), jene, die sich in einzelnen Fällen aber auch verweigerten oder aber aufgrund topographischer oder sonstiger Gegebenheiten nicht angebunden werden konnten, rutschten bis hin zur

Bedeutungslosigkeit in der Städtehierarchie hinunter. Kuriose Entscheidungen in der Trassenwahl, so wie zum Beispiel die Frage der Trassenführung zwischen dem badischen Mannheim und dem württembergischen Stuttgart belegen diesen Prozess. Da keine Einigung darüber erzielt werden konnte, ob die Verbindung über das badische Pforzheim oder das württembergische Heilbronn zu führen ist, entschied man sich sozusagen für einen *Mittelweg* über Bretten und Mühlacker (vgl. Runkemüller 1940). Beide seinerzeitigen Dörfer profitierten hiervon; mit dem Bau der Neubaustrecke erhielt Mühlacker einen weiteren Entwicklungsschub hin zu einem inzwischen stattlichen Mittelzentrum, während Heilbronn spätestens mit dem Bau der Schnellbahnstrecke bezüglich einer einem Oberzentrums adäquaten Schienenverkehrseinbindung in den „Verkehrsschatten“ geriet (vgl. Köhler, Drewnick 1998).

2.2 Folgen der Standortwahl und der Ausformung der Bahnhöfe für die Stadtentwicklung

Da der Eisenbahnbau in seiner Frühzeit in der Hand privater Investoren lag, entstanden gerade in den größeren Städten häufig gleich mehrere Ausgangs- bzw. Endpunkte von Eisenbahnlinien. So existierten beispielsweise in Köln im Jahr 1856 allein fünf verschiedene Bahnhöfe von insgesamt vier Eisenbahngesellschaften, in Berlin sogar zehn Kopfbahnhöfe von entsprechend vielen, radial in die Stadt hineingeführten Regional- und Fernstrecken. In den meisten seinerzeitigen europäischen Großstädten, so beispielsweise auch in Paris oder in Wien, verlief die Entwicklung ähnlich.

Mit der Errichtung von Bahnhöfen entbrannte eine Diskussion zur Wahl des Standortes wie auch zur geeigneten Form des Bahnhofes als Durchgangs- oder Kopfbahnhof (vgl. Blum 1930 oder Schütz 2000). Die Wahl der Bahnhofform wurde dabei an die Frage gekoppelt, ob die Bahnanlagen in die Stadt hineingeschoben werden sollten, was in der Regel die Wahl eines Kopfbahnhofes bedingte, oder ob der Bahnhof am Stadtrand unmittelbar im Anschluss an die bestehende Bebauung, dann oft als Durchgangsbahnhof, angelegt wurde. Anders als in England, wo die seinerzeit führenden Industriestädte bereits höhere Einwohnerzahlen aufwiesen und die Bahntrassen durch die Wohngebiete des städtischen Proletariats in die Innenstadt hineingebrochen werden mussten (vgl. Kellett 1969), wurden die Bahnhöfe in Deutschland von wenigen Ausnahmen abgesehen, wie z. B. im Falle der Errichtung des Kölner Centralbahnhofes (vgl. Krings 1983), am Stadtrand angelegt. Aber auch am Stadtrand entschied man sich in einigen Fällen – obwohl trassentechnisch nicht unbedingt erforderlich – für einen Kopfbahnhof. Reinhard Baumeister, einer der Begründer der Wissenschaft des modernen Städtebaus, führte hierzu aus (1876: 134): „Hinsichtlich der Stadterweiterung ist davon besonders die Möglichkeit einer Kopfstation für den Personenverkehr wichtig, wobei man gegenüber einer Durchgangsstation mehrfache Vorteile erzielt: Sonderung zwischen Abfahrt und Zufahrt, tieferes Hineinschieben in das Innere der Stadt, also weniger Wegnahme von städtischem Boden, bequemere Disposition der Perrons und Gleise für die Züge nach verschiedenen Richtungen.“ Diese von Baumeister vertretenen verkehrsorganisatorischen Vorteile wurden im Rahmen des starken Anstieges des Eisenbahnverkehrs und der erhöhten Anforderungen an schnelle Verbindungen inzwischen zu Nachteilen. Die aktuellen Planungen und Konzepte zum Umbau der Kopfbahnhöfe in Stuttgart, Frankfurt oder München belegen dies eindrücklich.

Zu den somit nur in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnbaus zutreffenden Vorteilen eines Kopfbahnhofes gesellten sich aber auch die repräsentativen Absichten, welche sowohl von den Eisenbahngesellschaften wie auch insbesondere von den Städten über die Bahnhofsbauten und deren Umfeld verfolgt wurden. Der Kopfbahnhof wies hierbei gegenüber dem Durchgangsbahnhof den Vorteil auf, dass die Orientierung der Bahn-

gleise nach Durchschreiten der Empfangshalle im Straßenraum weitergeführt werden konnte. Als markantes und plakatives Beispiel für solche verlängerten Achsen sind hier die Straßendurchbrüche in Paris anzusehen, die Baron Haussmann nach dem Bau der Bahnhöfe durch die gesamte Stadt schlagen ließ (Schivelbusch 1989). In nahezu allen Städten existiert deshalb eine Bahnhofsstraße, welche die wichtigste Verbindung zwischen Stadtkern und Bahnhof herstellt. Häufig kam es entlang der Bahnhofsstraße zur Ansiedlung von Geschäften, sodass sich in einigen Städten sogar über den Bahnhof rasch eine Art von Gegenpol zum ursprünglichen Geschäftszentrum herausbildete. Obwohl die Eisenbahn zumeist nur in Verbindung mit der Industrialisierung und dem Massentransport gebracht wird, trieb sie aber auch bereits sehr frühzeitig den Tertiärisierungsprozess in den Städten voran, indem sie zu einer weiteren Belebung des Handels zwischen Städten und zwischen Stadt und Umland beitrug und damit das Entstehen zugehöriger Verwaltungseinrichtungen und Dienstleistungsunternehmen förderte (vgl. Bodenschatz 1983).

Während sich die Bahnhofsstraße in den meisten Städten zur Pracht- und Haupteinkaufsstraße entwickelte, gehörten diverse Bahnhofsviertel bald zu den Schattenseiten der Drehscheibe Bahnhof. Schnell entwickelte sich das Bahnhofsviertel zur Wohnstätte von Armen und sozialen Randgruppen, zu einer Ansammlung billiger Hotels und von Fuhrunternehmen. Die Wahrnehmung des Bahnhofes durch den Bürger änderte sich damit ziemlich rasch. Stellte der Bahnhof anfänglich einen Attraktionspunkt dar, so wurde er nach und nach wegen des Lärms und Drecks (anfänglich Ruß) am Bahnhof selbst und wegen der im Bahnhofsumfeld aufkeimenden Kriminalität und Prostitution eher gemieden.

2.3 Stadterweiterungen und Bahnhofsverlagerungen

Bis zum Ausbruch des 1. Weltkrieges gab es in vielen deutschen Städten Überlegungen zu einer Verlagerung des Bahnhofs, die dann in einigen Städten, wie z. B. Karlsruhe oder Heidelberg, auch in die Tat umgesetzt worden sind (Renkhoff 1991). Die sich ändernden Erwartungen an den Bahnhof, Ergebnis eines schleichenden Wechsels von einem verkehrlichen und städtebaulichen Attraktionspunkt hin zu einem eher funktionalen Verkehrsknoten und Verkehrsverteiler, drückten sich im Falle solcher Verlagerungen und eines dann zwangsläufig erforderlichen Neubaus eines Bahnhofsgebäudes auch in einer schlichteren, letztendlich funktionalen Ausgestaltung der Bahnhofsbauten aus. Wie im Falle von Karlsruhe entstanden diese Bahnhöfe auf der Grünen Wiese unmittelbar angrenzend an den jeweils aktuellen Stadtrand. In anderen Städten, wie beispielsweise in Berlin im Jahr 1882, wurden die Bahnhöfe über ein städtisches Bahnnetz miteinander verknüpft.

Durch die anhaltende bauliche Erweiterung der Städte gegen Ende des 19. Jahrhunderts und vor allem danach ergab sich dennoch aus heutiger Sicht auch bei vielen der verlagerten Bahnhöfe eine „für die europäische Stadtentwicklung charakteristische Lage der Bahnhöfe im Herzen der Innenstädte“ (Schivelbusch 1989: 159). Der Bahnhof gilt nicht nur als eine der zentralen Einrichtungen einer Stadt, sondern wird synonym zur Innenstadt gesehen.

2.4 Funktionsverlust der Bahnhöfe zwischen den Weltkriegen und in der Nachkriegszeit

Bereits in den 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts erhielt ein neues Verkehrsmittel Priorität, das Automobil. Die Eisenbahn verlor für den Personenverkehr zunächst langsam und schleichend, dann immer rascher an Bedeutung. Ebenso erging es dem Bahnhof

und seinem Stellenwert im Rahmen der Stadtentwicklung (vgl. z.B. Sieverets 1983). Die sogenannte Massenmotorisierung, die im Rahmen des Wirtschaftswunders in den 60er-Jahren einsetzte, führte dazu, dass der „Triumphalcharakter und die Monumentalität des Bahnhofs (...) einer Eisenbahnarchitektur weichen musste, deren Neutralität nach und nach von der anonymen Stadt aufgesogen wird“ (Die Welt der Bahnhöfe 1980: 15). Selbst den Bahnhofsvorplätzen, die dem Reisenden das Bild städtischer Ordnung vor Augen führen sollten, wurden infolge von Verkehrsumbauten die letzten Reste eines Platzcharakters genommen. Oft mutierten sie zu Großparkplätzen für Autos und Taxis. Der Fußgänger wurde in Unterführungen oder auf Brücken und Übergänge verdrängt, die Aufenthaltsfunktion und Kommunikationsplattform des Bahnhofsvorplatzes ging sukzessive immer mehr verloren.

2.5 Verknüpfung der Bahnhöfe mit dem Motorisierten Individualverkehr

Der Individualverkehr hatte neben den zuvor bereits geschilderten Auswirkungen auf den Bahnhofsvorplatz und die schwindende städtebauliche Wertigkeit des Bahnhofs auch zur Folge, dass insbesondere in Räumen mit geringerer Bevölkerungsdichte Bahnstrecken und damit auch Bahnhöfe geschlossen wurden. Hingegen verdichtete sich im Umfeld größerer Städte der Individualverkehr innerhalb weniger Jahre so rasch, dass vor allem zur Bewältigung des Berufspendlerverkehrs an kleineren und mittleren Bahnhöfen sogenannte Park+Ride-Einrichtungen (P+R) geschaffen wurden (vgl. z.B. Reinhold 1996). Der Bahnhof an sich wie auch sein städtisches Umfeld erhielt hierüber jedoch nur in Ausnahmefällen eine Aufwertung. Bei kleineren Bahnhöfen im Einzugsbereich großer Städte führte die Errichtung von P+R-Anlagen jedoch in einzelnen Fällen auch zum Erhalt des Bahnhofs, wenngleich die Bahnhofsgebäude – wie bei vielen kleineren Bahnhöfen andernorts auch – zu automatisierten Servicestationen herabqualifiziert wurden.

3 Aktuelle Entwicklungstendenzen – Renaissance der Bahnhöfe und Auswirkungen auf die Stadtentwicklung

3.1 Rahmenbedingungen der Verkehrs- und Stadtentwicklung

Bereits in den 80er- und 90er-Jahren stieß der Motorisierte Individualverkehr (MIV) zunehmend an seine Grenzen. Neue Straßen sorgten nur selten für Verkehrsentlastungen, sondern induzierten eher zusätzlichen Verkehr (Heinze 1979; Würdemann 1983). Die Infrastrukturkosten des MIV stiegen infolge erhöhter baulicher Ansprüche, aber auch begleitender Maßnahmen (Lärmschutz, Ausgleichsflächenregelung etc.) immer stärker an, während die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel dem Umfang der Wünsche nicht mehr in gleicher Geschwindigkeit folgen konnten, dann stagnierten und seit einigen Jahren sogar abnehmen. Zugleich schwand die als Inbegriff des Wirtschaftswunders und persönlicher Freiheit uneingeschränkte Akzeptanz des Automobils wegen der mit zunehmendem Verkehr verbundenen Zunahme von Luftschadstoffen und Lärm; die alleinige Fokussierung auf den Autoverkehr bröckelte insbesondere in den Innenstädten, was die Akzeptanz zum Bau von Fußgängerzonen erhöhte, und später dann auch in Wohngebieten, was vermehrt eine Durchsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen bedingte. Im Fernverkehr führte eine zunehmende Verkehrsüberlastung der Autobahnen und Bundesfernstraßen dazu, dass die Fahrzeiten nicht oder nur noch geringfügig weiter reduziert werden konnten und wegen immer häufigerer Staulagen zunehmend unkalkulierbarer wurden. 11 % aller Fernreisen (über 100 km) werden heute über die Schiene abgewickelt (vgl. Chlond u. a. 2004).

Als Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Bahnstandsstandorte sind nicht nur die sich ändernden Rahmenbedingungen im Verkehrsgeschehen allgemein und die über den Bau von Schnellbahnstrecken zunächst überwiegend einer verkehrstechnischen Optimierung dienenden Maßnahmen im Netz der Bahn zu sehen. Diese beiden für die Entwicklung und in Teilen für die Renaissance von Bahnhöfen ursächlichen Einflussfaktoren fielen zeitlich eng zusammen mit weiteren Einflussfaktoren wie

- einer Wiederentdeckung der Bahn im Personenverkehr (vor allem im Fernverkehr, für gewisse Nutzergruppen – zum Beispiel Geschäftsreisende – und wo die Bahn gegenüber der Straße wettbewerbsfähig war),
- der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn hin zur Deutschen Bahn AG,
- einer Automatisierung und Effizienzverdichtung der Serviceleistungen der Deutschen Bundesbahn bzw. dann Deutschen Bahn AG auf nur noch ca. 20 % der Fläche im Bahnhofsgebäude,
- einer Stilllegung einzelner Bahnhöfe, einzelner Bahntrassen, einzelner Gleise und/oder Rangieranlagen,
- einem zunehmenden Erfordernis der städtebaulichen Verdichtung in Innenstädten,
- einem verstärkten Bedarf an städtebaulicher Sanierung im Umfeld der Bahnhöfe,
- einem beschleunigten Wandel im Einzelhandel hin zu großflächigem Einzelhandel und Erlebniseinkauf (siehe auch Beitrag von Vallée und Lenz in diesem Band).

Die sich rasch und für die Bahnhöfe gleich in mehreren relevanten Bereichen geänderten Rahmenbedingungen wirkten sich auch auf die Ausgestaltung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes aus, und zwar durch (siehe auch Abb. 1)

- Verlagerung des Bahnhofs und/oder Neubau von Bahnhöfen,
- städtebauliche Entwicklung aufgelassener Bahnstandsstandorte bzw. Bahnflächen,
- funktionale Erweiterung und Ausbau der Angebotsleistungen am Standort Bahnhof, insbesondere in Richtung (großflächigem) Einzelhandel.

Abb. 1: Aktuelle Determinanten der Entwicklung von Bahnstandsstandorten



Quelle: Eigene Darstellung

3.2 Schienenneubaustrecken und Verlagerung von Bahnhöfen bzw. Neubau von Bahnhöfen

Am 1. Juni 1991 wurde bei der Bahn mit dem Einsatz des ersten Inter-City-Expresses (ICE) auf der Relation Hamburg – Frankfurt – München das Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs eröffnet. In den 90er Jahren wurden in Deutschland, übrigens gut 10 Jahre später als in Frankreich und 27 Jahre später als in Japan, mit den Relationen Stuttgart – Mannheim sowie Würzburg – Fulda – Kassel – Göttingen – Hannover die ersten Schnellbahntrassen realisiert. Es folgten in diesem Jahrhundert unter anderem die Neubaustrecken Köln – Frankfurt, Wolfsburg – Berlin und Berlin – Hamburg. Die Schnellbahnstrecke München – Ingolstadt – Nürnberg steht kurz vor der Fertigstellung, weitere Streckenabschnitte in Deutschland sind im Bau bzw. in Planung.

In Bezug auf die Bahnhöfe ergab sich mit der Errichtung der Schnellbahnstrecke Würzburg – Hannover im Falle der nordhessischen Stadt Kassel nochmals eine Verlagerung eines Bahnhofs aus der Innenstadt heraus (Asisi, Brandt 1983). Über den Sonderfall Kassel hinaus kam es aber eher zur Errichtung komplett neuer Bahnhofsstandorte, wie z. B. der Bahnhöfe Montabaur und Limburg an der Neubaustrecke Köln – Frankfurt. Beide Bahnhöfe, die der Bahn per Staatsvertrag mit den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen als Ersatz für den Wegfall der direkten Anbindung von Koblenz und weiterer „angedockter“ Bahnhöfe an der alten Rheinstrecke abgerungen wurden (vgl. Böhme 2000), liegen weitab der zugehörigen Städte und sind nahezu ausschließlich *auto-affin* (vgl. Bauer, Willich-Michaelis 1999).

Von den neu errichteten Bahnhofsanlagen gingen in Kassel erhebliche stadtstrukturelle Effekte, im Umfeld von Montabaur und Limburg regionale Effekte aus. Innerhalb von Kassel beispielsweise konnten enorme Veränderungen bei den Bahnreisenden festgestellt werden, und zwar sowohl für den Fernverkehr als auch für den Regional- und Nahverkehr. So stieg beispielsweise die Anzahl Fernverkehrsreisender am neuen Bahnhof von Kassel binnen eines Jahres um 100 % an. Darüber hinaus führte der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe zu deutlichen Erhöhungen der Bauland- bzw. Bodenpreise und der gewerblichen Mieten, die bei bahnhofsnahen Lagen zum Teil innerhalb weniger Jahre 100 % und mehr ausmachten (vgl. Schütz 1998).

An der Neubaustrecke Köln – Frankfurt kam es zur Errichtung von gleich zwei Flughafenbahnhöfen. Mit dem Bau von Frankfurt/M. Flughafen-Fernbahnhof im Jahr 1999 und Köln-Flughafen 2004 wurde erstmalig die Schnittstelle vom Schienenfernverkehr zu den Flughäfen, die zuvor in den deutschen Großstädten über S-Bahnen angebunden waren, stärker akzentuiert. Der Bahnhof als Verkehrsknotenpunkt erfährt seitdem damit über Straße, Schienenregional- und Schienennahverkehr hinaus nun auch eine direkte Verknüpfung mit dem Luftverkehr. Das Gefüge von Luftverkehrs-, Schienenverkehrsangeboten und dem Straßenverkehr erhält dadurch an diesen Standorten und in deren regionalem Umfeld eine Aufwertung, zum Teil zum Nachteil anderer Flughafenstandorte (vgl. Meyer 2004).

Neue Trassierungen durch die Schnellbahnstrecken hatten aber auch zur Folge, dass Städte und Regionen, beispielsweise die Stadt Trier und ihr Umland im südwestlichen Rheinland-Pfalz, von nun an schlechter in den Fernverkehr eingebunden waren und der Bahnhof als städtischer Verkehrsknotenpunkt damit tendenziell entwertet wurde. Andere Bahnhöfe, vor allem jene an Schnellbahnstrecken wie beispielsweise Fulda oder Göttingen, profitierten hingegen von einer verbesserten verkehrlichen Einbindung und daran gekoppelter höherer Verkehrsintensität, was sowohl die Anzahl der verkehrenden Züge als auch der Besucher bzw. Reisenden am Bahnhof anbetrifft.

3.3 Städtebauliche Entwicklung aufgelassener Bahnstandsstandorte bzw. Bahnflächen

Verbesserungen in der Verkehrstechnik haben zu Einsparungseffekten in der Nutzung und Belegung von Gleis- und Rangieranlagen seitens der Bahn geführt. Teilbereiche in Gleisanlagen von Bahnhöfen und deren Umfeld, aber auch gesamte Anlagen wie beispielsweise Rangierbahnhöfe, sind dadurch stillgelegt worden. Vor allem nach der Privatisierung der Bahn im Jahr 1994 wurde seitens der eigens hierzu gegründeten Immobiliensparte der Deutschen Bahn AG begonnen, stillgelegte Flächen zu veräußern und einer anderen Nutzung zuzuführen. Dargestellt wird anhand ausgewählter Beispiele im Folgenden die Nachfolgenutzung eines komplett stillgelegten Bahnhofsgeländes wie auch die städtebauliche Sanierung bzw. Nachfolgenutzung von Teilflächen eines Bahnstandsstandortes bzw. des unmittelbaren Bahnhofsumfeldes.

3.3.1 Aufwertung von Bahnstandsstandorten durch städtebauliche Maßnahmen und neue Nutzungen

In den vergangenen Jahren ist in vielen Städten der Bundesrepublik Deutschland wie auch im Ausland eine Aufwertung des Bahnhofs und seines Umfeldes durch städtebauliche (Sanierungs-)Maßnahmen wie auch durch die Ergänzung des Bahnhofs durch neue Nutzungen im Bahnhofsgebäude selbst oder in seinem Umfeld erfolgt. Ausgeblendet werden an dieser Stelle zunächst Ausbauten bzw. funktionale Ergänzungen des Bahnhofsgebäudes durch großflächigen Einzelhandel oder die Errichtung von Business-Lounges und Konferenzräumlichkeiten. Auf diese funktionalen Ergänzungen, die sich in ähnlicher, teilweise bereits standardisierter Form an vielen Bahnstandsstandorten feststellen lassen, wird noch getrennt und ausführlicher eingegangen.

In Karlsruhe wurde im Rahmen der Realisierung einer sinnvollen städtebaulichen Nutzung am Bahnhof, in diesem Fall auf der rückwärtigen Seite, eine themenspezifische Nutzung im Zusammenhang mit neuen Medien und Informationstechniken gesucht. Während der heutige MediaPark Köln in einer Entfernung von über zwei Kilometern zum Hauptbahnhof von Köln liegt, ist in Karlsruhe mit dem Zentrum für Kunst und Medientechnologie (ZKM) ein ähnliches, allerdings deutlich kleineres Projekt auf der Rückseite des dortigen Hauptbahnhofes angedacht worden (vgl. Koolhaas 1990). Eine Realisierung im Bahnhofsumfeld konnte wegen zu hoher Investitionskosten bis heute aber nicht erreicht werden. Inzwischen ist das ZKM innerhalb des Stadtgebietes in dem denkmalgeschützten Gebäude der ehemaligen Waffen- und Munitionsfabrik „Industriewerke Karlsruhe“ untergebracht (siehe www.zkm.de).

Themenspezifische Neunutzungen sind im Rahmen städtebaulicher (Sanierungs-) Maßnahmen somit noch eher die Ausnahme. Der Regelfall ist die Sanierung der Bahnhofsgebäude oder von deren Fassaden, oft schon allein altersbedingt, und die Neuordnung des Fuß- und Radverkehrs, des Öffentlichen (Nah-)Verkehrs und eine Neuordnung – Verlegung, Tieferlegung, oft auch Zurückdrängung bzw. Beruhigung – des Motorisierten Individualverkehrs, insbesondere hier auf dem Bahnhofsvorplatz und in dessen Bereich. In verschiedenen Bundesländern und einzelnen Städten erfolgten hierzu inzwischen Initiativen, wie beispielsweise im bevölkerungsreichsten Bundesland Nordrhein-Westfalen mit der Initiative „Bahnhofsentwicklung NRW“ (siehe MASSKS 1999). An dieser Initiative beteiligten sich insgesamt 32 Städte.

3.3.2 MediaPark Köln als Nachfolgenutzung eines ehemaligen Güterbahnhofes

Als ein besonders markantes Beispiel einer sehr frühen, ausgesprochen großdimensionierten und weitgehend gelungenen städtebaulichen Nutzungszuführung einer aufgelassenen Bahnfläche gilt der MediaPark auf dem ehemaligen Güterverkehrsgelände Gereon in Köln (vgl. z. B. Küppers, Vollmer 1988; s. a. www.mediapark.de).

Die Entstehungsgeschichte des MediaParks ist vor allem damit verknüpft, dass die Stadt Köln in den 80er-Jahren nach Einbrüchen in der Chemieindustrie und im Maschinenbau unter einem erheblichen Verlust von Arbeitsplätzen litt und deshalb nach neuen Standbeinen suchte. Mit Ratsbeschluss vom Jahr 1986 wurde der Bau eines Media-Park als Bestandteil des Konzeptes zum Ausbau der Medienstadt Köln in die Wege geleitet; 1987 erfolgte bereits der Kauf des 20 ha großen Grundstückes des ehemaligen Güterbahnhofes Gereon durch die Stadt. Die Strategie, einen themenbezogenen Stadtteil komplett neu zu erschaffen, wurde 1987/1988 über einen städtebaulichen Wettbewerb konkretisiert (siehe Abb. 2). 1988 kam es zur Gründung der MediaPark Entwicklungsgesellschaft; 1990 erfolgte der erste Spatenstich und bereits 1991 konnte der 4.000 Personen fassende Cinedom eröffnet werden. Weitere markante Etappen in der baulichen Realisierung des Geländes waren u. a. der Bezug der Wohnschlange 1993 sowie die Fertigstellung mehrerer Komplexe zwischen 1994 und 2000. Bis heute folgten u. a. der Bezug des Musictower, die Eröffnung des Jolly Hotel MediaPark, der Bezug des 148 m hohen Köln-Turm, die Eröffnung der auf Telemedizin spezialisierten MediaPark-Klinik und mit dem Bezug des Forum im MediaPark die Fertigstellung des Gesamtensembles. Von dem 20 ha großen ehemaligen Güterverkehrsgelände werden nun 10 ha für Bebauung und Erschließung genutzt, 10 ha stehen über Grünflächen und einen See als Erholungsfläche zur Verfügung (vgl. Abb. 2 und Tab. 1). Rund die Hälfte der Nutzungen ist dem Medien- und IT-Sektor vorbehalten (vgl. Abb. 3), womit das Spektrum an ansässigen Unternehmen der Philosophie des MediaParks entspricht. Aber auch Cinedom oder die auf Telemedizin ausgerichtete Klinik passen in das ursprüngliche Konzept.

Abb. 2: Städtebaulicher Entwicklungsplan und Luftbild zum MediaPark Köln



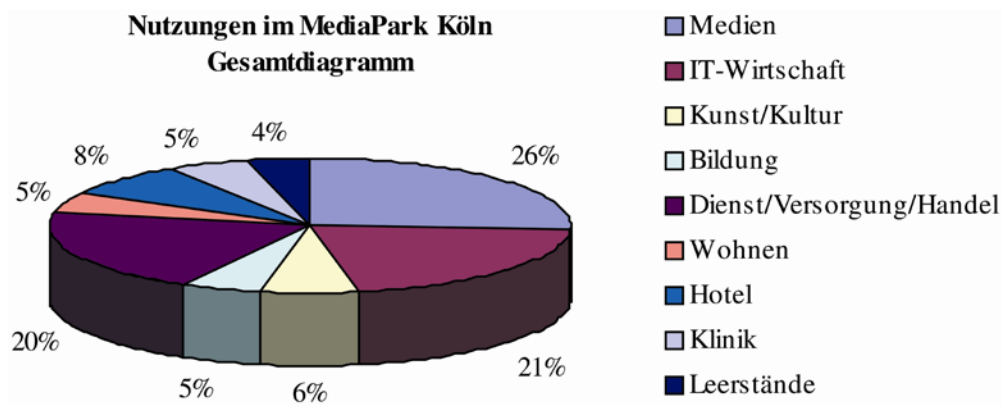
Quelle: MediaPark Köln Entwicklungsges. mbH (www.mediapark.de)

Tab. 1: Eckdaten zum MediaPark Köln

Fläche 20 ha	Anzahl der Arbeitsplätze	5.000
- davon Bebaute Fläche und Erschließung 10 ha	Anzahl der Pkw-Stellplätze	2.500
- davon Grünanlagen und See 10 ha	Anzahl der Wohnungen	200
Bruttogeschosfläche 174.000 qm	Besucher/Jahr	4,5 Mio.
Anzahl der ansässigen Unternehmen 250	Gesamtinvestitionskosten	700 Mio. Euro

Quelle: Eigene Zusammenstellung auf Basis der Angaben von MediaPark Köln Entwicklungsges. MbH (www.mediapark.de)

Abb. 3: Nutzungsaufteilung der 139.667 qm Gesamtmietfläche im MediaPark Köln im Jahr 2002 (ohne Forum im MediaPark 4, ab 9/2003 zzgl. 34.000 qm)



Quelle: Überarbeitete Graphik von MediaPark Köln Entwicklungsges. mbH (www.mediapark.de)

3.4 Renaissance der Bahnhöfe durch funktionale Erweiterung

Von den 5.800 Bahnhöfen in Deutschland besitzt die Hälfte ein mehr oder weniger repräsentatives Empfangsgebäude, dessen Durchschnittsalter inzwischen in etwa 85 Jahre beträgt (Krohn 2003). Da ein moderner, d.h. auch in weiten Bereichen automatisierter Bahnhof heute zur Bewältigung des Reisendenverkehrs mit nur noch 20 % des früheren Bauvolumens auskommt (vgl. Krohn 2003; s. Abb. 4), stellte sich – vor allem für den Eigner Deutsche Bahn AG – zunehmend die Frage, wie frei verfügbare Flächen gewinnbringend genutzt werden können.

Abb. 4: Veränderung der Kernnutzung an Bahnhöfen



Quelle: Krohn (2003: 46 und 47)

Zum einen richten sich bauliche Maßnahmen innerhalb der Bahnhofsgebäude auf neue Nutzungsangebote vor allem für Reisende, die sich am Bahnhof im Falle von Umsteigevorgängen für längere Zeit aufhalten und diese Zeit „sinnvoll“ nutzen wollen. Angeboten werden hier bereits an diversen Standorten u. a.

- Business-Lounges und/oder
- Konferenzräume.

Zum anderen werden Bahnhöfe zunehmend saniert und umgebaut, um Flächen für (großflächigen) Einzelhandel zu schaffen. Der Einzelhandel richtet sich dabei auf verschiedene Kundengruppen mit unterschiedlichen Ansprüchen ein, und zwar auf

- Reisende/Abholer von Reisenden (kurzfristiger Bedarf/Reisendenproviant etc.) und/oder
- Kunden seitens der Bewohner der an den Bahnhof angrenzenden Quartiere (täglich Bedarf) und/oder
- Kunden aus größeren Entfernungen (täglich und gehobener Bedarf, gezielter Einkauf, Erlebniseinkauf).

3.4.1 Funktionale Erweiterung als Business- und Kommunikationsplattform

Nachdem es gerade Geschäftsreisende sind, die nach und nach die Vorzüge der Bahn gegenüber dem Auto bei mittel- und großräumigen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen wieder zu schätzen wissen, wurde vor allem an den Bahnhöfen in großen Städten mit hohen Reisendenzahlen und häufigen Umsteigebeziehungen seitens der Bahn begonnen, sogenannte Lounges als Ruhe-, Aufenthalts- und Arbeitsflächen einzurichten.

Inzwischen sind an 12 Bahnhöfen (Berlin/Zoologischer Garten, Bremen Hbf, Frankfurt/M. Hbf, Frankfurt/M. Flughafen-Fernbahnhof, Hamburg Hbf, Hannover Hbf, Köln Hbf, Leipzig Hbf, Mannheim Hbf, München Hbf, Nürnberg Hbf, Stuttgart Hbf) für Reisende der 1. Klasse DB-Lounges eingerichtet worden (siehe www.bahn.de), die unter dem Kürzel rail&mail internetfähige PC-Arbeitsplätze anbieten und es ermöglichen, mit WLAN-fähigen Laptops über sogenannte Hot Spots ins Internet zu gelangen bzw. einen E-Mail-Abruf und/oder E-Mail-Versand zu tätigen. In Düsseldorf ist die Nutzung von WLAN nicht nur in der Lounge, sondern bereits im gesamten Bahnhof möglich. Noch

im Laufe des Jahres 2005 soll bundesweit in insgesamt 20 Bahnhöfen eine flächendeckende Nutzung von WLAN realisiert werden.

Weiter sind an diversen Bahnstandsstandorten in den vergangenen Jahren mietbare Konferenzräume eingerichtet worden. Während die Lounges von Reisenden genutzt werden, werden die Konferenzräume für Veranstaltungen herangezogen, zu denen die Teilnehmer extra anreisen. Gerade bei Meetings mit einem hohen räumlichen Streuungsgrad der Teilnehmer sind die Konferezeinrichtungen der Deutschen Bahn beliebt. Aber nicht nur in den Bahnhöfen selbst, sondern auch in den an die Bahnhöfe angegliederten Hotels werden Konferenzräume angeboten. Zurzeit ist es an über 40 Bahnstandsstandorten in Deutschland möglich, Konferenzräume anzumieten. Diese sind einheitlich mit Flipchart, Overhead-Projektor und Leinwand ausgestattet (siehe www.bahn.de).

3.4.2 Funktionale Erweiterung als Standorte des (großflächigen) Einzelhandels

Diverse Bahnhöfe in der Bundesrepublik wurden in den vergangenen Jahren um Einzelhandelsangebote, zu Teilen in Form großflächigen Einzelhandels, ergänzt bzw. nach entsprechenden Bahnhofsumbauten wurde bereits bestehender Einzelhandel erweitert (vgl. z.B. Krau, Romero 1998). Als weithin bekanntes Beispiel für großflächigen Einzelhandel gilt hier der Hauptbahnhof von Leipzig. Am 12.11.1997 wurden – über die ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG – im Bahnhofsgelände des Leipziger Hauptbahnhofes auf drei Ebenen rund 30.000 qm Verkaufsfläche mit 140 Geschäften, überwiegend im Textilbereich und im spezialisierten Lebensmittelhandel, sowie diverse Cafés und Bistros und ein Fachmarkt für Unterhaltungselektronik eröffnet (vgl. Abb. 5).

Abb. 5: ECE-Shopping Center in Leipzig



Quelle: ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG (www.ece.de)

Die Verknüpfung von Verkehr und Konsum wurde dabei in Leipzig zunächst heftig kritisiert, bis hin zu einer Demonstration im Jahr 1995 (Weiss 1996). Planer und Architekten gerieten dabei zunächst in einen Argumentationsnotstand hinsichtlich der Begründung bzw. der Erklärung einer Erfordernis des Bahnhofsumbaus.¹ Angesichts der Realisierung diverser Einzelhandelsstandorte auf der Grünen Wiese rund um Leipzig und von nur noch 0,1 qm Verkaufsfläche pro Einwohner in der Innenstadt (Mittel west-

¹ Weiss (1996: 260) verweist auf nachfolgendes Beispiel eines „unheilvollen Architekten-Hochdeutsch, ohne sinnlich-architektonischen Standpunkt, immer auf der Suche nach dem Netz und doppelten Boden“, in dem sich die Architekten der Umbauplanung in Leipzig ängstlich und überaus vorsichtig wie folgt erklärten: „Der zentrale Kommunikationsbereich, die linsenförmige Öffnung im Querbahnsteig fungiert als räumliches Verbindungselement zwischen Erdgeschoss und Querbahnsteighalle, dem zum Teil unter die Gleise geschobenen Einkaufszentrum bis hin zu den Satelliten, einer vielseitig nutzbaren Plattform über den Gleisen. Der Linse zugeordnet befinden sich die primären vertikalen Verbindungselemente sowie Einzelhandel und private Dienstleistung, Gastronomie und Verweilzonen, die den kommunikativen Aspekt der Öffnung verstärken.“

deutscher Großstädte: 0,4 qm), setzte sich dann aber doch die Erkenntnis durch, dass eine Belebung der Innenstadt nur durch Impulse am Bahnhof möglich sei. Diverse Studien bestätigen (vgl. z.B. IVU Traffic Technologies 2000; Hoppmann 2003) den durch den Bahnhofsumbau bewirkten Investitionsschub, der sich in der Leipziger Innenstadt eingestellt hat.

Tab. 2: Eckdaten von großflächigem Einzelhandel in ausgewählten Großstadtbahnhöfen

	Gelsenkirchen	Hannover	Köln	Leipzig
Eröffnungsdatum	01.09.1983	27.05.2000	29.03.2000	12.11.1997
Durchschnittliche Zahl Bahnhofsbesucher/Tag	Keine Angabe	200.000	220.000	100.000
Einwohner im 30-Minuten-Einzugsbereich	530.000	1.052.000	1.400.000	536.000
Verkaufsfläche (qm)	11.000 + 2.000 Bürofläche	20.000	11.500	30.000
Anzahl der Geschäfte	30	50	65	140

Quelle: Eigene Zusammenstellung über diverse Rubriken aus www.ece.de

Aber auch an anderen Standorten als Leipzig – so beispielsweise in Köln oder Hannover – wurde seitens der ECE Projektmanagement GmbH großflächiger Einzelhandel in Bahnhöfen untergebracht (vgl. Tab. 2). Die Größe des Einzelhandelsangebotes korrespondiert – zumindest in diesen vier Hauptbahnhöfen – dabei weder mit der Einwohnerzahl der jeweils zugehörigen Stadt bzw. des Einzugsbereiches noch mit der Anzahl der täglichen Besucher des Bahnhofes. Ausschlaggebend für großflächigen Einzelhandel dürfte eher der Umfang herstellbarer Verkaufsfläche am Bahnhof sowie die Lage zur Innenstadt und die Konkurrenz der dort vorhandenen Verkaufsflächen sein.

Auch in Berlin sind viele Bahnhöfe mit Einzelhandelsfunktion versehen bzw. in den vergangenen Jahren nach entsprechenden Maßnahmen versehen worden. Dies gilt – anders als bei den o. g. ECE-Standorten – nicht nur für Hauptbahnhöfe, die ja zugleich die Fernbahnhöfe darstellen, sondern auch für Bahnhöfe des Regional- und des Nahverkehrs. Eine von Korn (2004) an insgesamt acht Bahnhöfen durchgeführte empirische Untersuchung zeigt auf, dass sowohl stark frequentierte Bahnhöfe als auch solche mit mäßiger oder niedriger verkehrlicher Frequenz von Reisenden mit Geschäften besetzt sein können (vgl. Tab. 3). Daraus ist ein erster Hinweis darauf zu entnehmen, dass der Bahnhof auch von Nicht-Reisenden zum Einkauf genutzt wird.

Die acht in Berlin und mit dem Bahnhof von Potsdam auch in der unmittelbaren Umgebung von Berlin liegenden Bahnhöfe sind von Korn (2004) wegen unterschiedlicher Anteile von Fahrgästen, Käufern und Kundenfrequenz in drei verschiedene „standortrelevante Nutzergruppen“ eingeteilt worden (vgl. Tab. 3, Spalte 1). Bahnhofsguppe I dient vorwiegend als Verkehrsdrehscheibe, Gruppe II stark der Verkehrsfunktion mit einem nennenswerten Anteil an Kunden von Geschäften, die nur des Einkaufs wegen den Bahnhof aufsuchen. Bahnhofsguppe III wird in etwa gleich aus verkehrlichen Gründen wie des ausschließlichen Einkaufs wegen aufgesucht.

Tab. 3: Eckdaten ausgewählter Bahnhöfe in Berlin und Umgebung (Potsdam) mit Einzelhandelsnutzung

	Bahnhof (N = Anzahl der Befragten)	Verkehrswertigkeit	Bahnhofsumfeld	Anzahl Nutzungen	Mietfläche (m²)
I	Alexanderplatz (N = 217)	Hoch frequent, Regionalverkehr	City Ost-Berlin	73	3.600
	Friedrichstraße (N = 264)	Hoch frequent, Regionalverkehr	City Ost-Berlin	61	5.000
	Osloer Straße (N = 275)	Hoch frequent, Nahverkehr (U)	städt. Lage; Ladenseite	22	900
	Zoolog. Garten (N = 229)	Hoch frequent, Fernverkehr	City West-Berlin	57	8.000
II	Ostbahnhof (N = 238)	Hoch frequent, Fernverkehr	Innenstadt; kl. Ladenstraße mit Warenhaus	75	12.200 (ohne Hotel)
	Potsdam Hbf. ¹ (N = 257)	Mäßig frequent, Fernverkehr	Innenstadtrand; Wohnen/Gewerbe	78	34.000 (ohne Büroflächen)
III	Gesundbrunnen ² (N = 206)	Hoch frequent, Nahverkehr	Innenstadt; Stadtteilzentrum, Shopping-Center	5 (109)	100 (25.700)
	Onkel Toms Hütte (N = 197)	Niedrig frequent, Nahverkehr (U)	Außenbezirk; Ladenseite	35	2.550

¹ Hier besteht eine erhebliche Leerstandsquote, sodass die in der Tabelle genannten Potenziale hinsichtlich Anzahl der Ladenlokale und Mietfläche nicht ausgeschöpft werden.

² Hierbei handelt es sich um den Bahnhof mit benachbartem Shopping-Center. Die oberen Zahlen in den beiden letzten Spalten gelten für den Bahnhof selbst, die darunter aufgeführten Werte in Klammern beziehen sich auf das Shopping-Center.

Quelle: Korn (2004: 466)

Korn (2004) unterscheidet in ihrer Analyse der Bahnhofsstandorte weiter zwischen

- „reinen“ Fahrgästen, die den Bahnhof primär in seiner ursprünglichen Funktion als Verkehrsdrehscheibe nutzen,
- Käufern, die als Fahrgäste primär der Versorgungsfunktion („Reisendenbedarf“) wegen am Bahnhof einkaufen, sowie
- Kunden, die ausschließlich des Einkaufs wegen im Bahnhof sind.

In den drei von Korn (2004) differenzierten Bahnhofsgruppen I, II und III unterscheidet sich das Verhalten der „Käufer“ und der „Kunden“, insbesondere was die durchschnittliche Anzahl aufgesuchter Einzelhandelseinrichtungen, die mittlere Verweildauer und die ausgegebenen Geldbeträge anbelangt. Hinsichtlich der aufgesuchten Anzahl der Geschäfte bzw. Einrichtungen zeigt sich bei der Gruppe der „Käufer“, d. h. der Fahrgäste, die auch einkaufen bzw. konsumieren, dass in der Bahnhofsgruppe I (Verkehrsdrehscheiben) durchschnittlich 1,1 Geschäfte mit einer mittleren Verweildauer von 11 Minuten und einem ausgegebenen Geldbetrag von ca. 5 € aufgesucht werden, während in den Bahnhofsgruppen II und III die durchschnittliche Anzahl der Geschäftsbesuche von 1,3 bis auf 1,6, die Verweildauer von durchschnittlich 21 Minuten bis auf 41 Minuten ansteigt und die ausgegebenen Geldbeträge von durchschnittlich 8 € auf bis zu 22 € zunehmen. Bei der Gruppe der „Kunden“, d. h. der Bahnhofsbesucher, die den Bahnhof nicht zum Reisen, sondern ausschließlich zum Einkaufen aufsuchen, liegen die Werte hinsichtlich der Anzahl aufgesuchter Einrichtungen und jeweiliger Verweildauer nicht

nennenswert über denen der Gruppe der „Käufer“. Die ausgegebenen Geldbeträge fallen jedoch im Schnitt um 10 € höher aus.

Juchelka (2002) ist in Untersuchungen zur Entwicklung von Bahnhofskomplexen u. a. der Frage nachgegangen, ob Passanten einen Zusammenhang zwischen Bahnhof und Einkaufen sehen. In einer Fallstudie zu den drei Bahnhöfen Köln, Leipzig und Utrecht (Niederlande) stellte sich bei nahezu übereinstimmenden Prozentanteilen heraus, dass bei ziemlich exakt zwei Drittel aller knapp 650 Befragten an den drei Standorten sehr wohl eine Zusammengehörigkeit von Bahnhof und Einkaufsfunktionen empfunden wird.

Im Übrigen kam es – ähnlich wie bei den Bahnhöfen – in den vergangenen Jahren auch bei anderen Einrichtungen, wie zum Beispiel Flughäfen oder Tankstellen, zu Ergänzungen um Einzelhandelsfunktionen; bei Letzteren sind diese Veränderungsprozesse am offensichtlichsten und umfassendsten gewesen (vgl. Achen, Klein 2002 für Bahnhöfe, Flughäfen und Tankstellen; generell zur Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe Flughäfen siehe beispielsweise Koll-Schretzenmayr 2002).

Die Sanierung, Aufwertung und/oder funktionale Neugestaltung von Bahnhöfen bedarf in ihrer Planung, aber auch in ihrer Abhängigkeit von der räumlichen Lage des Bahnhofes und in Abhängigkeit vom gegebenen städtebaulichen Umfeld einer Abwägung mit anderen bereits bestehenden Einrichtungen des Einzelhandels oder sonstiger Angebote. Je nach vorgesehener Restrukturierung eines Bahnstandsstandortes machen funktionale Ergänzungen Sinn oder auch nicht (vgl. Tab. 4).

Tab. 4: Modelle zur Gewichtung der funktionalen Neugestaltung von Bahnhöfen

Restrukturierungs-Modelle	Primäre Bahnhofsfunktionen	Sekundäre Bahnhofsfunktionen	Tertiäre Bahnhofsfunktionen
Bahnhof als Haltepunkt bzw. Verkehrsstation	dominant	Ergänzung	nicht existent, nicht sinnvoll
Bahnhof als Einkaufs-, Freizeit-, Kulturzentrum	Voraussetzung, Impulsgeber, Basispotenzial	dominant	Entwicklung möglich
Bahnhof als städtisches Zentrum sowie als Wirtschaftszentrum	Voraussetzung, Impulsgeber, Basispotenzial	Ergänzung	selbsttragende Kernfunktionen

Quelle: Eigene Darstellung nach Juchelka (2002:15)

4 Zukunftsprojekte

Gleich in mehreren Städten Deutschlands werden seit den 90er-Jahren Überlegungen oder bereits konkrete Planungen zur Revitalisierung der Hauptbahnhöfe und angrenzender Gleisgelände angestellt (siehe u. a. Gerkan 1996). Einige dieser Projekte sind mit dem Anhang bzw. Kürzel 21 versehen, so wie beispielsweise auch Stuttgart 21, welches als das derzeit mit Abstand konkreteste Vorhaben unter allen 21-Projekten hier kurz vorgestellt werden soll. Darüber hinaus besteht eine Vielzahl weiterer Vorhaben an Bahnhofsprojekten, von denen hier das Bahnhofsprojekt 3do, welches die Stadt Dortmund in Zusammenarbeit mit einem Großinvestor verfolgt, skizziert wird.

4.1 Stuttgart 21

Das Projekt Stuttgart 21 ist das Ergebnis eines mehrjährigen Diskussions- und Planungsprozesses der Deutschen Bahn AG, der Stadt Stuttgart und der Landesregierung Baden-Württemberg, der 1994 mit der Vorstellung einer Ideenskizze den Anfang nahm,

sich über die Erstellung einer Machbarkeitsstudie und eines Vorprojektes 1995 fortsetzte und zunächst in einer Rahmenvereinbarung der o. g. Projektpartner sowie der Bundesrepublik Deutschland und dem Verband Region Stuttgart in der Unterzeichnung im Jahr 1995 gipfelte (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 1997).

Um alternative städtebauliche Entwicklungskonzepte zu erhalten, wurde im Anschluss ein Gutachterverfahren durchgeführt. Die Ergebnisse dieses Verfahrens bildeten die Grundlage für die Erarbeitung eines Entwurfs zum Rahmenplan Stuttgart 21, der bereits 1997 vorgelegt werden konnte, vom Gemeinderat beschlossen und dann in eine offene Bürgerbeteiligung gegeben wurde. Zugleich erstellte die Deutsche Bahn AG die erforderlichen Planunterlagen für den Schienenverkehrsteil (Deutsche Bahn Projekt GmbH 1997) und beantragte die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens in Durchführung über das Regierungspräsidium Stuttgart; die Stadt Stuttgart leitete eine Änderung des Flächennutzungsplans ein. Seit Februar 2005 liegt der Planfeststellungsbeschluss seitens des Eisenbahn-Bundesamtes vor. Dieser beinhaltet auch die Neubau-strecke Stuttgart – Ulm. Auch wenn die DB AG beteuert, an einer Realisierung von Stuttgart 21 festzuhalten, dürfte sich erst mit Beginn der Bauarbeiten endgültige Gewissheit hinsichtlich der Realisierung dieses Großprojektes einstellen.

Mit dem Projekt Stuttgart 21 sollen in einer geplanten Bauzeit von acht Jahren sowohl verkehrstechnische Verbesserungen im Rahmen des Ausbaus des Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn als auch städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen auf gut 100 ha nicht mehr benötigter Bahnflächen am und im Umfeld des bestehenden Bahnhofsa-reals verfolgt werden (vgl. Abb. 6). Bei den verkehrlichen Maßnahmen sind u. a. eine Tieferlegung des Bahnhofs und die gleichzeitige Umwandlung von einem Kopf- zu einem Durchgangsbahnhof vorgesehen; im Rahmen der Weiterführung des Verkehrs auf einen neu zu realisierenden Streckenabschnitt im Schnellbahnnetz bis nach Ulm soll eine direkte Anbindung des Stuttgarter Flughafens und eine Verkürzung der Reisezeiten erfolgen.

Abb. 6: Stuttgart 21 – Luftbild zum Bahnhof und Bahnhofsumfeld, Städtebaulicher Rahmenplan



Quelle: Landeshauptstadt Stuttgart 1997, S. 2 (links) und S. 77 (rechts)

Die Landeshauptstadt sieht in Stuttgart 21 vor allem die Chance, die innere Stadtentwicklung Stuttgarts durch die Schaffung von Wohnraum für ca. 11.000 Einwohner und von ca. 24.000 Arbeitsplätzen voranzutreiben. Im Rahmenplan (Landeshauptstadt Stuttgart 1997) werden über drei definierte Teilgebiete hinweg Flächen für zusätzlichen Wohnraum, für Dienstleistungsbetriebe und -einrichtungen sowie für Grün- und Freiflächen, welche allein 30 ha des insgesamt ca. 109 ha großen Plangebietes einnehmen, vorgesehen. Zugleich ist ein Ausbau des ÖPNV sowie eine grundsätzliche Neuordnung des motorisierten Verkehrs konzipiert.

4.2 Dortmund 3do

In Dortmund wird derzeit eine Überplanung des Hauptbahnhof mittels einer Public Private Partnership von der Stadt, dem portugiesischen Investors SONAE Sierra sowie der Deutschen Bahn verfolgt (vgl. DIE WELT 2004). Geplant ist die Errichtung eines modernen Bahnhofsbaus über den Gleisen einschließlich der Errichtung eines Einkaufs- und Freizeitzentrums und eines 120 m hohen Hochhauses mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten als weithin sichtbarer Landmarke (vgl. www.dortmund.de/themen/planenundbauen/subthemen/3do/). Mit dem Bauvorhaben soll der 200 m breite Gleiskörper durch ein 45 m hohes Gebäude überspannt werden. Auf 81.000 qm Nutzfläche soll eine Mischung aus Einzelhandel (36.000 qm), Gastronomie und Dienstleistung (10.000 qm) und Unterhaltungsangeboten (26.500 qm) untergebracht werden (siehe Abb. 7). 3.800 Pkw-Parkplätze sollen angelegt werden.

Abb. 7: Montage und Rahmenplan zum Projekt Dortmund 3do



Quellen: links: 3do, Dortmund, Sonae Sierra/Foncière Euris; rechts: Stadt Dortmund (www.dortmund.de)

Bei einem Investitionsvolumen von 500 Mio. Euro zählt dieses Projekt zu einem der größten angedachten Einzelvorhaben von Bahnhofsumbauten in Deutschland. Die bauliche Realisierung wird über einen Bebauungsplan, Planfeststellung und Finanzierungspläne derzeit vorangetrieben. Die Motivation des Investors zur Realisierung des Bauvorhabens liegt u. a. darin begründet, am Bahnhofsstandort Einzelhandel zu realisieren, der keinen Regulierungen zum Ladenschluss unterliegt. Die Auswirkungen eines solchen Großvorhabens auf die Zentrenstruktur, auch in Relation zu den benachbarten Städten, wie auch auf den innerstädtischen Einzelhandel sind erst in Ansätzen in wissenschaftlicher Hinsicht diskutiert (vgl. z. B. Callies 1999 oder Held 1999), ohne dass hier eine abschließende Wertung vorliegt. Kritiker befürchten ein „Austrocknen“ der Innenstadt, Befürworter weisen auf eine Stärkung der zentralörtlichen Funktion von Dortmund im östlichen Ruhrgebiet und auf innerstädtische Impulse für den eher „ver-

nachlässigten“ Norden der Innenstadt von Dortmund hin, der durch das Center besser mit dem südlichen Teil der Dortmunder Innenstadt verbunden würde. Auch am Beispiel von Dortmund wird deutlich, dass ein intensiver Planungsprozess unter Einbindung der Akteure (Planvorantreibende) und der Betroffenen erforderlich ist, um eine letztendlich städtebaulich gelungene Umstrukturierung, Erweiterung und Aufwertung eines Bahnhofstandortes vornehmen zu können.

5 Wirkungen der aufgewerteten Bahnhofsinfrastruktur auf die Mobilität im Schienenverkehr

Die gestiegenen Mobilitätsbedürfnisse in der Gesellschaft haben, so wie zuvor dargestellt, mit dazu beigetragen, dass eine Vielzahl von Bahnhöfen in ihrer Funktion als Verkehrsdrehscheibe revitalisiert und mit ergänzenden Funktionen (Einzelhandel etc.) gestärkt wurden. Umgekehrt ist davon auszugehen, dass die Attraktivitätssteigerung von Bahnhöfen und von deren Umfeld durch städtebauliche (Sanierungs-)Maßnahmen einen Anstieg von Nutzern der Bahn bedingt. Obwohl statistische Zahlen hierzu fehlen, ergeben diverse Untersuchungen (vgl. vor allem Beckmann, Wulfhorst 2003 sowie Pretsch u. a., o.J.) dahingehende Hinweise. So zeigt sich den o. g. Studien zufolge, dass vor allem jene Bahnverbindungen sich einer Nachfragesteigerung und guter Auslastungsquoten erfreuen, die über attraktiv gestaltete Bahnhöfe mit guter Erreichbarkeit verfügen. Förderlich sind aber weiter darüber hinausgehende, eher generelle planerische Konzepte im Rahmen der Verkehrserschließung und auch der Stadtentwicklung (vgl. Beckmann, Wulfhorst 2003: 3) wie

- Innen- vor Außenentwicklung,
- Mehrfachnutzung bestehender Infrastrukturen,
- Erschließungskonzepte für den Fußgänger- und Radverkehr sowie
- frühzeitige Berücksichtigung von Folgekosten.

Als eines der wenigen konkreten Beispiele, bei dem die Schaffung eines – in diesem Fall – Nahverkehrsangebotes mit einhergehenden städtebaulichen Maßnahmen zu deutlichen Fahrgaststeigerungen geführt hat, zählt die Realisierung der Bodensee-Oberschwaben-Bahn im äußersten Südosten von Baden-Württemberg. Mit der Schaffung eines bedarfsorientierten Nahverkehrsangebotes ging an allen bestehenden Haltepunkten eine städtebauliche Sanierung einher, die beispielsweise in Friedrichshafen bereits abgeschlossen und in Ravensburg derzeit durchgeführt wird (vgl. Abb. 8).

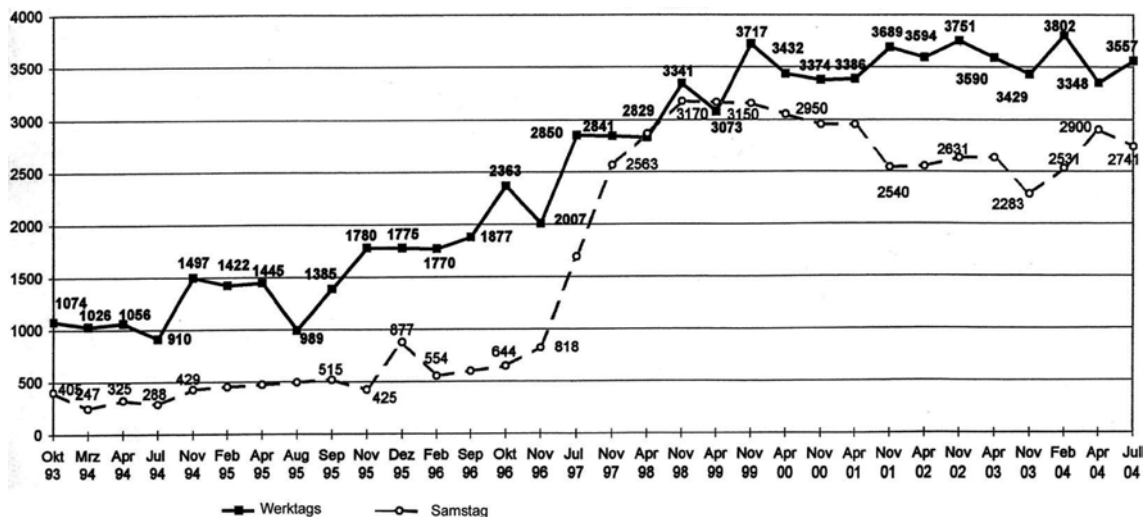
Die von diversen kommunalen Gebietskörperschaften, hierunter u. a. die Städte Friedrichshafen und Ravensburg, getragene Bahn weist – nicht zuletzt wegen einer annähernden Vervierfachung der Fahrgastzahlen gegenüber der Nutzung der Angebote der Deutschen Bundesbahn zuvor – inzwischen eine Kostendeckung von über 100 % auf (vgl. Abb. 9).

Abb. 8: Städtebauliche Sanierungsplanung Bahnhof und Bahnhofsumfeld Ravensburg (links) und realisierte Bahnhofsumfeldsanierung Friedrichshafen (rechts)



Quelle: Stadt Ravensburg (links), Foto des Verfassers (rechts)

Abb. 9: Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Bodensee-Oberschwaben-Bahn



Quelle: Köhler 2004 bzw. Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH&CoKG 2003

6 Zusammenfassung und Empfehlungen für die Planungspraxis

In vielen der großen und inzwischen auch einigen der kleineren und mittleren Städte der Bundesrepublik werden mit dem Umbau und/oder der funktionalen Ergänzung bestehender Bahnhöfe wie auch der Sanierung und städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofsumfeld und angrenzender Quartiere bedeutende Maßnahmen der Stadtentwicklung verfolgt. Die Erfahrungen aus den derzeit gelautenen Projekten der Bahnhofssanierung, der Verwertung von Bahnbrachflächen und der Stadtentwicklung an und um Bahnstandsstandorten herum sowie die Ergebnisse der wenigen derzeit vorliegenden empirischen Erhebungen zur Nutzung der Bahnhöfe durch Reisende wie auch durch Kunden von Einrichtungen in Bahnhöfen (vor allem Einzelhandel) deuten darauf hin, dass in den kommenden Jahren und Jahrzehnten die Wiederaufwertung von Bahnstandsstandorten nur in einem Zusammenspiel von gleichgerichteten Interessen von Bahn, Kommune und Investoren aus der Wirtschaft, hier bevorzugt aus der Immobilienbranche und aus dem Einzelhandel, funktionieren dürfte.

In den vergangenen Jahren haben sich hierbei fachübergreifend Planungsgrundsätze herauskristallisiert (vgl. auch Wulfhorst 2003). Diese zielen vor allem darauf ab,

1. die Funktion des Bahnhofes als „Verkehrsdrehscheibe“ und als Verkehrsschnittstelle von Bahnverkehr vor allem zum ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Bus), zum MIV (z. B. P+R) und zum Luftverkehr (Flughäfen) zu optimieren bzw. entsprechende Verknüpfungen überhaupt erstmals zu realisieren;
2. Verbindungen vom Bahnhof in die Innenstädte hinein und in benachbarte Quartiere für Fußgänger und auch für Radfahrer zu schaffen, attraktiver zu gestalten und zu sichern;
3. Bahnhofsgebiete als verdichtete Stadtquartiere intensiv zu nutzen, städtebaulich zu sanieren, städtebaulich (weiter) zu entwickeln und als prägende Stadtgeschichte städtebaulich zu erhalten und zu akzentuieren.

Anhand der aktuellen Entwicklungen an diversen Bahnstandsstandorten, vor allem hier in Großstädten, zeichnet sich aber auch eine zunehmende Ergänzung der primären Bahnhofsfunktion einer Verkehrsdrehscheibe um Einzelhandelseinrichtungen wie auch Freizeit- und Kulturangebote ab. Eine weitere Ergänzung um umfangreichere Dienstleistungsfunktionen und/oder Büro- und Verwaltungsstandorte zeichnet sich hingegen bislang eher selten ab und ist in Deutschland derzeit allenfalls rudimentär erkennbar.

Für eine erfolgreiche Weiterentwicklung bzw. Aufwertung von Bahnstandsstandorten bedarf es hinsichtlich der Ergänzung der Primärfunktion des Verkehrs um weitere Funktionen jedoch eines sehr behutsamen Abwägungsprozesses mit den Strukturen in den unmittelbar benachbarten Stadtgebieten und der dort jeweils anzutreffenden Einzelhandelsstruktur. Die Aufwertung und Restrukturierung von Bahnhöfen hängt sehr vom angestrebten Funktionstyp des Bahnhofes ab und ist im Gesamtkontext der städtischen Lage und der angestrebten Stadtentwicklung zu sehen.

Die Renaissance der Bahnhöfe, als Schlagwort gerne auch in diesem Beitrag verwendet, ist als solche nur an einzelnen Standorten gegeben. Es ist absehbar, dass es in den nächsten Jahren und Jahrzehnten vor allem in Großstädten, vereinzelt aber auch in Mittel- und Kleinstädten, zu einer Aufwertung des Bahnhofes kommen wird und in einigen wenigen Fällen der Bahnhof sogar (wieder) eine stadtprägende Funktion einnehmen kann. Diese in der Regel als sehr erfreulich zu bewertenden Entwicklungstendenzen dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Prozess einer umfassenden Sanierung und Aufwertung von Bahnstandsstandorten und deren Umfeld, gemessen an der hohen Anzahl von Bahnhöfen und stillgelegten bzw. untergenutzten Bahn- und Gleisanlagen, erst in den Anfängen steckt. In den größeren Städten, teilweise aber auch in mittleren Städten und bei integrierten verkehrlichen/städtebaulichen Entwicklungskonzepten in diversen Einzelfällen auch in kleinen Städten und Gemeinden sieht der Verkehrsknotenpunkt Bahnhof jedoch eher wieder besseren Zeiten entgegen.

Literatur

- Achen, M.; Klein, K. (2002): Retail Trade in Transit Areas: Introduction to a New Field of Research. In: Die Erde, Nr. 133, S. 19-36.
- Asisi, J.; Brandt, A. (1983): Ein neuer Bahnhof für Kassel. In: Stadtbauwelt, 74. Jg., H. 79, S. 241-243.
- Bauer, G.; Willich-Michaelis, K. (1999): DB-Neubaustrecke Köln – Rhein/Main. Regionale Bedeutung des NBS-Bahnhofes Limburg/Diez. Report Nr. 276 der HLT-Gesellschaft für Forschung, Planung, Entwicklung. Wiesbaden.
- Baumeister, R. (1876): Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung. Berlin.
- Beckmann, K.J.; Perian, T.; Wulfhorst, G. (1999): Städtebauliche Chancen und Risiken der Entwicklung von Bahnflächen. Handlungserfordernisse des Bundes. Berichte Stadt-Region-Land des Instituts für Stadtbauwesen der RWTH Aachen, Bd. 47.
- Beckmann, K.J.; Witte, A.; Wulfhorst, G. (1999): Bahnhöfe – Impulse für die Stadtentwicklung. Ein Planungsleitfaden. Broschüre des Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf.
- Beckmann, K.J.; Wulfhorst, G. (2003): Standortentwicklung an Verkehrsknoten – Randbedingungen und Wirkungen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Verkehrstechnik, Heft V 104. Bergisch-Gladbach.
- Beckmann, K.J.; Tintemann, I. (2004): Umnutzung von Bahnbrachen: Schlussfolgerungen aus innovativen Projektbeispielen. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 9/10, S. 551-565.
- Blum, O. (1930): Personen- und Güterbahnhöfe. Berlin: Springer.
- Bodenschatz, H. (1983): Moderne Infrastruktur und die Produktion städtischer Lage. Das Beispiel des deutschen Eisenbahnbaus bis 1875. In: Fehl, G.; Rodriguez-Lores, J. (Hrsg.), Stadterweiterungen 1800-1875. Hamburg, S. 81-100.
- Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG (2003): Von Anfang an. Das erste Jahrzehnt Bodensee-Oberschwaben-Bahn 1993-2003. Friedrichshafen.
- Böhme, F. (2000): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ICE-Bahnhof Region Montabaur. In: Schriftenreihe „Verkehr aktuell – Bahnhöfe“ des Fachgebiets Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern, S. 37-53.
- Callies, C. (1999): Das geplante Multi-Themen-Center am Dortmunder Hauptbahnhof: Chance oder Risiko für die Innenstadt als Einzelhandelsstandort? Arbeitspapier Nr. 170 des Instituts für Raumplanung der Universität Dortmund.
- Chlund, B.; Last, J.; Manz, W.; Zumkeller, D. (2004): Eckwerte des Personenfernverkehrs in Deutschland. In: Internationales Verkehrswesen, 56. Jg., Heft 10, S. 430-435.
- Deutsche Bahn Projekt GmbH Stuttgart 21 (1997): Stuttgart 21 – Abstimmung mit den Belangen der Raumordnung, Teil II, Anhang 2: Verkehrliche und betriebliche Entwicklungen. Stuttgart.
- DIE WELT (2004): Kaufrausch über Fernbahngleisen und in der Banane. 28.06.2004.
- Die Welt der Bahnhöfe (1980): Deutscher Ausstellungskatalog der Ausstellung „Le temps des gares“, hrsg. vom Centre Georges Pompidou, Centre de Création Industrielle und der Staatlichen Kunsthalle Berlin. Berlin.
- Fritsche, B. (1986): Eisenbahnbau und Stadtentwicklung in der Schweiz. In: Teuteberg, H.-J. (Hrsg.), Stadtwachstum, Industrialisierung und sozialer Umbruch, S. 177-194. Berlin.
- Gerkan, M. von (1996): Stuttgart 21. Städtebauliche Studie; Frankfurt 21. Städtebauliche Studie; München 21. Städtebauliche Studie. In: Bund Deutscher Architekten; Deutsche Bahn AG und Förderverein Deutsches Architekturzentrum (1996): Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Braunschweig, Wiesbaden, S. 156-158 bzw. 164-166 bzw. 170-172.
- Heinze, G.W. (1979): Verkehr schafft Verkehr. In: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, Jg. 23, Heft 4/5, S. 9-32.
- Held, G. (1999): Großer Bahnhof und neue Zentralität. Zur Überbauung des Dortmunder Hauptbahnhofes mit einem Multithemencenter. In: Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen (Hrsg.): Jahrbuch Stadterneuerung. Berlin, S. 291-310.
- Hoppmann, M. (2003): Einzelhandel zwischen Eigendynamik und Steuerung. Dargestellt am Beispiel der Stadtentwicklung von Leipzig. Dissertation an der Fakultät für Physik und Geowissenschaften der Universität Leipzig.

- IVU Traffic Technologies AG (2000): Einkaufsverkehr der kurzen Wege am Beispiel der Zentrenentwicklung in Leipzig. Teilbericht 8 des Modellvorhabens Nr. 20901221 des Umweltbundesamtes: Auswirkungen der räumlichen Struktur des Einzelhandels auf Verkehr und Umwelt. Berlin.
- Juchelka, R. (2002): Bahnhof und Bahnhofsumfeld – ein Standortkomplex im Wandel. In: Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie, Heft 1, S. 12-16.
- Kellett, J.R. (1969): *The Impact of Railways on Victorian Cities*. London; Toronto.
- Köhler, S.; Drewnick, O. (1998): Im Verkehrsschatten der Schnellbahnstrecken. Fallbeispiel Heilbronn. In: Raumforschung und Raumordnung, Heft 5/6, S. 369-378.
- Koll-Schretzenmayr (2003): Seaports-Airports-Teleports. In: DISP Nr. 154, Heft 3, S. 2.
- Koolhaas, R. (1990): Zentrum für Kunst und Medientechnologie Karlsruhe. Arch+, Zeitschrift für Architektur und Städtebau, H. 105/106, S. 81-83.
- Korn, J. (2004): Bahnhöfe als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorte – Eine Analyse der Strukturen, Funktionen und Potenziale des Standorttyps untersucht am Beispiel Berlin. In: Berichte zur Deutschen Landeskunde, 78. Band, Heft 4, S. 459-472.
- Krau, I.; Romero, A. (1998): Bahnhöfe als Einkaufs- und Dienstleistungszentren. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 2/3, S. 115-121.
- Krings, U. (1983): Die Eisenbahn als Stadtbildner und Stadtzerstörer. In: Stadtbauwelt, 74. Jg., H. 79, S. 218-223.
- Krohn, O. (2003): Teures Erbe der Vergangenheit. In: DB – mobil, Heft 4, S. 46-47.
- Küpper, U.; Vollmer, I; Vollmer, R. (1988): Der MediaPark Köln. Bauwelt, 79. Jg., H. 36, S. 1542-1551.
- Landeshauptstadt Stuttgart (1997): Rahmenplan Stuttgart 21. Stuttgart, Stadtplanungsamt (als pdf-Dokument herunterladbar unter www.stuttgart.de/sde/menu/frame/top_11021.htm)
- Meyer, C.E. (2004): Fernbahnhöfe und Flughäfen und ihre Wirkung aus Sicht der Hauptakteure. In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 56, Heft 12, S. 541-548.
- MASSKS – Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes Nordrhein-Westfalen (1999): Bahnhöfe – Impulse für die Stadtentwicklung. Ein Planungsleitfaden. Düsseldorf.
- MKRO – Ministerkonferenz für Raumordnung (2005): Raumordnerische Anforderungen an den Schienenpersonenverkehr. Entschließung der 32. Ministerkonferenz für Raumordnung am 28.04.2005 in Berlin.
- Pretsch, H. u. a. (o.J.): Ergebnisse und Hinweise für die Planungspraxis aus dem Projekt BAHN.VILLE. Projektbroschüre im Rahmen der Deutsch-französischen Kooperation DEUFRAKO. Ohne Ort.
- Pumain, D. (1982): Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIXe siècle. In: Annales de Géographie, Nr. 507, Septembre-Octobre, S. 529-550.
- Reinhold, T. (1996): Park and Rail. Eine einzel- und gesamtwirtschaftliche Betrachtung von Schnittstellen zwischen motorisiertem Individualverkehr und Schienenpersonenfernverkehr. Berlin: Schriftenreihe des Instituts für Straßen- und Schienenverkehr, A 27.
- Renkhoff, J. (1991): Stadtstrukturelle Effekte der Verlagerung von Bahnhöfen. Dargestellt am Beispiel von Karlsruhe und Heidelberg. Reihe Arbeitsberichte des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe. Ohne Nummerierung. Karlsruhe.
- Runkemüller, A. (1940): Die badischen Eisenbahnen 1840-1940. Oberrheinische Geographische Abhandlungen, Bd. 3. Freiburg.
- Schivelbusch, W. (1977): *Geschichte der Eisenbahnreise*. München und Wien.
- Schmitz, S. (2001): *Revolutionen der Erreichbarkeit: Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel*. Opladen.
- Schütz, E. (1998): Stadtentwicklung durch Hochgeschwindigkeitsverkehr. In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6, S. 369-383.
- Schütz, E. (2000): Standort des Großstadtbahnhofs aus historischer Perspektive. In: Schriftenreihe „Verkehr aktuell – Bahnhöfe“ des Fachgebiets Verkehrswesen der Universität Kaiserslautern, S. 56-94.
- Sieverts, T. (1983): Zwischen Bahnhof und Stadt. In: Stadtbauwelt, 74 Jg., Heft 79, S. 244-245.
- Wall, A.; Scholl, B.; Schirmer, W. (2001): *Siedlungsentwicklung an Stadtbahntrassen – Das Beispiel Murgtal*. Abschlußbericht der Institute für Orts-, Regional- und Landesplanung, für Städtebau und Landesplanung und für Baugeschichte. Karlsruhe.

- Weiss, K.-D. (1996): Zukunft und Architektur der Eisenbahnreise. Arbeit, Kultur, Freizeit und Konsum mit Gleisanschluss? In: Bund deutscher Architekten; Deutsche Bahn AG und Förderverein Deutsches Architekturzentrum (1996), Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert. Braunschweig, Wiesbaden, S. 259-265.
- Wiedenfeld, K. (1938): Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben. Berlin: Springer.
- Würdemann, G. (1983): Neuverkehr – die unbekannte Größe. In: Internationales Verkehrswesen Jg. 35, Heft 6, S. 403-408.
- Wulfhorst, G. (2003): Flächennutzung und Verkehrsverknüpfung an Personenbahnhöfen – Wirkungsabschätzung mit systemdynamischen Modellen. Dissertationsschrift an der Fakultät für Bauingenieurwesen der RWTH Aachen.

Internetseiten:

- www.bahn.de (Homepage der Deutschen Bahn AG)
- www.dortmund.de (Homepage der Stadt Dortmund)
- www.ece.de (Homepage der ECE-Projektmanagement GmbH)
- www.mediapark.de (Homepage des MediaPark Köln)
- www.stuttgart.de (Homepage der Stadt Stuttgart)
- www.zkm.de (Homepage des Zentrums für Kunst und Medientechnologie Karlsruhe)