

NEUE BAHNHOFSKONZEPTIONEN

Warum und wieso überhaupt neue ‚Bahnhofskonzeptionen?‘ Waren die alten Konzepte schlecht oder falsch? Ich denke, es handelt sich um die grundsätzliche Erkenntnis, daß Bahnhöfe in der Vergangenheit als Teil der Infrastruktur begriffen wurden und sie als Anfangs- und Endpunkt der Reise doch nur Bestandteil eines ingenieurmäßigen, konstruktiven Denkens und Handelns gewesen sind. Mit der Bahnreform Stufe 1 wurde deshalb die Gründung eines neuen Geschäftsbereichs entschieden, der sich ausschließlich um die Entwicklung und Betreuung der Personenbahnhöfe kümmern sollte, soll und wird. Es ist der kleinste Geschäftsbereich innerhalb der DB AG, in dem es fast genauso viele Bahnhöfe und Haltepunkte wie Mitarbeiter gibt. Es stehen 6500 Bahnhöfen und Haltepunkten ca. 6800 Mitarbeiter gegenüber, aber die umfassende Betreuung der Bahnhöfe innerhalb des Verkehrssystems Schiene bei der Deutschen Bahn ist durch diesen Geschäftsbereich zum ersten Mal konsequent festgeschrieben und nach innen, insbesondere aber auch nach außen positioniert worden.

Ich möchte Ihnen heute unsere Überlegungen und Konzepte vorstellen, mit denen wir glauben, neue Bahnhofsentwicklung leisten zu können. Ich möchte aber auch deutlich machen, daß wir eine ganze Reihe von Problemen haben, mit denen wir umgehen müssen und die eine zeitgerechte und optimale Sanierung erschweren.

Zunächst ringen wir um die Position des Bahnhofs in der Stadt. Lassen Sie mich einmal mit den historischen Wurzeln beginnen, aus denen sich nicht ganz unerheblich unser Selbstverständnis ableitet.

Bahnhöfe haben in der Stadtentwicklung seit ihrer Blütezeit eine wechselvolle Rolle gespielt. Diese Entwicklung, in der Bahnhöfe städtebaulich zunächst raumbildend und prägend wirkten, bis hin zur Entstehung neuer Quartiere mit guten Adressen hat dann mit dem Zweiten Weltkrieg eine verhängnisvolle Wende genommen.

Bahnhöfe waren kriegswichtige Verkehrsknotenpunkte und damit Ziele für häufige Luftangriffe und in der Konsequenz Orte, an denen sich niemand aufhalten wollte. Nach dem Krieg lagen die ehemals feinen Bahnhofsadressen in Schutt und Asche. Die Bahnhofsentwicklung der Nachkriegszeit war geprägt durch rein funktionale Orientierung und ein fast autistisches Verhältnis zur Stadtentwicklung, denn breite Verkehrsadern zerschnitten in der Regel das Beziehungsgeflecht zwischen Bahnhof und Stadt. Der Höhepunkt dieser Entwicklung war der fast völlige Verlust von Bahnhofsidentität Mitte der 80er Jahre, als Bahnhöfe konzeptionell zu ‚Kaufhäusern mit Gleisanschluss‘ degenerierten – und *ohne* Identität gibt es keine nach außen gerichtete Haltung und damit keinen Diskurs zwischen Stadt und Bahnhof.

Bahnhöfe haben also in der Stadtentwicklung fast jede nur denkbare Rolle gespielt. So wird überdeutlich, und wen

wundert es, daß Bahnhöfe somit in ihrem Zusammenspiel mit dem städtebaulichen Kontext die Rolle widerspiegeln, die sie durch den Stellenwert ihrer Nutzer, den Menschen, eingenommen haben. Dort, wo Innenstadtstrukturen und Einkaufscenter-Systematiken sich mehr und mehr formal aber auch inhaltlich anzunähern scheinen, und wo wir über den Verlust der städtebaulichen Mitte diskutieren, ist Pluralismus im Verständnis und in der Gestaltung gefragt.

Noch ein Aspekt soll beleuchtet werden, der im Spannungsfeld von Funktion, Gestalt und Bedeutung (gerade bei Architekten, selbst wenn sie das alle jetzt nicht gerne hören) so oft verloren zu gehen scheint. Es ist der Mensch, der Nutzer, unser Kunde! Deshalb möchte ich auch zur Diskussion stellen, wie Bahnhofsgestalt beschaffen sein muß!

1. Was muß Bahnhofsarchitektur sein?

Niemand wird es überraschen, daß für die Deutsche Bahn Funktion und Nutzung des Bahnhofsgebäudes als Ganzes im Vordergrund steht. Bahnhöfe brauchen wir primär als sichtbare und zentrale Verkehrsstation mit optimalen Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, von der Schiene in die Luft, vom Fernverkehr ins lokale Netz, vom Auto in die Bahn und umgekehrt.

Darüber hinaus ist der Bahnhof auf der semantischen Ebene erkennbares Symbol für das System ‚Schiene‘ und Leitbildfunktion im städtischen Szenario.

Für unsere Kunden ist der Bahnhof Abfahrts- und Ankunftsort, Ort für Reiseplanung und Schutz vor Wind, Wetter und Kälte vor und nach der Reise. Der Bahnhof ist für den Kunden in erster Linie nicht ein Gebäude, das er betritt, sondern ein Ort, an dem zahlreiche Tätigkeiten stattfinden. Aber: Die architektonische Situation, in der er sich befindet, hat, obwohl oft nur unbewußt, einen großen Einfluß auf sein Empfinden. Die Architektur muß in erster Linie die Funktionstüchtigkeit des Reisebetriebs unterstützen und optimieren. Daher kann und darf sie kein purer Selbstzweck sein.

Das heißt: Alle Einrichtungen und Elemente, die zur Reise notwendig sind – vom Reisezentrum bis zum Bahnsteig – müssen unabhängig von ihren ästhetischen Qualitäten, primär übersichtlich und logisch gestaltet sein. (Das gilt für das Informations- und Wegeleitsystem genauso, wie für das Bahnhofs-mobiliar oder die Schließfächer. Zusätzlich zu dieser elementaren Grundfunktion des Bahnhofs kommen ihm quasi automatisch mit seiner Funktion als Reise- und Verkehrsstation noch viele weitere komplementäre Nutzungen zu: Geschäfte für Reisebedarf, Tabakwaren, Zeitungen und Zeitschriften, Restaurants und Gaststätten. Der Bahnhof ist zwingend ein Agglomerat all dessen, was zur Reise- und darüber hinaus – notwendig ist, wodurch er seine Faszination erhält. Er ist Abbild einer Stadt – ein offener Mikrokosmos.

Unsere Kunden und auch die weiteren Besucher des Bahnhofs sollen jedoch von uns als Dienstleister rund um das Thema Verkehr noch mehr erwarten können. Vielfach ist der Bahnhof und seine Erscheinung aufgrund der rein behördlich bestimmten Reduktion von Architektur auf minimalistischen Zweckfunktionalismus in den Jahren vom Zweiten Weltkrieg bis in die 80er Jahre banal und wird von unseren Kunden als schlecht gestaltet empfunden und als notwendiges Übel betrachtet, das mit dem Antritt der Reise in Kauf genommen werden muß. Dies ist für uns, für die Bahn als Gesamtanbieter, um so verheerender, als der Aufenthalt im Bahnhof einen maßgeblichen, imagebildenden Bestandteil bildet. Wenn Sie die Augen schließen und an Ihren Heimatbahnhof zu Hause denken, wird dieses Bild sicher bei vielen von Ihnen bestätigt werden. Oft sind Bahnhöfe nicht mehr als »in die Jahre« gekommene Gebäude mit Haltestelle und einem wildgewachsenen Durcheinander unterschiedlichster Angebote.

Das Reisen scheint am Bahnhof oft allzu entzaubert. Unter Zielsetzung des Bauwerks verstehen wir deshalb vor allem die auf den Benutzer des Bahnhofs unmittelbar einwirkende semantische Ebene von Bahnhofsarchitektur. Denn das ist Faszination von Architektur: Sie wirkt als gestaltbildendes System unmittelbar auf das, was wir in Deutschland »Gemüt« nennen. Architektur und Räume sind hier stellvertretende Symbole für Empfinden.

2. Was soll Bahnhofsarchitektur für uns sein?

Bahnhofsarchitektur ist für uns die wichtigste von verschiedenen visuellen Erscheinungsformen unseres Unternehmens – der eines Dienstleistungsunternehmens. Die Architektur der Bahnhöfe soll also nicht nur funktionelle Aufgaben wahrnehmen, sondern im besonderen, den Empfindungen der Menschen, die sich dort aufhalten – nämlich denen unserer Kunden – Rechnung tragen und dies auch durch die Wirkung der Gestaltung repräsentieren. Bloße Renommierarchitektur, die in erster Linie reinen Selbstzweck inszeniert, macht für uns als Dienstleister keinen Sinn. Wie können wir nun also die Bedürfnisse unserer Kunden in architektonische Gestalt bringen? Was soll die Bahnhofsarchitektur ausdrücken? Unumstritten ist für unser Unternehmen, daß sich die Menschen im Bahnhof wohlfühlen sollen. Wir wollen nicht nur versuchen, die Wünsche unserer Kunden hinsichtlich der Funktionalität des Bahnhofs besser zu befriedigen, sondern darüber hinaus neue ästhetische und sinnliche Qualitätsstandards am Bahnhof zu setzen. Um dies zu erreichen, müssen wir in Zukunft in sehr viel stärkerem Maß die sogenannten soft factors in der Wahrnehmung der Menschen in die Konzeption und Gestaltung der Bahnhöfe einbeziehen.

Theoretisch müßten wir jetzt unsere Kundenstruktur betrachten und dieser eine Bahnhofsarchitektur bieten, die deren persönliche Assoziation mit einer angenehmen Reise ausdrückt. Die Kundenstruktur der DB jedoch hat eine Besonderheit: jeder (auch in diesem Saal) ist unser potentieller Kunde, d.h. Menschen jeden Alters, jeder Nationalität, jeder Schicht und vor allem jeden unterschiedlichen Typs, jeder unterschiedlichen Szene. Diese weitgefächerte Struktur von Adressaten für Architektur findet sich so nirgendwo wieder, auch nicht bei öffentlichen Einrichtungen. Der allgemeine Trend, auch bei Dienstleistern wie z.B. Banken

oder auch z.B. bei einem Einkaufszentrum geht zu segmentierten Angebotsformen über, die einzelnen Gruppierungen zugeordnet sind und die es ermöglichen, klar auf die Bedürfnisse einer eingegrenzten Zielgruppe einzugehen. Diese Vorgehensweise vermeidet Streuverluste und spricht durch ihre Form (Architektur, Innenarchitektur, Design) die relevante Zielgruppe an. Wer sich nicht angesprochen fühlt, geht woanders hin.

Die DB AG kann ihr Serviceangebot zwar zielgruppenadäquat differenzieren – und tut dies auch -, aber eine Segmentierung in der Form, daß unterschiedliche Zielgruppen separat voneinander durch unterschiedliche Bahnhofsgebäude angesprochen werden – einen speziellen Businessbahnhof, einen Jugendbahnhof, einen Seniorenbahnhof, etc. – hat keinen Erfolg, weil es solch eindeutige Schwerpunkte nur selten gibt.

Alle Bedürfnisse der spezifischen Gruppen müssen unter einem (Bahnhofs-)Dach miteinander vereinbart werden, da Mobilität in unserer Gesellschaft ein elementares Erfordernis für alle Menschen, von 1 bis 99, ist. Wir müssen also nicht nur herausfinden, wer heute zu unseren Kunden gehört und wie wir auf seine Ansprüche reagieren müssen, sondern vor allem auch, wie sich unsere Gesellschaft in Zukunft verändern wird.

Welche Kommunikationsmöglichkeiten müssen z.B. in Zukunft zusätzlich bereitgestellt werden? Wie reagieren wir z.B. auf die Bedürfnisse unserer jugendlichen Kunden? Ist es sinnvoll, am Bahnhof Businessatmosphäre herzustellen, oder soll es eher ein städtischer Platz werden, in dem alle gesellschaftlichen Gruppen, auch die sog. Randgruppen, weiterhin ihre Heimat finden, wie so manche fordern? In welcher ästhetischen Lebenswelt bewegt sich jeder einzelne unserer Kunden heute und in Zukunft, und wie können wir diesen unterschiedlichen Lebenswelten eine gemeinsame Bahnhofsarchitektur bieten?

Grundsätzliche Gestaltungsfaktoren und Servicequalitäten müssen hierbei also Parameter sein, die in der Lage sind, gruppen- und szenenübergreifend auf alle »Lebenswelten« zu reagieren, ohne dabei »geschmäckerlich« und »abnutzbar« zu wirken.

So sind die semantische Symbolik und die architektonische Handschrift einzelner Architekten, die eben auch durch individuelle formalistische Elemente, wie z.B. Weite, Reihungen, Staffelungen etc. geprägt sind, für uns wichtig. Wichtig ist für uns – und ich hoffe dies ist deutlich geworden – daß klar unterschieden wird zwischen formaler Qualität und formalistischer Architektur. Die Architektur soll auf formal hohem Niveau vor allem die Bedürfnisse ihres Adressaten, des Kunden, befriedigen.

Was heißt das nun konkret?

- I. Wir haben einen Mengenauftrag
- II. Wir haben einen Organisationsauftrag
- III. Wir haben einen großen Finanzierungsauftrag

I. Wir haben einen Mengenauftrag

Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe betreut derzeit über sechstausend Bahnhöfe in der gesamten Republik. Diese Bahnhöfe haben ein Durchschnittsalter von 83 Jahren, wobei die in den alten Bundesländern 63 Jahre und diejenigen in den neuen Bundesländern in der Regel schon über hundert Jahre alt sind. Um dieses enorme Mengen-

gerüst mit den unterschiedlichen Kundenanforderungen zu bewältigen (Nahversorgungshaltepunkte haben logischerweise andere Prioritäten als Umsteigebahnhöfe), hat der Geschäftsbereich ein Ordnungsprinzip geschaffen, das die unterschiedlichen kundenbedingten Anforderungen berücksichtigt. Wir haben unsere Bahnhöfe nach folgenden Anforderungskriterien katalogisiert:

Bahnhofstyp 1: Der Top-Bahnhof

Für den Top-Bahnhof werden ausschließlich individuelle Konzepte und keine Systemlösungen entwickelt. Sie prägen das Image der DB als Hightech-Anbieter und Motor der Stadtentwicklung, sie sind Kernpunkte im städtischen und verkehrlichen sowie im infrastrukturellen Bereich. Potentiale finden Sie innerhalb unserer föderal strukturierten Bundesrepublik in wirtschaftlichen Knotenpunkten, so z. B. am Standort Berlin, mit dem Lehrter Bahnhof, dem neuen Zentralbahnhof der Hauptstadt Berlin, in dem sich in einer lichtdurchfluteten Bahnhofshalle die Trassen von Hochgeschwindigkeitsverkehren mit regionalem Stadt-S- und U-Bahnverkehr kreuzen. In dieser Bahnhofsqualität lebt der Anspruch des Verkehrssystems Bahn wieder auf, der nach seiner Hochblüte Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts mehr und mehr degenerierte.

Potentiale finden sich aber auch in der Vision der 21er Projekte, wie z. B. in Stuttgart oder aber auch in Frankfurt, wo anhand einer Machbarkeitsstudie derzeit geprüft wird, ob auch dort eine verkehrliche und städtebauliche Neuordnung entstehen kann. Die sogenannten 21er Projekte beschreiben in ihrer Komplexität das Zusammentreffen zweier Phänomene, die an sich nichts miteinander zu tun haben, die aber in der Summe ungeahnte Chancen bieten, zum einen die Möglichkeit seitens der Deutschen Bahn vorhandene Gleisfelder im Innenstadtbereich aufzulassen und das logistische Ordnungssystem der Bahn in den Stadtrand oder in neu geschaffene Güterverteilzentren zu verlagern, und zum zweiten die Tatsache, daß in unseren Städten kaum noch Möglichkeiten bestehen, attraktive Innenstadtlagen zu erweitern.

Diese Chance zur Neuordnung enthält die Vision, trennende Gleiskörper der Stadt zu entfernen, so daß die Quartiere vor und hinter dem Bahnhof zusammenwachsen können und damit auch die Chance zur Aufwertung erhalten.

Bahnhofstyp 2: Der Dienstleistungs-Bahnhof

Kennzeichnend für den sog. Dienstleistungs-Bahnhof sind hoher Komfort für die Reisenden, eine starke Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und überzeugende Zusatzangebote. Die Finanzierung kann z. B. über Erbbaurecht an eine Objektgesellschaft erreicht werden. Als Beispiele können gelten: Leipzig Hauptbahnhof, Köln Hauptbahnhof, Hannover Hauptbahnhof, Erfurt, Berlin-Spandau, Essen Hauptbahnhof, Dresden Hauptbahnhof, Dortmund Hauptbahnhof, Mannheim Hauptbahnhof und Nürnberg.

Bahnhofstyp 3: Citybahnhof

Zur Gruppe der Citybahnhöfe gehören die Hauptbahnhöfe in den oberen Mittelzentren sowie einzelne Bahnhöfe in

den Großstädten. Kennzeichnend sind überzeugender Service der Verkehrsstation sowie ein kompaktes Zusatzangebot. Als Beispiele mögen gelten: Berlin-Zoo, Berlin-Hauptbahnhof, Aachen, Bielefeld, Bochum, Kiel, Mainz, Potsdam, Freiburg und Münster.

Bahnhofstyp 4: Der mittlere Bahnhof

Hierzu gehören die Bahnhöfe in den Städten mit ca. 50 000 bis 100 000 Einwohnern sowie einzelne Bahnhöfe in Oberzentren. Die Kennzeichen sind in der Regel kurzer Aufenthalt der Reisenden, Warte- und Umsteigekomfort sowie Nahversorgungsfunktion. Als Beispiele mögen gelten: Gelsenkirchen, Koblenz, Lübeck, Mühlheim/Ruhr, Oldenburg, Rostock, Stralsund, Weimar, Wiesbaden, Siegburg, Hamburg-Altona, Berlin-Friedrichstraße oder Berlin-Alexanderplatz.

Bahnhofstyp 5: Der kleine Bahnhof

Bei den kleinen Bahnhöfen ist für eine kundengerechte Verkehrsstation aufgrund des geringen Aufkommens an Reisenden ein Empfangsgebäude nicht zwingend notwendig. Die Bahnhöfe liegen in Kleinstädten, Vororten oder außerhalb städtischer Zentren. Insgesamt zählen zu diesen Objekten ca. 2 700 Bahnhöfe, die überwiegend einen hohen Sanierungsbedarf aufweisen. Um das Empfangsgebäude weiterhin als Bahnhofsgebäude zu nutzen, werden standortbezogen zwei Ansätze verfolgt, die z.T. auch in Kombination denkbar sind.

1. Ca. 800 Bahnhöfe sollen mit dem DB Service Store, einem Convenience Store-Konzept ausgestattet werden. Im DB Service Store ist es möglich, Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebote aus der unmittelbaren lokalen Umgebung mit DB-Serviceleistungen zu verknüpfen und das über eine gemeinsame Ertragsrechnung auch rentabel zu machen. Das Convenience Store-Konzept kennen wir aus den Entwicklungen im Tankstellenbereich, in denen die Frequenz am Ort durch das Kerngeschäft Tanken erreicht wird, die Erträge der Pächter jedoch über die Zusatzangebote erreicht werden. Für die DB AG ist die Verknüpfung von DB-Leistungen mit Nahverkehrs- bzw. Nahversorgungsangeboten deshalb so wichtig, weil an diesen Bahnhöfen ansonsten kein DB-Serviceangebot vorgehalten werden kann und damit Sicherheit und Sauberkeit als Standard und Grundleistungen des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe nicht garantiert werden können.

2. An den übrigen 1 900 Bahnhöfen denken wir an eine private Zusatzinvestition, mit der garantierten Beibehaltung von DB-Serviceleistungen. Die garantierten Serviceleistungen sind die Kernelemente, die der Reisende am Bahnhof oder Haltepunkt erwartet:

- Informationen über das Reisen: Züge, Zugverbindungen, Anschlüsse ÖPNV, etc.
- Komfortables Warten (Sitzen, Licht, Wärme als Stichworte),
- sowie Informationen über das lokale Umfeld (places of interest).

Haltepunkt oder DB Plus Punkt

Hierzu gehören ca. 3 300 Bahnhöfe in Städten und in der Fläche, die ausschließlich als Verkehrsstation genutzt wer-

den. Teilweise sind derzeit noch Empfangsgebäude vorhanden, die in der Regel nicht genutzt sind, zunehmend verwaisten und nicht zu vermarkten sind.

Kennzeichnend sind minimale Aufenthaltszeiten der Reisenden, Warten auf den Zug, teilweise Verknüpfung mit einer oder mehreren Buslinien, teilweise »Park and Ride«, kein oder nur minimales Vermarktungspotential.

II. Wir haben einen Prozeßauftrag

Bahnhofsentwicklung ist eine langfristige Aufgabe. Die Sanierung und Instandsetzung erfordert neben der Klärung der Finanzierungs- und Genehmigungsfragen viel Abstimmungs- und Koordinationsaufwand mit den jeweiligen Städten und Kommunen, die selbstverständlich ganz intensiv in den Entwicklungsprozeß mit eingeschaltet sein müssen, so daß wir eine dreistufige Prozeßkette zur Sanierung der Bahnhöfe eingeleitet haben. In einem ersten Schritt im Jahr 1 der Bahnreform haben wir uns zunächst einmal auf die Interessen unserer Kunden konzentriert. Die Bahn belegt nach wie vor im Bereich der Kundenzufriedenheit einen letzten Tabellenplatz (siehe deutsches Kundenbarometer).

Erkennbar wurde bei unserer Kundenbefragung, daß elementare Grundbedürfnisse unserer Reisenden die Basisbausteine bilden. Wir haben uns deshalb zunächst mit unserem drei Schritteprogramm um die Themen Sicherheit, Sauberkeit und Servicequalität gekümmert.

Hierzu gehört:

1. Sauberkeit

Heute geben wir im Gegensatz zur Bundesbahn (alt 20 Mio.) über 200 Mio. DM für die Reinigung unserer Bahnhöfe aus.

2. Sicherheit

Im Bereich der Sicherheit installieren wir derzeit 3-S-Zentralen, mittels derer wir in der Lage sind, nicht nur einzelne Bahnhöfe, sondern auch nicht besetzte Haltepunkte videoüberwacht zu kontrollieren und damit eine mittelbare und unmittelbare Sicherheit zu gewährleisten. Im Falle eines Notrufes ist der Bahnhof durch Polizei oder Sicherheitskräfte in max. 120 Sek. erreichbar.

3. Service

Wir sind der Auffassung, daß nichts persönlichen Service ersetzen kann. Automatisierte Systeme sind sinnvoll, können aber das Servicebild nur abrunden. Wir haben in den letzten drei Jahren die Anzahl unserer Servicemitarbeiter von 1 700 auf über 3 000 erhöht und bieten im Rahmen von Total-Quality-Management-Schulungen ganzheitliche Teamlösungsansätze für Servicequalitäten an Bahnhöfen. Unter einem 3-S-Teamchef arbeiten alle Mitarbeiter im Service zusammen und integrativ an einem Bahnhof.

Bei den großen Umsteigebahnhöfen gilt entweder die 3-S-Zentrale oder der Service Point als Zentrum und Herzstück unserer Serviceinitiative. Dieses schlägt sich auch in bemerkenswerten Steigerungen der Kundenzufriedenheit bezüglich des Services am Bahnhof nieder.

In einem zweiten Schritt (nunmehr seit über zwei Jahren) haben wir die Servicebausteine der Verkehrsstation Bahnhof neu definiert, um die Angebote der DB im Bahnhof qualitativ zu verbessern. Neben neu entwickelten Reisezentren bieten wir zukünftig auch Aufenthaltsqualität.

1. In den neuen Reisezentren zeigen wir umfassende Angebote rund um die Reise, anstatt reinem Fahrkartenverkauf;

2. und zur Aufenthaltsqualität Lounges, die Ihnen heute nur von Flughäfen bekannt sind. Diese Lounges sollen an Bahnhöfen die Möglichkeit bieten, nicht nur Umsteigebeziehungen komfortabler zu gestalten, bei Verspätungen, Wartemöglichkeiten zu schaffen, sondern auch Konferenzen am Bahnhof durchführen zu können.

3. Neue Wegeleit- und Informationskonzepte im Bahnhof, um den Reisenden durch die mehr und mehr differenzierten Verkehrsangebote sicher und schnell zu führen.

4. Systematisierte WC-Lösungen auf Hotelstandardniveau, die das Ihnen bekannte Bahnhofsklo ersetzen sollen.

Der dritte Schritt ist ein langfristiger: Wir entwickeln ganzheitliche Bahnhofskonzeptionsmodelle, mit denen wir in einigen Jahren in Deutschland flächendeckend präsent sein wollen und die die vorhandenen Strukturen revitalisieren sowie auch für Neubaukonzepte gelten sollen.

III. Wir haben einen Finanzierungsauftrag

Dadurch, daß Bundesbahn und Reichsbahn (alt) mit dem Niedergang des Verkehrssystems Schiene nach dem Zweiten Weltkrieg einen hohen Investitions- und Instandhaltungsbedarf hatten, dieser jedoch durch die knappen Ressourcen der öffentlichen Hand nicht abgedeckt werden konnte, hat sich im Laufe der Jahre ein Investitions- und Instandhaltungsrückstau für alle Bahnhöfe von ca. 30 Mrd. DM aufgebaut. Dieser Investitionsrückstau, der, wäre er beseitigt, trotzdem Zukunftsinvestitionen erfordern wird, ist in kurzer Zeit mit konventionellen Finanzierungsmethoden nicht zu beseitigen.

Seit der Bahnreform vor drei Jahren haben sich die Zuwendungen des Bundes in ihrer Gewichtung verschoben und werden sich degressiv bis zum Jahre 2002 jährlich um 600 bis 700 Mio. DM reduzieren. In 2002 laufen sie vollständig aus. Bis dahin besteht ein klarer Auftrag an die DB AG, eine zwischen »alten« und »neuen« Bundesländern vergleichbare Infrastruktur zu entwickeln und Produktivitätsnachteile auf dem Gebiet der ehemaligen Reichsbahn abzubauen. Zukünftig werden Finanzierungsunterstützungen für die reinen, den Verkehrsstationen zuzuordnenden Gebäudeteile über das GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) mitfinanziert, die von Ländern und Kommunen gehalten werden. Die Sanierung der »vermarktungsfähigen« Erdgeschosßflächen in den Bahnhöfen erfordern ein zusätzliches immenses Finanzvolumen, das durch keinerlei Mittel beim Bund oder den Ländern abgedeckt ist. Gerade hier liegt aber ein Großteil des eben erwähnten Investitions- und Instandhaltungsrückstaus (Beispiel Frankfurt).

Bahnhöfe sind Verkehrsdrehscheiben und damit auch Drehscheiben der Mobilität. In unseren großen Knotenbahnhöfen, wie z. B. Frankfurt, zählen wir mehr als 300 000 Gäste täglich. In diesen Bahnhöfen können neben der reinen Verkehrsdienstleistung, die aus Identitätsgründen immer im Vordergrund aller Bahnhöfe stehen muß, auch ar-

rondierende Angebote im Sinne eines integrativen Dienstleistungs- und Kommunikationszentrums inmitten der Stadt ihren Platz finden. So kann z. B. über Fonds- oder Leasingfinanzierungsmodelle in Verbindung mit Erbbaurechtsverträgen auch privates Kapital zur Bahnhofsfinanzierung akquiriert werden. Ein gutes Beispiel ist der Leipziger Hauptbahnhof, einer der letzten und der größte Jugendstilbahnhof Europas. Der Teil der Verkehrsstation in der eigentlichen Bahnhofshalle soll mit Mitteln des Bundes saniert und restauriert werden (Investitionsvolumen ca. 160 Mio. DM). Für den Querbahnsteig sowie das angrenzende Empfangsgebäude haben wir über die Deutsche Bank einen Fonds aufgelegt, der innerhalb kürzester Zeit, d. h. innerhalb von 2 Monaten, mit über 400 Mio. DM gezeichnet war. Diese Mittel versetzten uns in die Lage, auch das Empfangsgebäude angemessen zu sanieren und zu restaurieren, man denke nur an die alten Wartesäle.

Diese Trennung ist übrigens kein unüblicher Prozeß. Auch die Bahnhöfe des ausgehenden 19. Jahrhunderts trennten im Konzept deutlich zwischen dem Empfangsgebäude einerseits, das dem Wartekomfort und der Reisen-

denversorgung diente und andererseits der eigentlichen Bahnhofshalle, die oft mit völlig anderen Materialien und Gestaltungsmitteln zu kühlen, technisch herausfordernden Konstruktionen wurden.

Ähnliche Finanzierungsmodelle werden wir von Fall zu Fall entscheiden und hoffen, die Finanzierungsmittel seitens der Länder und Kommunen im wesentlichen in die Versorgung unserer Flächenbahnhöfe und Haltepunkte zu investieren, die für private Kapitalanleger wenig interessant sind. Derzeit arbeiten wir an einem neuen Modell, in dem wir in einem sogenannten »Paket« mehrere Bahnhöfe zusammengefaßt haben, um durch eine Mittelung attraktive und auch weniger attraktive Bahnhöfe instandsetzen zu können. Eine Entscheidung über die Umsetzung dieses Konzeptes werden wir noch in diesem Jahr für 30 Bahnhöfe der Kategorien 1, 2 und 3 treffen.

Ich hoffe, Ihnen hiermit in einem Parforce Ritt quer über alle Themen einen Eindruck von der Komplexität der Aufgaben im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe gegeben zu haben und freue mich auf einen interessanten Verlauf unserer Veranstaltung.

Bei einigen der ersten internationalen Fernbindungen dienten die Seen als »schwimmende Bahnen«: Unter Denkmalschutz stehende Trajektteinrichtung in Romanshorn, Schweiz.

