



# Bahnhöfe als Bausteine der Stadtentwicklung

Das Handbuch für die  
kommunale Bahnhofsentwicklung





Ministerium für  
Bauen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



**Gefördert durch**  
**Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen**

**Herausgeber**  
Forum Bahnflächen NRW

**Autoren**  
Ulrike Holtel, Forum Bahnflächen NRW, Koodinierungsstelle  
Carsten Kirchhoff, BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen, Projektleiter Bahnhöfe  
Thomas Lennertz, BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen, Geschäftsführer  
Volker Nicolaus, Rechtsanwalt, Dortmund

**Mitarbeit von**  
Edgar Krings, Planungsbüro Schmitz Aachen GmbH, Aachen  
Wolfgang Rücker, Miksch Rücker Architekten, Düsseldorf  
Karsten Schmidt, Schmidt + Partner, Immobiliensachverständige, Betriebswirte, Ingenieure, Dortmund

**Druck**

**ISBN 978-3-00-027877-8**

Rheinbach, 2009

# **Bahnhöfe als Bausteine der Stadtentwicklung**

Das Handbuch für die  
kommunale Bahnhofsentwicklung

**Bahnflächen und Bahnhöfe zur Stadt machen**



# Vorwort



Ungeachtet der öffentlichen und politischen Diskussion findet die Privatisierung der Bahn seit langem statt: Von vormalig rund 3.000 Bahnhofsgebäuden im Eigentum der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden bisher bundesweit rund 1.500 Gebäude veräußert. Die DB AG besitzt derzeit noch rund 1.500 Empfangsgebäude; der Verkauf von weiteren rund 900 Bahnhofsgebäuden ist beabsichtigt, da die DB AG lediglich ein Kernportfolio von etwa 600 Gebäuden behalten will.

Diese „Portfoliobereinigung“ betrifft vor allem viele kleine und mittlere Städte und Gemeinden. Hier sind die Gebäude für den eigentlichen Bahnbetrieb nicht mehr notwendig – für den Zugverkehr benötigt man nicht unbedingt ein Bahnhofsgebäude – und die Unterhaltungskosten refinanzieren sich nicht. Da die DB AG in den Bahnbetrieb und die aktive Bahninfrastruktur investieren möchte, wurden die Empfangsgebäude oftmals jahrelang vernachlässigt. So ist ein zum Teil erheblicher Investitionsrückstau entstanden. Aus Sicht der DB AG ist ein Verkauf unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten daher die nächstliegende Lösung.



Die Bürgerinnen und Bürger vor Ort betrachten den zunehmenden Verfall und den Verkauf „ihres“ Bahnhofsgebäudes wesentlich emotionaler. Ein unattraktives und in weiten Teilen leer stehendes Gebäude belastet den Aufenthalt am Bahnhof. Nicht nur wird der Zugang zum Verkehrsträger „Schiene“ erschwert, sondern mit einem Verlust des Bahnhofsgebäudes geht auch ein wichtiger Identifikationspunkt im Stadtgefüge verloren.

Der Verkauf des Bahnhofsgebäudes bedeutet gleichwohl keine Katastrophe. Vielmehr eröffnet der kommunale Erwerb den Kommunen die Möglichkeit, endlich den Schlüssel für das gesamte Bahnhofsquartier in die Hand zu bekommen. Sich selbst um das Empfangsgebäude und seine Nutzung zu kümmern und mit ihm eine maßgeschneiderte Lösung zur Aufwertung des Bahnhofsquartiers umsetzen zu können, ist eine Chance. Ein für die DB AG funktionslos gewordenes, unrentables Objekt kann unter kommunaler Ägide zum Schmuckstück werden und für die Kommune auch noch wirtschaftlich sein.

Wie das funktioniert, welche Rahmenbedingungen bestehen und welche Herangehensweisen sich bewährt haben, möchten wir mit dieser Broschüre zeigen. Dazu stellen wir ein breites Spektrum von gelungenen Beispielen der Bahnhofsentwicklung in Nordrhein-Westfalen vor, die aus den beiden Empfangsgebäudepaketen NRW hervorgegangen sind. Diese exemplarisch dargestellten Projekte sollen anderen Städten und Gemeinden Mut machen, sich um „ihr“ Bahnhofsgebäude zu kümmern und es (wieder) zu einem attraktiven Baustein im Stadtgefüge zu machen.

Der Erfolg der beiden Empfangsgebäudepakete NRW – sowohl für Kommunen wie für die DB AG – fußt nicht zuletzt darauf, dass die Zusammenarbeit mit der DB AG und den Kommunen im Forum Bahnflächen NRW die entsprechende Vertrauensbasis geschaffen hat, auf der neue – lohnende – Wege besritten werden können. Hier gilt der Dank allen Beteiligten.

Jenz Rother  
Bürgermeister der Gemeinde Holzwickede  
Vorsitzender des Forum Bahnflächen NRW

Stefan Raetz  
Bürgermeister der Stadt Rheinbach  
Geschäftsführer des Forum Bahnflächen NRW



# Grußwort Minister



Bahnhöfe und ihre Vorplätze prägen an zentralen Punkten unsere Städte und Gemeinden. Die Bahnhofsgebäude – oft denkmalgeschützt – sind vielerorts identifikationsstiftende und stadtbildprägende Eingangstore zu den Kommunen.

Zahlreiche Städte und Gemeinden engagieren sich dafür, „ihre“ Empfangsgebäude und deren Umfeld angemessen städtebaulich zu gestalten. Ich begrüße das ausdrücklich, denn es ist eine gemeinsame Aufgabe, den Verkehrsträger Schiene attraktiver zu gestalten und mehr Kunden dafür zu gewinnen. Ein desolater Bahnhof jedoch erschwert es, den Schienenpersonennahverkehr zu nutzen. Gerade bei den kleineren Haltepunkten des Regionalverkehrs, für den seit 1994 ja nicht mehr die Bahn hauptverantwortlich ist, müssen wir neue Wege finden, damit auch in kleineren und mittleren Städten die Bahnhöfe attraktiv bleiben.

Als die DB 2001 ankündigte, hunderte Bahnhöfe zu verkaufen, war das zunächst ein Schock für die betroffenen Kommunen. Im Nachhinein hat sich gezeigt, dass es erst mit dem Ankauf durch die Städte und Gemeinden möglich wurde, die Empfangsgebäude wieder als Aktivposten in die Stadt zu integrieren. Grundlage dafür waren die beiden Empfangsgebäudepakete. Die Kommunen haben ihre Chance ergriffen – unterstützt und begleitet hat sie das Forum Bahnflächen NRW.

Es war eine hervorragende Strategie, sich mit der Deutschen Bahn AG, dem Bundeseisenbahnvermögen und den Kommunen in Nordrhein-Westfalen zum Forum Bahnflächen NRW zusammen zu schließen. In einer von Vertrauen gekennzeichneten Atmosphäre ließen sich dann auch die beiden Empfangsgebäudepakete umsetzen. Der Abschluss von zwei Rahmenvereinbarungen zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen, dem Forum Bahnflächen NRW und der DB Station&Service AG wurde zu einer Erfolgsgeschichte. Denn mehr als 80 Bahnhofsgebäude konnten vor einem weiteren Leerstand und Verfall bewahrt werden; die meisten werden derzeit saniert, viele sind schon fertig gestellt. Allein in die hier dargestellten Beispiele haben die Erwerber knapp 25 Millionen Euro investiert. Die Sanierung der Empfangsgebäude gab vielerorts weitere städtebauliche Impulse: Zahlreiche Städte und Gemeinden haben gleichzeitig die Bahnhofsvorplätze neu gestaltet und die Verkehrsschnittstellen verbessert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat die Kommunen bei diesen Vorhaben unterstützt. Insgesamt sind rund 46 Millionen Euro Fördermittel geflossen. Hinzu kommen private (Folge-) Investitionen in Millionenhöhe.

Diese Broschüre dokumentiert anschaulich und detailliert die Vorgehensweise und die, wie ich finde, sehr eindrucksvollen Ergebnisse in den Kommunen. Auch das Verfahren der Empfangsgebäudepakete, die einzelnen Bausteine sowie vertragliche Regelungen werden eingehend dargestellt. Nachahmer sind herzlich willkommen!

A handwritten signature in black ink that reads "Lutz Lienenkämper". The script is cursive and fluid.

Lutz Lienenkämper  
Minister für Bauen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen





# Inhalt

<b>1</b>	<b>KOMMUNALER ANKAUF – GUTE GRÜNDE DAFÜR</b>	13
1.1	<b>Die eine Seite: DB Station&amp;Service AG</b>	13
1.1.1	Erhalt von Bahnhofsgebäuden ist keine Kernaufgabe (mehr)	13
1.1.2	Bahnhofsgebäude als Wirtschaftsfaktor	14
1.1.3	Portfoliostrategie der DB Station&Service AG	15
1.2	<b>Die andere Seite: Städte und Gemeinden</b>	15
1.2.1	Kommunen als Aufgabenträger im Regionalverkehr	15
1.2.2	Bahnhofsgebäude als Bausteine der Stadtentwicklung	15
1.2.3	Kommunaler Erwerb sichert Entwicklung	15
1.3	<b>Empfangsgebäudepakete Nordrhein-Westfalen – Gemeinsames kommunales Handeln</b>	16
1.3.1	Empfangsgebäude ohne Funktion Bahn plante kurzfristigen Verkauf von 100 Empfangsgebäuden in NRW	16 17
1.3.2	Paketlösung – Perspektiven für einen kommunalen Ankauf Standardisiertes Verfahren ermöglichte Erwerb zu fairen Bedingungen Erfolgreiches Konzept war Basis für ein weiteres Paket	17 18 19
<b>2</b>	<b>BAHNHOFSGEBÄUDE IN KOMMUNALER VERANTWORTUNG – ES LOHNT SICH</b>	20
2.1	<b>25 Beispiele aus Nordrhein-Westfalen</b> Gelungene Umnutzung durch kreative und maßgeschneiderte Konzepte Finanzielle und wirtschaftliche Effekte in den Kommunen bestätigen Kaufentscheidung	20 20 20
2.2	<b>Erwerb und Betrieb durch eine Kommune</b> Bad Sassendorf Detmold Emsdetten Eschweiler Hbf Espelkamp Gummersbach Dieringhausen Havixbeck Kvelaer Rheda-Wiedenbrück Wetter (Ruhr)	23 23 25 29 33 37 41 45 49 53 57
2.3	<b>Erwerb und Betrieb durch eine kommunale Tochter</b> Kall Lennestadt Altenhudem Lennestadt Grevenbrück Moers Plettenberg	61 61 65 69 73 77
2.4	<b>Zwischenerwerb durch eine Kommune</b> Reken Unna	81 81 85

<b>2.5 Privater Erwerb und privater Betrieb</b> .....	89
Ascheberg .....	89
Bad Driburg .....	93
Brakel .....	97
Borken Marbeck Heiden .....	101
Hennef .....	105
Rheinbach .....	109
Schwerte Ergste .....	113
Selm Beifang .....	117
<b>2.6 Projekte in Planung</b> .....	118
Bad Berleburg .....	118
Bad Laaspe .....	118
Bergheim .....	118
Bergheim Quadrath Ichendorf .....	118
Borken .....	118
Geilenkirchen .....	119
Geldern .....	119
Gronau .....	119
Jüchen Hochneukirch .....	120
Lünen .....	120
Olpe .....	120
Rahden .....	120
Soest .....	121
Viersen .....	121
Werdohl .....	121

### **3 EMPFANGSGEBÄUDEPAKETE NRW – SICHERE STANDARDS UND FAIRE GRUNDLAGENERMITTLUNG** .....

122

<b>3.1 Grundlagen und Wertermittlungssystematik</b> .....	122
3.1.1 Forum Bahnflächen NRW steuert Verfahren .....	122
3.1.2 Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei der Wertermittlung .....	122
<b>3.2 Verfahren und Finanzierung</b> .....	124
3.2.1 Verfahrensschritte der Empfangsgebäudepakete NRW .....	124
3.2.2 Förderung durch das Land Nordrhein-Westfalen .....	125
3.2.3 Wirtschaftlichkeits- und fahrgastorientierte Nutzungskonzepte .....	126

### **4 ÜBERTRAGBARKEIT DER ERFAHRUNGEN – WAS IST ZU BEACHTEN** .....

127

<b>4.1 Besonderheiten der Wertfindung</b> .....	127
Karsten Schmidt, Schmidt + Partner, Immobiliensachverständige, Betriebswirte, Ingenieure, Dortmund	
4.1.1 Rahmenbedingungen der Wertableitung .....	128
4.1.2 Bewertungsprozess .....	128
4.1.3 Bewertungsrelevante Einflussgrößen .....	129
Grundstücksbezogene Besonderheiten .....	129
Gebäudebezogene Besonderheiten .....	129
4.1.4 Bodenwertermittlung .....	130
4.1.5 Ertragswertermittlung .....	132
4.1.6 „Verschleiertes“ Liquidationswertverfahren .....	133

<b>4.2 Bauliche Besonderheiten von Empfangsgebäuden</b>	135
Edgar Krings, Architekt, Planungsbüro Schmitz Aachen GmbH, Aachen	
Wolfgang Rücker, Architekt, Miksch Rücker Architekten, Düsseldorf	
4.2.1 Vorbemerkungen	135
4.2.2 Baualtersstufen und Denkmalschutz	135
Gründerzeit	135
1920er-/1930er-Jahre	136
Nachkriegsbauten	137
1960 bis heute	137
Denkmalschutz	137
4.2.3 Bauliche Zustände und Nutzungen	138
4.2.4 Gebäudegrößen und Nutzungskonzepte	140
4.2.5 Instandsetzungsmaßnahmen und -kosten	140
4.2.6 Beispiel	141
<b>4.3 Lösungen im Umgang mit dem Fachplanungsvorbehalt</b>	144
4.3.1 Bahntechnik und Bahnrestnutzungen	145
Widmungsbedingende Bahnanlage kann beseitigt werden	147
Widmungsbedingende Bahnanlage muss erhalten bleiben	147
4.3.2 Erhebung der bahnbetrieblichen Anlagen	
in Empfangsgebäuden	148
Technik-Termin in den Empfangsgebäudepaketen NRW	148
<b>4.4 Vertragliche Regelungen</b>	152
4.4.1 Musterkaufvertrag	152
Immissionsduldungsverpflichtung	152
Einfriedungsverpflichtung	152
Gewährleistungsausschluss	152
4.4.2 Mehrerlösklausel	152
<b>4.5 Nutzungsbausteine</b>	153
4.5.1 Empfangsräume und Warteräume	153
4.5.2 Fahrkartenverkauf	155
4.5.3 Reisendenbedarf	158
4.5.4 Gastronomie	159
4.5.5 Büros und Praxen	161
4.5.6 Wohnen	163
4.5.7 Bauen an Gleis und Bahnsteig	?????
<b>4.6 Umgang mit ...</b>	164
4.6.1 ... Bautätigkeiten in der Nähe von Gleisen und Bahnsteigen	164
4.6.2 ... denkmalgeschützten Bahnhofsgebäuden	165
4.6.3 ... Lärmbelastung durch Schienenverkehr	166

<b>5 ANHANG</b>	168
5.1 Endnoten	168
<b>5.2 Anlage „Wertermittlung“ des Rahmenvertrages zum 2. Empfangsgebäudepaket NRW</b>	170
<b>5.3 Zehnstufiger Immobilienverwertungsprozess der DB AG</b>	174
<b>5.4 Quellen</b>	174
5.4.1 Literatur	174
5.4.2 Gesetze und Verordnungen	175
5.4.3 Fotonachweis	175
<b>5.5 Ansprechpartner</b>	176
5.5.1 BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH	176
5.5.2 Deutsche Bahn AG und DB Station&Service AG in Nordrhein-Westfalen	176



# 1 Kommunalen Ankauf – Gute Gründe dafür

## 1.1 Die eine Seite: DB Station&Service AG

### 1.1.1 Erhalt von Bahnhofsgebäuden ist keine Kernaufgabe (mehr)

Von den bundesweit rund 5.400 aktiven Personenbahnhöfen haben - beziehungsweise hatten - etwa 3.000 ein Empfangsgebäude, von denen noch etwa 1.500 im Eigentum der DB AG stehen. Ungefähr 500 Bahnhofsgebäude sind denkmalgeschützt. Das Durchschnittsalter der Gebäude liegt bei heute rund 89 Jahren, in den Neuen Bundesländern sogar bei über 96 Jahren.

Die Personenbahnhöfe und die Empfangsgebäude sind im Regelfall Eigentum der DB Station&Service AG, einem wirtschaftlich eigenständigen Unternehmen innerhalb der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Kerngeschäft der DB Station&Service AG ist der Betrieb, die Entwicklung und Bewirtschaftung von Personenbahnhöfen, ebenso wie die kommerzielle Nutzung von Flächen in Empfangsgebäuden.

Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) hält die DB Station&Service AG Personenbahnhöfe für die verschiedenen – auch DB-fremden – Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) vor und betreibt diese. Die Aufgabenträger des Regionalverkehrs – Kommunen beziehungsweise Zweckverbände – bestellen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen; diese wiederum kaufen bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Bereitstellung und Nutzung der notwendigen Infrastruktur für ihre Verkehrsleistung ein: Die Nutzung eines Personenbahnhofes bei der DB Station&Service AG. Die DB Station&Service AG ist dabei kein Aufgabenträger des SPNV/ÖPNV, sondern bietet hierfür nurmehr entsprechende – kostenpflichtige – Leistungen an, die mit den Aufgabenträgern je nach Bahnhofskategorie vereinbart sind.

Die von der DB Station&Service AG an einem Personenbahnhof angebotenen Leistungen beinhalten unter anderem

### Bahnhof

Nach § 4 (2) der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung (EBO)<sup>1</sup> sind „Bahnhöfe (...) Bahnanlagen mit mindestens einer Weiche, wo Züge beginnen, enden, ausweichen oder wenden dürfen. Als Grenze zwischen den Bahnhöfen und der freien Strecke gelten im Allgemeinen die Einfahrsignale oder Trapeztafeln, sonst die Einfahrweichen“. In einem Bahnhof können demnach Züge einander kreuzen, überholen oder mit Gleiswechsel wenden. Zu einem Bahnhof gehören alle Bahnanlagen – Schienen, Weichen, Leitungen, Signale, Bahnsteige, Zugänge etc. –, die zwischen dem Einfahrt- und dem Ausfahrtsignal liegen.

### Haltepunkt

Im Gegensatz zu einem Bahnhof sind Haltepunkte nach § 4 (8) EBO „Bahnanlagen ohne Weiche, wo Züge planmäßig halten, beginnen oder enden dürfen“. Die Züge können – im Gegensatz zu einem Bahnhof – nur halten, nicht aber wenden, einander überholen oder kreuzen. Ein Haltepunkt bietet also nur eine Ein- und Ausstiegsmöglichkeit zu den Zügen. Er besteht aus einem oder mehreren Bahnsteigen, die an den einzelnen, unverzweigten Gleisen der freien Strecke mit Zu- und Abgängen angeordnet sind. An einem Haltepunkt sind üblicherweise keine Signale aufgestellt.

### Personenbahnhöfe

Alle Bahnhöfe und Haltepunkte, an denen planmäßig Personenzüge zum Ein- und Aussteigen halten können, sind Personenbahnhöfe. Ein Personenbahnhof umfasst die Bahnsteige, die Zu- und Abgänge zu den Bahnsteigen. Der Begriff (Personen-) Bahnhof ist nicht gleichzusetzen mit dem zulässigen Ein- oder Aussteigen von Reisenden. Dies geschieht auf Bahnsteigen. Ein Empfangsgebäude gehört daher nicht zwingend zu einem Bahnhof.

### Empfangsgebäude

Im allgemeinen Sprachgebrauch wird der Fachbegriff „Empfangsgebäude“ mit dem Bahnhof gleichgesetzt. Der Begriff „Empfangsgebäude“ beschreibt tatsächlich aber nur das eigentliche Bahnhofsgebäude. Wenngleich das Empfangsgebäude dem Bahnhof meist sein Gesicht gibt, so gehört es jedoch nicht zwingend funktional zu einem Bahnhof.

### Verkehrsstation

Der Begriff „Verkehrsstation“ beschreibt die verkehrliche Funktion eines Standortes. Im Regelfall ist eine Verkehrsstation ein zentraler Verkehrsknotenpunkt, an dem der Zugang zu beziehungsweise der Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern möglich ist: Busse, S- und U-Bahnen, Eisenbahn sowie Vorfahr- und Parkmöglichkeiten des Individualverkehrs werden miteinander verknüpft. Aber auch die Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer gehört dazu.

die Möglichkeit, Züge an den vorhandenen Bahnsteigen halten zu lassen, Reisenden den Ein- und Ausstieg zu ermöglichen, die vorhandenen Bahnsteige und deren Ausstattung durch Reisende und Personal des Eisenbahnverkehrsunternehmens zu nutzen. Auch müssen Flächen für das Aufstellen von Fahrscheinautomaten und Fahrscheinentwertern bereitgestellt werden.<sup>2</sup>

Die baulichen Dimensionen, die beim Bau der Empfangsgebäude ursprünglich für Expressgut, Gepäcktransport oder Dienstwohnungen vorgesehen waren, werden heute für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt. Für ein modernes, funktionales Bahnhofsgebäude reicht eine Fläche von etwa 500 Quadratmetern aus. Ein repräsentatives Empfangsgebäude hat aber circa 3.000 Quadratmeter Nutzfläche<sup>3</sup>.

Viele Empfangsgebäude sind somit für ihre heutigen Funktionen zu groß.

Große, funktionslos gewordene Gebäudeteile – aber auch ganze Empfangsgebäude – hat die DB AG daher bereits geschlossen oder verkauft.

Denn Empfangsgebäude gehören *nicht* originär zur eisenbahnbetriebsnotwendigen Infrastruktur eines Personenbahnhofes – ein Personenbahnhof funktioniert auch ohne Empfangsgebäude.

Sichergestellt werden muss lediglich der Zugang zum Bahnsteig und dies ist meist auch außerhalb der Empfangsgebäude beziehungsweise Bahnhofshallen möglich.

Der Erhalt oder die Sanierung von Empfangsgebäuden sind daher keine unmittelbaren Aufgaben des Wirtschaftsunternehmens DB Station&Service AG, wenngleich diese Auffassung in weiten Teilen der Öffentlichkeit vorherrscht. Viele Konflikte zwischen DB AG und Kommunen resultieren aus dem Miss-

verständnis, die Bahn sei quasi die „privatisierte öffentliche Hand“. Gefordert werden vermeintlich öffentliche Aufgaben, aber die Gesetzeslage, begrenzte Mittel und (betriebs-) wirtschaftlichen Erfordernisse stehen dem entgegen.

Anders als das Staatsunternehmen „Bundesbahn“ muss und kann das Wirtschaftsunternehmen „Deutsche Bahn AG“ aber viele Ansprüche der Städte und Gemeinden heute nicht (mehr) erfüllen. Dazu gehört auch die Instandsetzung und Unterhaltung von für die DB AG funktionslos gewordenen Empfangsgebäuden. In diese Gebäude zu investieren hieße, Investitionen in die tatsächlich benötigte Infrastruktur zu reduzieren.

Strategie der DB Station&Service AG ist es – vor diesem Hintergrund und im Sinne ihrer Kernaufgaben –, ihr Bestandsportfolio von nicht

mehr eisenbahnbetriebsnotwendigen und vom DB-Konzern nicht mehr wirtschaftlich nutzbaren Bahnhofsgebäuden zu bereinigen. Einem Verkauf stehen dabei gegebenenfalls noch vorhandene bahnbetriebliche Restnutzungen im Empfangsgebäude nicht entgegen (► Kap. 4.3).

### 1.1.2 Bahnhofsgebäude als Wirtschaftsfaktor

Die DB Station&Service AG erwirtschaftet rund ein Drittel ihres jährlichen Umsatzerlöses durch die Vermietung von Gewerbeflächen in Empfangsgebäuden. Insgesamt sind rund 1,1 Millionen Quadratmeter kommerziell genutzt<sup>4</sup>.

Seit Beginn der Bahnreform 1994 hat die DB AG über 2.000 Bahnhöfe auf die Belange der Reisenden und Bahnhofsbesucher hin umgestaltet; hierfür wurden insgesamt rund 7,5 Milliarden Euro eingesetzt<sup>5</sup>.

Die DB AG konzentriert sich dabei vorwiegend auf die Sanierung größerer Empfangsgebäude an Großstadtbahnhöfen und hat hier nach eigenen Angaben rund drei Milliarden Euro in 25 größere Bahnhöfe investiert<sup>6</sup>.

Hier werden in den Empfangsgebäuden nicht nur Flächen für Reisendenbedarf, Büro- und Wohnnutzungen oder Personal- und Technikräume vermietet. Bei Neubauten oder Sanierungen werden in diesen Empfangsgebäuden auch immer große attraktive Vermarktungsflächen geschaffen. Standorte wie die Hauptbahnhöfe von Hannover, Köln, Mannheim oder Nürnberg können sich ohne weiteres mit Shopping-Centern messen<sup>7</sup>. Empfangsgebäude an großen Bahnhöfen erwirtschaften für ihre Betreiber heute vor allem Geld als Gewerbeimmobilie, weniger als Verkehrsstation.

Diese Konzentration der Investitionen an wenigen Standorten geht mit dem Rückzug aus der Fläche einher. Hier sind die zu erzielenden Renditen für die Bahn zu gering, als dass sie in Instandhaltung oder Modernisierung der Empfangsgebäude investieren würde. Das Argument, dass ein attraktives Bahnhofsgebäude zu einer verstärkten Nut-

#### Sechs Bahnhofskategorien als Grundlage zur Berechnung des Stationsentgeltes

##### 1 Fernverkehrsknoten

- 21 Bahnhöfe in Deutschland
- im Zentrum der Großstädte

##### 2 Fernverkehrssystemhalt

- 60 Bahnhöfe in Deutschland
- Zustiegspunkte für Fernverkehr oder Schnittstellen zu großen Flughäfen

##### 3 Nahverkehrsknoten gegebenenfalls mit Fernverkehrshalt

- 250 Bahnhöfe in Deutschland
- Hauptbahnhöfe in mittelgroßen Städten

##### 4 Hochfrequentierter Nahverkehrssystemhalt / Nahverkehrsknoten

- 600 Bahnhöfe in Deutschland
- Bahnhöfe in Großstädten oder Ballungsräumen mit hoch frequentiertem Regional- und Stadtverkehr

##### 5 Nahverkehrssystemhalt

- 1.300 Bahnhöfe in Deutschland
- Bahnhöfe in kleineren Kommunen und zahlreiche Stadtteilbahnhöfe

##### 6 Nahverkehrshalt

- 3.200 Bahnhöfe in Deutschland
- Bahnhöfe und Haltestellen in dünn besiedelten Gegenden mit geringen Reisendenzahlen

zung des ÖPNV führt, greift gegenüber der DB Station&Service AG nicht: Denn die Erträge, die durch mehr Fahrgäste generiert werden, fließen nicht der DB Station&Service AG oder dem Gesamtkonzern zu, sondern im Regelfall den regionalen Zweckverbänden als den zuständigen Aufgabenträgern. Investitionen an diesen Standorten wären für die DB Station&Service AG somit unrentierbar.

So sind Investitionen in Empfangsgebäude klar durch Renditevorgaben und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen bestimmt: Investitionen finden nur noch dort statt, wo die DB AG entsprechende Renditen erwarten kann beziehungsweise diese aus betriebstechnischen Gründen notwendig sind.

### **1.1.3 Portfoliostrategie der DB Station&Service AG**

Die DB Station&Service AG hat daher bereits 2000/01 bundesweit eine interne Bewertung ihres Portfolios durchgeführt und die Kerngeschäftsnotwendigkeit der Gebäude entsprechend ihrer Renditeerwartungen klassifiziert. Ergebnis war, dass das Empfangsgebäudeportfolio in seinem vollen Volumen zum einen nicht wirtschaftlich tragfähig und zum anderen für die DB Station&Service AG nicht mehr eisenbahnbetriebsnotwendig war.

Daher hatte sich die DB Station&Service AG darauf festgelegt, mittelfristig rund 900 ihrer noch etwa 1.500 Empfangsgebäude zu veräußern – bisher wurden circa 1.500 Bahnhofsgebäude verkauft – und sich auf die Bewirtschaftung und Entwicklung eines so genannten Kernportfolios von bundesweit knapp 600 Empfangsgebäuden zu konzentrieren, die für den Bahnfernverkehr als „strategisch wichtig“ eingestuft wurden. Dieses strategisch wichtige Kernportfolio umfasst insbesondere die Bahnhöfe in den Großstädten beziehungsweise Fernverkehrsbahnhöfe.

Betroffen vom Verkauf „ihres“ Empfangsgebäudes sind somit insbesondere die vielen mittleren und kleineren Städte und Gemeinden in der Fläche.

## **1.2 Die andere Seite: Städte und Gemeinden**

### **1.2.1 Kommunen als Aufgabenträger im Regionalverkehr**

Verbunden mit der Gründung des Konzerns DB AG 1994 war die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Regionalverkehr ist damit zu einer Aufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge geworden. Die DB AG, ihre Tochtergesellschaften und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen sind keine Aufgabenträger im Regionalverkehr, sondern Dienstleister.

Mit der kommunalen Trägerschaft stehen die Kommunen – mittelbar über die Zweckverbände – nicht nur in der organisatorischen, sondern vor allem auch in der finanziellen Verantwortung für den Regionalverkehr. Es liegt daher im eigenen Interesse der Städte und Gemeinden, durch eine moderne Verkehrsstation mehr Reisende zur Nutzung des Verkehrsträgers „Schiene“ zu motivieren. Steigende Fahrgastzahlen führen zu einer finanziellen Entlastung der Kommunen. Gleichzeitig kann durch eine hohe Auslastung des SPNV das kommunale und regionale Straßennetz wirksam entlastet werden.

Um auch zukünftig die Anbindung ihrer Städte und Gemeinden an den Verkehrsträger Schiene zu gewährleisten, müssen sich die Kommunen zunehmend am Standort „Bahnhof“ engagieren. Im Fokus steht ein aktiv genutztes, belebtes Bahnhofsgebäude. Ohne einladenden Zugang wird der Verkehrsträger „Schiene“ immer unattraktiver. Das führt zu weiter zurückgehenden Fahrgastzahlen, verminderten Einnahmen und letztlich zu höheren Kosten für die Städte und Gemeinden. Fehlende Wirtschaftlichkeit führt zu Einschränkungen des Angebotes und so weiter und so fort.

### **1.2.2 Bahnhofsgebäude als Bausteine der Stadtentwicklung**

Die von einem wieder in Wert gesetzten Empfangsgebäude ausgehenden Impulse für den Bahnhof als Verkehrsstation haben gleichzeitig große Bedeutung für die Entwicklung des gesamten Bahnhofsquartiers. Die Nutzung des Emp-

fangsgebäudes vor allem auch zu den Tagesrandzeiten führt zu einer Belebung der Umgebung. Die damit (wieder) entstehende soziale Kontrolle und soziale Sicherheit erhöhen die Aufenthaltsqualität, der Wert des Standortes steigt. Der Imagegewinn des Gesamtareals führt zu Folgeinvestitionen, die wiederum den Bahnhof als Verkehrsstation attraktiver machen.

Ein instand gesetztes, attraktives Empfangsgebäude kann eine positive Entwicklungsspirale zwischen dem Bahnhof und seinem Umfeld in Gang setzen und dabei helfen, den Bahnhof wieder zu einem Eingangstor und einer Visitenkarte der Kommune zu machen.

### **1.2.3 Kommunaler Erwerb sichert Entwicklung**

Angesichts des bundesweiten geplanten Verkaufs von mittelfristig noch rund 900 Empfangsgebäuden werden sich Städte und Gemeinden, insbesondere außerhalb Nordrhein-Westfalens, zunehmend in eigener Verantwortung mit der Zukunft ihres Empfangsgebäudes befassen müssen.

In der Diskussion mit den Kommunen wird zwar vielfach betont, dass es keinesfalls zu den kommunalen Aufgaben gehören kann, jetzt auch noch Eigentümer der Empfangsgebäude zu werden und diese aufzuwerten. Dies ist auf den ersten Blick richtig, verdeckt aber die Tatsache, dass es sich vielerorts nicht um Fernverkehrsbahnhöfe, sondern um solche des Regionalverkehrs – dessen Aufgabenträger die Kommunen sind – handelt.

Die Erfahrung in Nordrhein-Westfalen zeigt, dass nur unter kommunaler Ägide die Grundlage für eine (Um-)Nutzung der Bahnhofsgebäude und die Erneuerung der Umfeldler geschaffen werden kann. Ein wesentlicher Schritt ist hier der Ankauf des Bahnhofsgebäudes durch die Kommune oder durch einen von ihr bestimmten Investor. Prüfstein für den Erwerb darf dabei nicht ausschließlich die Höhe der Investitionskosten oder die zu erzielenden Erträge sein, sondern insbe-

sondere der städtebauliche und verkehrliche Nutzen. Gerade durch die genaue Kenntnis des örtlichen Wirtschaftslebens können Städte und Gemeinden gemeinsam mit privaten Investoren aus dem lokalen Markt heraus maßgeschneiderte Lösungen für das Empfangsgebäude entwickeln, die in das Gesamtkonzept „Bahnhof“ passen. Dieser lokale Blick ist von außen nicht möglich.

Empfangsgebäude in kommunaler Verantwortung zu entwickeln bedeutet gleichwohl nicht, dass das Gebäude dauerhaft im Eigentum der Kommune blei-

ben oder von ihr betrieben werden muss. Es kommen durchaus Weiterverkäufe an private Erwerber beziehungsweise Betreiber in Betracht. Entscheidend ist jedoch immer, dass Kommunen das Heft des Handelns in der Hand behalten und so die Entwicklung entsprechend steuern können. Denn – auch das belegen Erfahrungen in Nordrhein-Westfalen – der Verkauf von Empfangsgebäuden an Private ohne Einbeziehung der betroffenen Kommune birgt erhebliche Risiken. In der Vergangenheit haben Städte und Gemeinden vielfach ihren Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung und wei-

tere Nutzung des Empfangsgebäudes verloren. Selbst umfassend abgestimmte Konzepte wurden durch neue Eigentümer konterkariert. Selten bestand die Möglichkeit, den neuen Besitzer mit Maßnahmen des Städtebaurechtes oder über die Baugenehmigung in das erarbeitete Gesamtkonzept einzubinden. Auch das Denkmalschutzgesetz kann in der Praxis nur begrenzt den weiteren Verfall eines Gebäudes verhindern. Vielfach blieb nur die Schadensbegrenzung oder das Zuschauen, wie solche Spekulationsobjekte weiter verfielen.

- ▶ Kerngeschäft der DB Station&Service AG ist – neben der kommerziellen Nutzung ausgewählter Empfangsgebäude – das Vorhalten und der Betrieb der Personenbahnhöfe als Verkehrsstation.
- ▶ Die DA AG und ihre Töchter oder andere Eisenbahnverkehrsunternehmen sind nicht die privatisierte öffentliche Hand: Investitionsentscheidungen der DB Station&Service AG in Empfangsgebäude orientieren sich insbesondere auch an betriebswirtschaftlichen Kriterien.
- ▶ Paradigmenwechsel akzeptieren: Kommunen sind Träger des Regionalverkehrs und damit auch an vielen Stellen (mit)verantwortlich für einen attraktiven Zugang – das Bahnhofsgebäude – zur Schiene.
- ▶ Der Standort „Bahnhof“ muss in seiner städtebaulichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung betrachtet werden: Die städtebauliche Aufwertung der Umgebung, ein wieder in Wert gesetztes Empfangsgebäude und die Akzeptanz des Verkehrsträgers „Schiene“ hängen unmittelbar zusammen und bedingen einander. Das Empfangsgebäude ist hierbei der zentrale Baustein.
- ▶ Zahlreiche Städte und Gemeinden insbesondere abseits der Großstädte werden künftig vom Verkauf „ihres“ Empfangsgebäudes betroffen sein und über den Erwerb entscheiden müssen.
- ▶ Städte und Gemeinden müssen im eigenen Interesse Verantwortung für das Empfangsgebäude übernehmen: Der kommunale Ankauf beziehungsweise ein mit der Kommune abgestimmter Verkauf an Dritte ermöglicht die Steuerung der Entwicklung.



## 1.3 Empfangsgebäudepakete Nordrhein-Westfalen – Gemeinsames kommunales Handeln

### 1.3.1 Empfangsgebäude ohne Funktion

Der bauliche Verfall vieler Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG hat seine Ursachen weniger in der seit 1994 umgesetzten Privatisierung – entscheidend ist vielmehr, dass viele Emp-

fangsgebäude mit dem Rückgang des Bahnverkehrs durch die Dominanz des Autos ganz oder in Teilen ihre Funktion und damit auch ihre Bedeutung verloren. Infolge der veränderten Rahmenbedingungen begann die DB AG in den 1990er Jahren damit, Investoren und

auch den jeweiligen Kommunen die Empfangsgebäude zum Kauf anzubieten. Für Städte und Gemeinden stand eine solche Kaufentscheidung meist jedoch unter erheblichem Zeitdruck, insbesondere, wenn bereits ein anderer Erwerber im Hintergrund wartete.



Da innerhalb der eingeräumten kurzen Zeiträume weder eine Klärung der notwendigen Informationen noch eine kommunalpolitische Beratung möglich waren, entschieden sich die Kommunen vielfach gegen einen Kauf – mit allen negativen Konsequenzen für die weitere städtebauliche Gestaltung des Standortes „Bahnhof“.

Aber auch wenn eine Kommune sich entschloss, das ihr von der DB AG zugestandene Vorkaufsrecht in Anspruch zu nehmen, um Spekulationen mit „ihrem“ Empfangsgebäude zu vermeiden, so waren damit oftmals erhebliche Probleme und Risiken verbunden. Separate Verhandlungen erwiesen sich als langwierig, arbeits- und kostenintensiv und – auch was die Kaufpreiserwartungen betrifft – oft als unbefriedigend:

- Der Kaufpreisforderung lag oftmals eine für die Kommunen nicht nachvollziehbare Wertfindung zugrunde. Wertgutachten öffentlich bestellter Sachverständiger lagen nicht vor und bahninterne Bewertungen wurden nicht ausgehändigt. So unterstellten viele Kommunen einerseits, dass die Kaufpreisangebote weniger dem realen Wert der Gebäude entsprachen, als vielmehr von kaufmännischen Zwängen geprägt waren. Andererseits forderten viele, das Empfangsgebäude für den symbolischen einen Euro erwerben zu können – was im Regelfall weder im Grundstücksgeschäft üblich ist noch mit dem realen Wert der Gebäude und Grundstücke übereinstimmt.
- Genaue Informationen über den baulichen Zustand fehlten im Regelfall. Das war deshalb kritisch, weil Gebäude ganz oder teilweise lange Zeit leer standen. Wegen fehlender Kenntnisse über die notwendigen Sanierungsmaßnahmen und Investitionskosten bestand die Gefahr einer unkalkulierbaren Kostenfalle.
- Detaillierte Angaben über möglicherweise noch im Gebäude vorhandene Bahntechnik oder sonstige Bahnrestnutzungen fehlten oft. Die Gefahr, dass sich durch weiterhin bahnbetriebsnotwendige Einrichtungen Restriktionen ergeben, die einer beab-

sichtigten Nutzung oder baulichen Veränderungen entgegen stehen, konnte nicht ausgeschlossen werden.

Auch wenn sich Kommunen unter diesen Voraussetzungen zum Kauf entschlossen, blieb in vielen Fällen das ungute Gefühl, übervorteilt worden zu sein. Alles in allem waren dies keine guten Voraussetzungen, um das Empfangsgebäude wieder zu einem Aktivposten in der Quartiersentwicklung zu machen.

Diese Entwicklung wurde von kommunaler Seite der Städte und Gemeinden zunehmend als Problem empfunden. Beispiele unmittelbarer und nicht mit den Kommunen abgestimmter Verkäufe an private Investoren, die langfristige kommunale Planungen unterliefen und so bereits realisierte Maßnahmen und erfolgte Investitionen im Bahnhofsumfeld in Frage stellten, machten die Runde.

#### **Bahn plante kurzfristigen Verkauf von 100 Bahnhofsgebäuden in NRW**

Die Konfliktsituation zwischen den Kommunen und der DB AG verschärfte sich dann akut, als bekannt wurde, dass die DB Station&Service AG in Nordrhein-Westfalen in den Jahren 2000/01 insgesamt etwa 100 Bahnhofsgebäude als nicht mehr betriebsnotwendig eingestuft und damit zur Veräußerung freigegeben hatte.

Um eine Portfoliobereinigung zu erreichen, hatte sie diese Gebäude zu einem Paket zusammengefasst und bestimmten Investoren angeboten. Die DB Station&Service AG sah den Vorteil darin, dass ein Paketverkauf deutlich schneller Ergebnisse bringt, als es durch einen aufwändigen und auch für die DB AG schwierigeren beziehungsweise langwierigeren Einzelverkauf möglich wäre. Deshalb bestand bei solchen Paketlösungen auch eine entsprechende Verhandlungsbereitschaft über besondere Konditionen und Verfahren.

Bei der Umsetzung dieses großen Paketes sollte jedoch das kommunale Vorkaufsrecht beachtet werden. Deshalb wurden die Kommunen über den beabsichtigten Verkauf informiert. So standen viele Städte und Gemeinden plötzlich vor

der Entscheidung, „ihr“ Bahnhofsgebäude zu kaufen oder den Erwerb Dritten zu überlassen. In fast allen Fällen sahen sich die Kommunen aus den zuvor genannten Gründen nicht in der Lage, unter Zeitdruck und ohne detaillierte Kenntnisse zu entscheiden. Mit dem Verzicht auf einen Erwerb entstand vielerorts große Unsicherheit, was mit dem Bahnhofsgebäude passieren würde, wenn ein Unternehmen, das nicht aus der Region kommt, plötzlich das Eigentum erlangte.

#### **1.3.2 Paketlösung – Perspektiven für einen kommunalen Ankauf**

Als diese Entwicklung Ende 2001 erkennbar wurde, entstand im zuständigen Ministerium für Städtebau in Nordrhein-Westfalen die Idee, dem geplanten Paketverkauf an Investoren ein kommunales Paket entgegen zu setzen. Für ein solches kommunales Paket kam jedoch keinesfalls ein Investorenpaket in Frage, bei dem alle Empfangsgebäude von einem Erwerber gekauft werden.

Für den dazu geplanten kommunalen Zusammenschluss eignete sich nur ein Kooperationspaket, bei dem zwar nach einheitlichen Grundsätzen und Verfahren vorgegangen wird, letztlich aber jede Kommune eigenverantwortlich über den Ankauf entscheidet und erwirbt.

Der Grundgedanke einer Paketlösung, dass die DB Station&Service AG auf einen Schlag eine größere Anzahl von Empfangsgebäuden aus ihrem Veräußerungsportfolio verkaufen kann, blieb gleichwohl erhalten. Gleichzeitig erhielten die Kommunen eine faire Chance, „ihre“ Empfangsgebäude zu erwerben.

Hier erwies sich die Handlungsfähigkeit des Forum Bahnflächen NRW als glückliche Fügung. Das Forum Bahnflächen NRW besaß bereits umfassende Fachkenntnisse der Thematik und verfügte als kommunale Arbeitsgemeinschaft mit mehr als 100 Mitgliedskommunen über die geeigneten Strukturen.

Ausgestattet mit einem Verhandlungsmandat suchte daher die Geschäftsführung des Forums gemeinsam mit dem zuständigen Referat des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Städte-

bau den Kontakt zur Zentrale der DB Station&Service AG. Mit der Idee einer kommunalen Paketlösung stieß man dort – nach anfänglicher Skepsis gegenüber dem ungewöhnlichen Vorschlag – auf offene Ohren.

Konsens bestand darüber, dass die Vertragspartner in einer Paketlösung das geeignete Instrument sehen, die verschiedenen Interessen zu bündeln und den bestehenden Stillstand bei der Erhaltung und Sanierung der Gebäude zu überwinden.

Die drei Vertragspartner definierten daher gemeinsam folgendes Grundverständnis für eine kommunale Paketlösung, auf dem die anschließende Rahmenvereinbarung aufbaut:

- Die DB Station&Service AG möchte den Kommunen eine nachhaltige Sicherung und Entwicklung der Empfangsgebäude ermöglichen.
- Die Kommunen des Landes NRW erkennen – trotz der vielfach angespannten Haushaltslage – in einem Erwerb zu einem fairen Preis die Chance, die Empfangsgebäude als wichtige Identifikationspunkte zu erhalten und Motor der Entwicklung zu werden.
- Das Land NRW sagt aufgrund der Bedeutung einer integrierten Entwicklung des Bahnhofsumfeldes seine – auch finanzielle – Unterstützung zu.
- Die Beteiligten streben ein offenes und vertrauensvolles Verfahren an.

Auf Grundlage der Verhandlungen hat das Forum Bahnflächen NRW gemeinsam mit dem nordrhein-westfälischen Ministerium für Städtebau und der DB Station&Service AG im Oktober 2003 die „Rahmenvereinbarung über die Bildung eines Liegenschaftspaketes im Bereich von Empfangsgebäuden“ abgeschlossen.

Die beiden wesentlichen Ziele wurden in der Rahmenvereinbarung detailliert fixiert: Zum einen wurde den Kommunen das Vorkaufsrecht garantiert; zum anderen wurde vereinbart, dass im Rahmen eines standardisierten Verfahrens alle entscheidungsrelevanten Grundlagen ermittelt werden.

Nach Abschluss des Verfahrens stand ein transparent und fair ermittelter Verkehrswert fest, zu dem die Kommunen erwerben konnten. Aber auch die Entscheidung gegen einen Kauf war möglich.

### **Standardisiertes Verfahren ermöglichte Erwerb zu fairen Bedingungen**

Um bei der Umsetzung ein für alle Beteiligten einheitliches Verfahren zu gewährleisten und für jedes Gebäude gleichermaßen eine verlässliche Datengrundlage zu ermitteln, haben die Vertragspartner die einzelnen Verfahrensschritte (► Kap. 3.2), die von den jeweiligen Vertragspartnern zu erbringenden Leistungen und weitere Regelungen dezidiert vereinbart. Das dazu entwickelte Modell führt die Interessen der verschiedenen Seiten zusammen. Von Beginn an bestand Konsens zu den wesentlichen Eckpunkten:

- Liegenschaften des Paketes waren nicht nur die Empfangsgebäude, sondern – sofern nicht mehr von der DB AG benötigt – auch Bahnhofsvorplätze, Verkehrsschnittstellen (P&R-Anlagen, Busbahnhöfe, etc.), Anbauten (Güterschuppen, Lagerhallen, etc.) oder auch Erschließungsstraßen.
- Garantiertes Vorkaufsrecht der Kommunen; die DB Station&Service AG veräußerte die Liegenschaften des Paketes innerhalb eines festgelegten Zeitraumes nur an die Kommunen oder einen von der jeweiligen Kommune zu benennenden Dritten.
- Die möglichen Erwerber erhielten angemessene Zeit, einen Erwerb zu prüfen.
- Herstellung von Transparenz zu sämtlichen entscheidungsrelevanten technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen – sowohl seitens der Kommune als auch der Bahn.
- Neutrale Verkehrswertermittlung (► Kap. 4.1) durch öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige auf der Grundlage von Objektbegehungen. Teil dieser Wertermittlung war die Erhebung und Bewertung des Instandhaltungsrückstaus (► Kap. 4.2).
- Einbeziehung aller bahnseitigen und kommunalen Beteiligten in das gesamte Wertermittlungsverfahren.

- Es fand nur eine Plausibilisierung der wirtschaftlichen Parameter innerhalb der Gutachten statt; eine Nachverhandlung des im Zuge des Verfahrens ermittelten Wertes (= Kaufpreis) erfolgte nicht.
- Sofern für die von den Kommunen angemeldeten Bahnhofsgebäude die bahninterne Entbehrlichkeitsprüfung nicht vorlag, stimmten sich die Vertragspartner hierzu über eine Priorisierung und über Bearbeitungszeiträume ab.
- Der Verkauf fand auf Grundlage des einheitlichen Musterkaufvertrages der DB AG einschließlich der Mehrerlösklausel (► Kap. 4.4) zwischen dem jeweiligen Vertriebspartner der DB AG – in NRW die DB Services Immobilien GmbH sowie die BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH (BEG NRW) – und der jeweiligen Kommune statt.

Das Land NRW erklärte sich auf dieser Grundlage bereit, die Erstellung der vereinbarten Baugutachten und Verkehrswertermittlungen mit Städtebauförderungsmitteln zu unterstützen (► Kap. 3.2.2).

Auch eine Förderung der Zwischenfinanzierung des Erwerbs der Empfangsgebäude wurde durch das Land NRW ermöglicht, sofern dieser für die Kommunen unrentierlich war.

Durch die geschaffene Vertragssicherheit konnte sich das Forum Bahnflächen NRW direkt an die betroffenen nordrhein-westfälischen Kommunen wenden und für eine Beteiligung werben.

Die Teilnahme am Paket war eine freiwillige Entscheidung der Städte und Gemeinden. Mit der Anmeldung der Kommunen zum Verfahren war nicht gleichzeitig die Verpflichtung zum Kauf verbunden, sondern es ging zunächst nur um die Ermittlung der entscheidungsrelevanten Faktoren.

Entschied sich eine Kommune zur Teilnahme, verpflichtete sie sich zur Zahlung eines kommunalen Eigenanteils, um die Gutachten mit zu finanzieren, und konnte sämtliche Paketvorteile in Anspruch nehmen. Der Eigenanteil belief

sich auf rund 1.000 Euro pro Empfangsgebäude und diente der Gegenfinanzierung der bereitgestellten Landesmittel.

Entschied sich eine Kommune gegen die Teilnahme, so fielen die entsprechenden Empfangsgebäude aus dem Paket heraus und es stand der DB Station&Service AG offen, das Gebäude sofort anderweitig und außerhalb der Paketbedingungen zu veräußern. Eine spätere Inanspruchnahme der Paketvorteile war diesen Kommunen danach nicht mehr möglich.

Viele Kommunen zögerten zunächst, da in Zeiten knapper Kassen und der Veräußerung von eigenen Gebäuden und Grundstücken der Erwerb einer desolaten Immobilie kaum auf Verständnis stößt. Mit dem Hinweis, dass die Teilnahme an den Empfangsgebäudepaketen freiwillig ist und eine Entscheidung über den Kauf erst dann ansteht, wenn die Eckdaten vorliegen, fanden viele dann doch den Einstieg in das Verfahren. Nicht zuletzt auf Grund der mit dieser Paketlösung verbundenen Vorteile und Standards konnten auch die Ausschüsse und Räte der betroffenen Kommunen zur Teilnahme motiviert werden.

### Erfolgreiches Konzept war Basis für ein weiteres Paket

Nach der Unterzeichnung der Rahmenvereinbarung über das 1. Empfangsgebäudepaket NRW im Oktober 2003 haben der bahninterne Immobiliendienstleister DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung Köln, und die BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW (BEG NRW) die Verfahren vor Ort begleitet und anschließend auch die Veräußerung auf Grundlage des Musterkaufvertrages durchgeführt.

Frühzeitig wurde erkennbar, dass bei vielen Gebäuden auf Grund der vorliegenden Gutachten und Gespräche ein Eigentumsübergang erfolgen kann. Nachdem dann die ersten Empfangsgebäude – teilweise mit Hilfe von Städtebaufördermitteln – saniert und wieder genutzt wurden, wuchs das Interesse der Kommunen an der Teilnahme an einem solchen Verfahren. Vielfach war zu beobachten, dass bei erfolgreich abge-

schlossenen Projekten die benachbarten Städte und Gemeinden aufmerksam wurden und hinterfragten, ob bei ihnen nicht ein vergleichbares Projekt möglich sei. So wuchs bei den Vertragspartnern die Bereitschaft für ein zweites Paket.

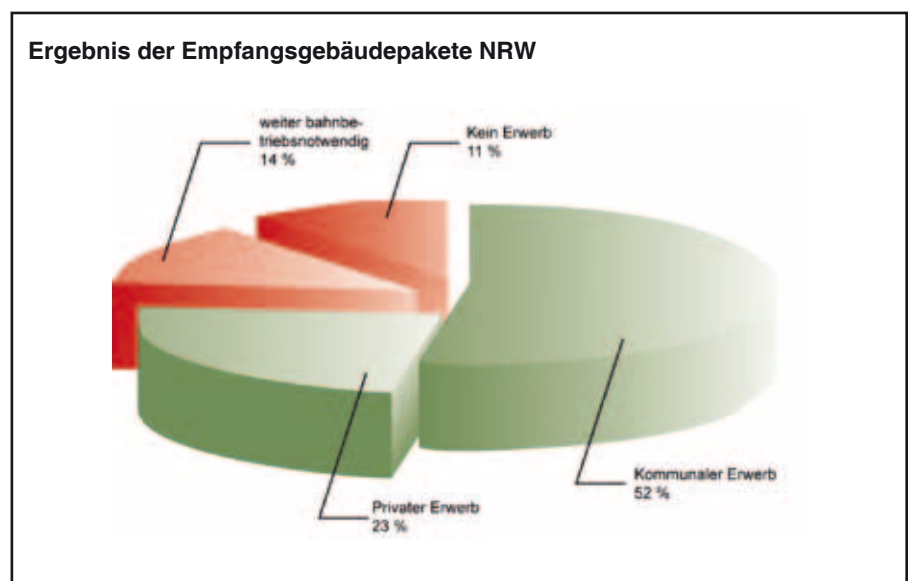
Auf Grundlage einer weiteren Portfolioanalyse von DB Station&Service AG wurde dann eine Rahmenvereinbarung über das 2. Empfangsgebäudepaket NRW im Mai 2005 geschlossen.

Die DB Station&Service AG hatte 99 ihrer Empfangsgebäude in 85 Kommunen in das 1. Empfangsgebäudepaket NRW eingestellt. Zur Teilnahme entschlossen sich 65 Kommunen und haben insgesamt 75 Empfangsgebäude zur Bewertung angemeldet. Nachdem sich im Zuge der Bearbeitung bei sieben Empfangsgebäuden herausgestellt hatte, dass sie für andere Unternehmenstöchter innerhalb des DB-Konzerns weiterhin vollständig bahnbetriebsnotwendig sind, reduzierte sich das Paket auf 68 zu erwerbende Empfangsgebäude. Nach Abschluss der Wertermittlung haben 59 Kommunen insgesamt 63 „ihrer“ Empfangsgebäude erworben und damit die unmittelbare Verfügungsgewalt über die Gebäude erhalten. Anschließend haben 18 Kommunen 20 Empfangsgebäude an private Investoren weiter veräußert, mit denen sie dezidiert abgestimmte Entwicklungs- und Nutzungskonzepte vereinbart hatten.

In das 2. Empfangsgebäudepaket NRW hatte die DB AG 48 Bahnhofsgebäude in 40 Kommunen eingestellt. Zur Teilnahme haben sich 30 Kommunen entschlossen und insgesamt 36 Empfangsgebäude zur Bewertung angemeldet. Im Zuge der Wertermittlung stellte sich heraus, dass acht Empfangsgebäude für andere Unternehmenstöchter innerhalb des DB-Konzerns weiterhin vollständig bahnbetriebsnotwendig sind; damit reduzierte sich die Zahl der möglichen Erwerbsobjekte auf 28. Nach Abschluss der Wertermittlung wurden insgesamt 21 Empfangsgebäude gekauft, davon 15 von der jeweiligen Kommune und sechs von privaten Investoren.

Insgesamt wurden 111 Empfangsgebäude in 95 Städten und Gemeinden bewertet. Gekauft wurden bisher 84 – davon 58 Empfangsgebäude von 56 Kommunen und 26 von privaten Investoren einschließlich des erfolgten Zwischenerwerbs durch eine Kommune.

Weitere Verkäufe sind – auch nach Ablauf der Geltungsdauer der Rahmenvereinbarung – für 2009 und folgende Jahre vorgesehen. Das Bewertungsverfahren der Empfangsgebäudepakete NRW wird dabei analog angewandt. Verzögerungen in der Abwicklung haben ihre Ursache vor allem in laufenden Planungen zum Ersatz alter Stellwerke durch moderne elektronische Stellwerke (ESTW) außerhalb der Empfangsgebäude.



---

## 2 Bahnhofsgebäude in kommunaler Verantwortung – Es lohnt sich

### 2.1 25 Beispiele aus Nordrhein-Westfalen

#### **Gelungene Umnutzung durch kreative und maßgeschneiderte Konzepte**

Betrachtet man die Ergebnisse beider Empfangsgebäudepakete NRW, fällt die Bilanz der Zusammenarbeit und der gemeinsamen Strategie sehr positiv aus. Der Leerstand und teilweise Verfall vieler Bahnhofsgebäude wurde gestoppt. In vielen Fällen beinhalten die Gebäude wieder typische Nutzungen wie Fahrkartenverkauf durch Fachpersonal, Kiosk und Bäckerei. Aber auch gänzlich bahnfremde Einrichtungen fanden in den Empfangsgebäuden Platz und geben dem Bahnhof wieder ein attraktives „Gesicht“ – mit entsprechender Wirkung auf das Umfeld und den Zugang zum Verkehrsträger „Schiene“. Die Betriebskonzepte decken ein breites Spektrum ab und zeugen immer von großer Kreativität: von der Kindertagesstätte über die Zahnarztpraxis bis zur Wohnung.

Den Nutzungskonzepten liegt immer eine Wirtschaftlichkeitsrechnung zu Grunde: Kommunen können – ebenso wie die DB AG – keine defizitären Projekte betreiben, allerdings reicht es oftmals aus,

wenn sich das Objekt selbst trägt oder eine geringe Rendite erwirtschaftet. Daher wurde zunächst für alle Objekte ein realistisches und wirtschaftlich tragfähiges Nutzungskonzept entwickelt, das auf den jeweiligen Standort bezogen war und die spezifischen Faktoren berücksichtigte. Unter Einbeziehung der örtlichen Wirtschaft und örtlicher Investoren wurde das Nutzungskonzept im Zuge des weiteren Bewertungsverfahrens konkretisiert. So sind maßgeschneiderte Betriebslösungen entstanden; das ist entscheidend für den Erfolg der Vorhaben. In Nordrhein-Westfalen gibt es mittlerweile zahlreiche, sehr individuelle Beispiele für solche wirtschaftlichen Nutzungs- und Betreiberkonzepte.

Wie erfolgreich die Steuerung und das Engagement der Städte und Gemeinden sein können zeigen die nachfolgenden Beispiele, die einen Querschnitt durch die vielfältigen Möglichkeiten für den kommunalen Umgang mit Empfangsgebäuden darstellen. Diese Beispiele belegen, dass das Ziel der Empfangsgebäudepakete, für die nicht mehr betriebs-

notwendigen Empfangsgebäude eine neue städtebauliche Perspektive zu eröffnen, erreicht wurde.

#### **Finanzielle und wirtschaftliche Effekte in den Kommunen bestätigen Kaufentscheidung**

Das Forum Bahnflächen NRW beschreibt in dieser Dokumentation exemplarisch 25 Beispiele, da diese Projekte zum Zeitpunkt der Erhebung am weitesten gediehen waren. Insgesamt wurden jedoch 84 der 111 bewerteten Objekte gekauft, so dass davon auszugehen ist, dass nach Abschluss der Sanierung und Umnutzung aller Gebäude die wirtschaftlichen und finanziellen Effekte letztlich deutlich größer sein werden, als sie sich zu diesem Zeitpunkt ermitteln lassen.

Die Erwerber haben dabei nicht nur in die Bahnhofsgebäude selbst investiert, sondern die Städte und Gemeinden haben im Regelfall die Chance genutzt, auch die Vorplätze und das unmittelbare Bahnhofsumfeld städtebaulich neu zu gestalten und aufzuwerten. Hinzu kommen verkehrliche Maßnahmen zur

Verbesserung der Verkehrsschnittstelle am Bahnhof, wie zum Beispiel die Schaffung von P&R-Anlagen, die Modernisierung von Busbahnhöfen, Radabstellanlagen etc. Zudem wurden – in Abstimmung zwischen dem Land NRW und der DB Station&Service AG – an verschiedenen Bahnhofsstandorten auch Maßnahmen im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ umgesetzt. Hierbei geht es ausschließlich um die Verkehrsstation „Bahnhof“. Die Realisierung der Maßnahmen, wie beispielsweise die Aufhöhung der Bahnsteige oder die Montage von Aufzügen zu den Bahnsteigen, liegt ausschließlich bei der DB Station&Service AG.

Das Land NRW hat die Umsetzung der Vorhaben und die Durchführung der Maßnahmen mit erheblichen öffentlichen Mitteln im Rahmen der Städtebauförderung und der Verkehrsförderung unterstützt.

**Investitionen** In die Sanierung und Entwicklung der beschriebenen 25 Empfangsgebäude haben die Erwerber insgesamt mehr als 24,75 Millionen Euro investiert. 22 Gebäude mussten aufgrund des baulichen Zustandes umfassend saniert werden. Bei drei Empfangsgebäuden – Brakel, Havixbeck, Selm Beifang – waren Baumaßnahmen nicht oder nur in sehr geringem Umfang erforderlich.

**Nutzfläche** In diesen Bahnhofsgebäuden entstanden insgesamt rund 17.000 Quadratmeter neue Nutzfläche. Bezogen auf die 22 vollsanierten Gebäude – mit rund 15.600 Quadratmetern – ergeben sich durchschnittliche Sanierungskosten von etwa 1.580,00 Euro pro Quadratmeter.

**Arbeitsplätze** In diesen Empfangsgebäuden wurden 262 Vollzeit und 135 Teilzeitarbeitsplätze gezählt. Es handelt sich dabei nicht nur um Verlagerungen, sondern zum überwiegenden Teil um neu geschaffene Arbeitsplätze, die durch neue, meist fahrgastbezogene Nutzungen – Fahrkartenschalter, Bäckerei, Gastronomie etc. – entstanden sind.

**Nutzungen** In 15 Bahnhofsgebäuden haben Reisende wieder die Möglichkeit, Fahrkarten in einer personenbedienten Agentur – zum Teil in Verbindung mit einem Reisebüro – zu kaufen. Weitere fahrgastbezogene Angebote – Kiosk, Bäckerei/Café, Gaststätte/Imbiss – ergänzen hier die Funktionen für Reisende. In 22 Empfangsgebäude sind zudem Nutzer eingezogen, die Dienstleistungen anbieten und/oder hier Büros nutzen. Es wurden auch Schulungsräume, beispielsweise einer Volkshochschule, einer Fahrschule und einer Musikschule eingerichtet; in ein Gebäude ist die gesamte Stadtbücherei einzogen. Meistens sind diese Nutzungen in den Obergeschossen untergebracht – in den Untergeschossen werden oft fahrgastbezogene Angebote angesiedelt, aber auch ganze Bahnhofsgebäude werden für diese – nicht fahrgastbezogenen Angebote – in Anspruch genommen. Wohnungen entstanden in acht Empfangsgebäuden. Nur ein Gebäude dient ausschließlich als Wohnung, in den anderen Gebäuden werden zudem Flächen für Dienstleistungsangebote genutzt. In acht Gebäuden sind die neuen Nutzungen von der vorhandenen Verkehrsstation unabhängig. Zum überwiegenden Teil handelt es sich um Gebäude an kleineren Halten mit relativ geringem Reisendenaufkommen.

Die Instandsetzung der Bahnhofsgebäude haben viele Kommunen zum Anlass genommen, sich auch der Umfeld anzunehmen und eine Vielzahl von Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen.

**Umfeldgestaltung** An zehn Bahnhofsstandorten wurden die Vorplätze und unmittelbaren Bahnhofsumfelder städte-

baulich neu gestaltet und aufgewertet. Hier investierten die Kommunen insgesamt knapp 7 Millionen Euro.

**Verkehrsschnittstelle** An 16 Bahnhofsstandorten haben die Städte und Gemeinden insgesamt rund 23 Millionen Euro in die Verkehrsschnittstelle investiert. Busbahnhöfe, P&R-Anlagen und auch RadStationen wurden optimiert oder entstanden gänzlich neu.

**Modernisierungsoffensive** An sieben Standorten wurden die Bahnhöfe durch die DB Station&Service AG modernisiert – unter anderem wurden beispielsweise die Bahnsteige aufgehöhht. Die Investitionssumme lag hier bei rund 21,5 Millionen Euro.

**Förderung** Das Land Nordrhein-Westfalen hat die Kommunen bei diesen Vorhaben unterstützt. Insgesamt sind circa 46 Millionen Euro Fördermittel geflossen.

Davon wurden die kommunalen Investitionen in die Empfangsgebäude mit etwa 5,8 Millionen Euro aus Mitteln der Städtebauförderung gefördert. In die Aufwertung insbesondere der Bahnhofsvorplätze flossen knapp 4 Millionen Euro – ebenfalls aus Mitteln der Städtebauförderung. Der Ausbau der Verkehrsschnittstelle – Busbahnhof, P&R-Anlage, RadStation etc. – wurde mit rund 16 Millionen Euro aus der Verkehrsförderung des Landes NRW unterstützt. Hinzu kommt die Förderung für Maßnahmen im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“. Die DB Station&Service AG hat hierfür rund 20 Millionen Euro aus der Verkehrsförderung einschließlich der Bundesmittel erhalten.

Maßnahmen	Investitionen	Förderung
<b>Umbau/Sanierung Gebäude</b>	24.748.665,00 Euro	5.799.779,00 Euro
<b>Umfeldgestaltung (Vorplätze etc.)</b>	6.918.910,00 Euro	3.968.900,00 Euro
<b>Verkehrsschnittstelle (P&amp;R, B&amp;R, RadStation etc.)</b>	23.156.305,00 Euro	16.147.811,00 Euro
<b>Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW (Bahnsteige etc.)</b>	21.557.800,00 Euro	20.179.600,00 Euro



## Bad Sassendorf

Für den Kurort hat das städtebauliche Erscheinungsbild des Bahnhofs auch touristisch eine Bedeutung. Fahrgastbezogene Nutzungen erwiesen sich als nicht rentierlich, nun sorgen gewerbliche Nutzer für eine neue Belebung des denkmalgeschützten Gebäudes.



## 2.2 Erwerb und Betrieb durch eine Kommune

**Bahnhof** Der Bahnhof Bad Sassendorf liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Hauptstrecke von Soest nach Paderborn und wird im Regionalverkehr durch die Eurobahn im Halbstundentakt bedient. Der Bahnhof liegt außerhalb des Zentrums an einem Wohn- und Mischgebiet. Ein Senioren- und Pflegeheim grenzt unmittelbar an. Bad Sassendorf ist Kurort mit Thermalbad und Kurkliniken, für den der Bahnhof im städtebaulichen Erscheinungsbild von besonderer Bedeutung ist.

**Bahnhofsgebäude** Das Bahnhofsgebäude wurde zwar in den 1990er Jahren neu gestrichen, die Bausubstanz war jedoch im Jahr 2003 stark sanierungsbedürftig. Ein großer Teil des Erdgeschosses wurde als privates Puppenmuseum mit Café genutzt, das allerdings aufgrund geringer Mieterträge keinen dauerhaften Erhalt des Gebäudes ermöglichte. Das übrige Erdgeschoss – unter anderem mit der ehemaligen Güterabfertigung – war noch im einfachen Originalzustand erhalten und stand leer.

Auch der überwiegende Teil des Obergeschosses war – bis auf eine kleine Teilfläche, in der der Unterrichtsraum einer Fahrschule untergebracht war – bereits seit Jahren ungenutzt.

**Umgestaltung** Für die zunächst durch die Gemeinde favorisierte Wiedereinrichtung von fahrgastbezogenen Nutzungen ließ sich keine wirtschaftliche Basis finden. Zudem besitzen die meisten Fahrgäste – darunter viele Kurgäste – bereits eine Fahrkarte, so dass sich der Betrieb einer Fahrausweisagentur nicht rechnete. Aufgrund der Lage des Bahnhofs außerhalb des Zentrums lohnte sich auch ein Kiosk nicht. Da ein kommunaler Betrieb für die Gemeinde nicht in Frage kam, suchte sie nach anderen gewerblichen Nutzern. Schließlich wurden zwei benachbarte Betriebe als Mieter gewonnen, für die das Bahnhofsgebäude entsprechend umgebaut wurde: Ein angrenzendes Seniorenheim hat seine Großküche im Bahnhofsgebäude untergebracht. Hier werden täglich über 300 Essen zubereitet. Weitere Räume hat das Seniorenheim für seine Verwaltung angemietet. Der andere Mieter – ein Gastronom – nutzt weitere Räume für Tagungen und Seminare.



Rahmendaten	
Baujahr	1912
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	3.065 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	ca. 815 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 11.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	434 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	ca. 60 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Gemeinde Bad Sassendorf
Erwerb	2004 Empfangsgebäude einschl. umliegende Nebenflächen mit P&R-Stellplätzen
Sanierung	09.2006 – 02.2007
Nutzungen	Großküche, Büro, Schulungsräume, öffentliche WC-Anlage
Nutzfläche	559 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	16 (Vollzeit), 12 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 720.000 Euro (rd. 1.288 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	rd. 173.000 Euro (Städtebauförderung)
Architekten	Architekturbüro Knickenberg, Soest

Unter Wahrung der denkmalschutzrechtlichen Vorgaben schuf die Gemeinde neue, moderne Grundrisse. Im Zuge der Vollsanierung kamen auch die konstruktiven Eigenarten zu Tage – ehemalige Bahnschienen dienten im Fußboden als Träger. Dies verzögerte den Bauablauf aber nicht, die Mieter konnten im Februar 2007 ihren Betrieb in den neuen Räumen aufnehmen. Im westlichen Anbau des Bahnhofsgebäudes richtete die Gemeinde eine öffentliche WC-Anlage ein.

**Umfeld** Die Gemeinde Bad Sassendorf hatte die öffentlichen Flächen des ortseitigen Bahnhofsumfelds bereits in den 1990-Jahren umfassend neu gestaltet. Mit Hilfe der Städtebau- und Verkehrsförderung NRW wurden P&R-Stellplätze und eine Radabstellanlage geschaffen und die umliegenden Straßen als verkehrsberuhigte Zone ausgebaut.



# Detmold

Neogotisch, in Backsteinbauweise und mit umfangreichen Natursteinelementen versehen, schmückt das Bahnhofsgebäude heute wieder das Stadtbild. Es steht unter Denkmalschutz als besonderes Beispiel der regionalen Bahnhofsarchitektur.





## 2.2 Erwerb und Betrieb durch eine Kommune

**Bahnhof** Der Bahnhof Detmold liegt an der Strecke Altenbeken-Lage-Herford und wird durch die Regionalbahnen der WestfalenBahn und den Regional-express der NordWestBahn jeweils im Stundentakt bedient. Die Strecke ist eingleisig und elektrifiziert. Der Gleisbereich liegt seit 1895 in Dammlage oberhalb des Bahnhofsgebäudes und besteht aus einem Mittelbahnsteig mit denkmalgeschütztem Dach. Der Bahnsteig ist über einen Tunnel erschlossen. Die Kreisstadt Detmold ist unter anderem ein bedeutendes regionales Verwaltungszentrum und war früher auch Residenz der lippischen Fürsten.

**Bahnhofsgebäude** Das historische und stadtbildprägende Bahnhofsgebäude wurde im Stil der Neogotik in Backsteinbauweise errichtet und mit umfangreichen Natursteinelementen geschmückt.

In den 1960er Jahren wurden sowohl im Inneren des Gebäudes als auch an der äußeren Hülle zahlreiche Umbauten und Veränderungen vorgenommen. So wurde der Bereich zwischen Bahndamm und Bahnhofsgebäude als überdachter Durchgang umgebaut und die fahrgastbezogenen Einrichtungen wie Fahrkartenschalter und Kiosk ins Hauptgebäude beziehungsweise einen Anbau verlagert. Die Decken wurden abgehängt und die historische Zugangssituation mit ihren neogotischen Türbögen baulich massiv verändert.

Das Bahnhofsgebäude gilt gleichwohl als besonderes Beispiel der regionalen Bahnhofsarchitektur und steht daher unter Denkmalschutz. Es besteht aus einem dreigeschossigen Hauptbaukörper und einem eingeschossigen Langbau mit dem ebenfalls denkmalgeschützten so genannten „Fürstenzimmer“ im West-

teil des Bahnhofsgebäudes. Dies ist ein ehemals von den übrigen Wartesälen getrennter Wartebereich für die Landesfürsten mit historischer Wandbemalung und Deckenverkleidung.

Das Bahnhofsgebäude stand seit Jahren in weiten Teilen leer, lediglich der Kiosk und einige sehr einfache Studentenwohnungen befanden sich zuletzt in dem historischen Gebäude. Aufgrund des teils langen Leerstands und einer vernachlässigten Instandhaltung bestanden insbesondere im Dachbereich, an den Fenstern und der Fassade erhebliche Schäden.

Die Stadt Detmold hatte sich gemeinsam mit dem Städtebauministerium NRW und der Bezirksregierung Detmold bereits in den 1990er Jahren für die Aufwertung und Sanierung des Bahnhofsgebäudes eingesetzt und der DB Station&Service AG ein Kaufangebot unterbreitet. Diese lehnte einen Verkauf jedoch über einen längeren Zeitraum ab und prüfte eigene Investitionen. Erst mit dem 1. Empfangsgebäudepaket NRW entschied sich die DB Station&Service AG zum Verkauf: Die Stadt erwarb das Gebäude zusammen mit dem Vorplatz.

**Umgestaltung** Die Stadt Detmold hat umgehend die Ausführungsplanung für eine denkmalgerechte Sanierung beauftragt. Das wesentliche Ziel der Stadt war die Wiederherstellung der historischen Formen und die Inszenierung des Bauwerks im städtebaulichen Umfeld.

Alle nachträglich errichteten Anbauten und Überdachungen wurden abgerissen und das Bahnhofsgebäude damit auf allen Seiten als Solitär wieder freigestellt.

Der Hauptzugang zum Bahnhofsgebäude erfolgt über das wiederhergestellte Portal des Haupthauses. Die hohen Decken des Durchgangs, des Langhauses und des Fürstenzimmers wurden freigelegt. Die Fenster und Ornamente wurden denkmalgerecht erneuert. Im Fürstenzimmer konnten nach Entfernung

Rahmendaten	
Baujahr	1880
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	3.730 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	2027 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 74.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	1.370 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	65 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Stadt Detmold
Erwerb	Herbst 2004
Sanierung	10.2006 – 12.2007
Nutzungen	Kiosk, Fahrkartenagentur
Nutzfläche	910 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	29 (Vollzeit), 1 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 2,080 Mio. Euro (rd. 2.286 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	365.995 Euro Städtebauförderung
Architekten	Architektur.Stadtplanung Prof. Dr. Schneider + Co GmbH, Detmold



zahlreicher Farb- und Tapetenschichten auch die historischen Malereien restauriert und die originale Holzkassetendecke freigelegt werden.

Der Hauptzugang befindet sich im Haupthaus, von wo die Nutzungen Reisezentrum der DB AG, der Kiosk und die WC-Anlage erschlossen werden. Im Fürstenzimmer ist das „UnErwartet“ als Mischung aus Kaffeebar und Bistro des gemeinnützigen Vereins „Lebenshilfe“

eingerrichtet worden, das behinderten Menschen eine Chance auf Integration in das Arbeitsleben bietet. In den Obergeschossen sind ein Architekturbüro, die Beratungsstelle der „Lebenshilfe“, die Taxizentrale und ein Aufenthaltsraum für Busfahrer untergebracht.

**Umfeld** Die Stadt Detmold gestaltete im Zuge der Sanierung des Empfangsgebäudes auch die Flächen zwischen Empfangsgebäude und Bahndamm sowie die Fläche im Bereich des abgerissenen östlichen Anbaus neu, die auch als Zugang zum Bahnsteigtunnel dienen. In der Flucht des Empfangsgebäudes ist westlich des Fürstenzimmers eine Fahrradabstellanlage mit 240 Fahrradstellplätzen in einer Stahl-Glas-Konstruktion neu errichtet worden.

Der Mittelbahnsteig wurde zwischenzeitlich mit Unterstützung des Verkehrsverbundes OstWestfalenLippe (VVOWL) durch den Einbau eines Aufzugs für mobilitätseingeschränkte Reisende aufgewertet.

Das denkmalgeschützte Bahnsteigdach und das historische Kleinpflaster des Bahnsteigs wurden saniert und ein elektronisches Fahrgastinformationssystem installiert.

Die Stadt Detmold hat des Weiteren im Jahr 2007 über die BEG NRW die Flächen des heutigen Busbahnhofs erworben und für das gesamte stadtseitige Bahnhofsumfeld ein städtebauliches und verkehrliches Wettbewerbsverfahren mit dem Ziel der Neugestaltung und Optimierung der Verkehrsschnittstelle, der städtebaulichen Neugestaltung des Vorplatzes sowie der städtebaulichen Raumkantenbildung durchgeführt, das kurz vor der Umsetzung steht.

Für die rückwärtigen Bahnbrachen führen die Stadt Detmold und die BEG NRW ein gemeinsames Rahmenplanverfahren durch.

Zielsetzung ist hier der Durchstich eines breitenreduzierten Bahndammes, die Errichtung von P&R-Stellplätzen sowie die städtebauliche Wiedernutzung der untergenutzten Flächen und der Brachen.

### Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Detmold

	Vorher	Nachher	
<b>Erdgeschoss</b>	1.040 m <sup>2</sup>	580 m <sup>2</sup>	davon Reisezentrum 150 m <sup>2</sup> Kiosk 135 m <sup>2</sup> Kaffeebar / Bistro 130 m <sup>2</sup> WC-Anlage 20 m <sup>2</sup> Empfangshalle 110 m <sup>2</sup> Sonstiges 35 m <sup>2</sup>
<b>1. Obergeschoss</b>	165 m <sup>2</sup>	165 m <sup>2</sup>	davon Bürofläche 35 m <sup>2</sup> Bürofläche 50 m <sup>2</sup> Bürofläche 80 m <sup>2</sup>
<b>2. Obergeschoss</b>	165 m <sup>2</sup>	165 m <sup>2</sup>	davon Bürofläche 85 m <sup>2</sup> Bürofläche 80 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>1.370 m<sup>2</sup></b>	<b>910 m<sup>2</sup></b>	

<b>ZOB / P&amp;R-Anlage</b>	
Maßnahmenträger	Stadtverkehr Detmold GmbH
Baujahr	2010 / 11
Neugestaltete Fläche	rd. 4.400 m <sup>2</sup>
Anzahl Bushaltestellen	8 Standardbusse + 6 Gelenkbusse
Anzahl P&R-Stellplätze	noch keine konkrete Planung
Investitionsvolumen	ca. 2,3 Mio. Euro
Förderung	ca. 1,6 Mio. Euro (ÖPNVG)
<b>Neugestaltung Bahnhofsvorplatz</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Detmold
Baujahr	2010 / 11
Neugestaltete Fläche	rd. 2.700 m <sup>2</sup>
Investitionsvolumen	ca. 660.000 Euro
Förderung	ca. 337.000 Euro (Städtebauförderung)



## Emsdetten

Bürgermeister Georg Moenikes: „Der gesamte, vor der Sanierung unwirtliche, ungeliebte und „defekte“ Bahnhofsbereich ist zu einer der herausragenden Adressen der Stadt geworden. Es ist gelungen, der Innenstadt von Emsdetten einen neuen, äußerst attraktiven Ort des Ankommens – ein Tor zur City – zu geben.“



## 2.2 Erwerb und Betrieb durch eine Kommune

**Bahnhof** Der Bahnhof Emsdetten liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke von Münster nach Rheine und wird im Halbstundentakt durch Regionalzüge der WestfalenBahn und der DB Regio AG bedient. Zudem verkehren auf der Strecke durchfahrende Güter- und Fernverkehrszüge mit maximal 140 km/h. Das Bahnhofsgebäude steht unmittelbar an dem rund acht Meter breiten Hausbahnsteig mit Gleis 1. Die Verkehrsstation war durch einen niedrigen Hausbahnsteig sowie einen schmalen, niedrigen Mittelbahnsteig zwischen Gleis 1 und 2 geprägt. Der Bahnhof wird stark von Pendlern frequentiert, die zum überwiegenden Teil mit dem Fahrrad dorthin fahren. Das Bahnhofsgebäude liegt am Ende einer der Haupteinkaufstraßen.

**Bahnhofsgebäude** Bereits im Jahr 2000 sah die Stadt dringenden Handlungsbedarf am Standort, denn das Bahnhofs Umfeld war durch Brachflächen und den großflächigen ungeord-

neten Vorplatz sowie eingeschränkte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und PKW gekennzeichnet. Daher hat die Stadt Emsdetten bereits im Jahr 2000 mit Unterstützung des Landes NRW ein städtebauliches und verkehrliches Werkstattverfahren für den Bahnhofsbereich durchgeführt. Grundlage des Verfahrens war unter anderem die vorher mit der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und dem Zweckverband Münsterland (ZVM) abgestimmte Gleisplanung und die daraus resultierenden verfügbaren Flächenpotentiale: Danach sollten die drei damaligen Güter- und Ausweichgleise östlich der Hauptgleise und des Bahnhofs entfallen und die Strecke auf zwei Hauptgleise reduziert werden. Aus Sicherheitsgründen musste die DB AG den bestehenden ebenerdigen Übergang von Bahnsteig 1 auf den Mittelbahnsteig aufgeben und die Verkehrsstation umfassend umbauen. Die Realisierung dieser Projektbausteine und die Förderung aus Landesmitteln wurde gemeinsam zwischen der Stadt

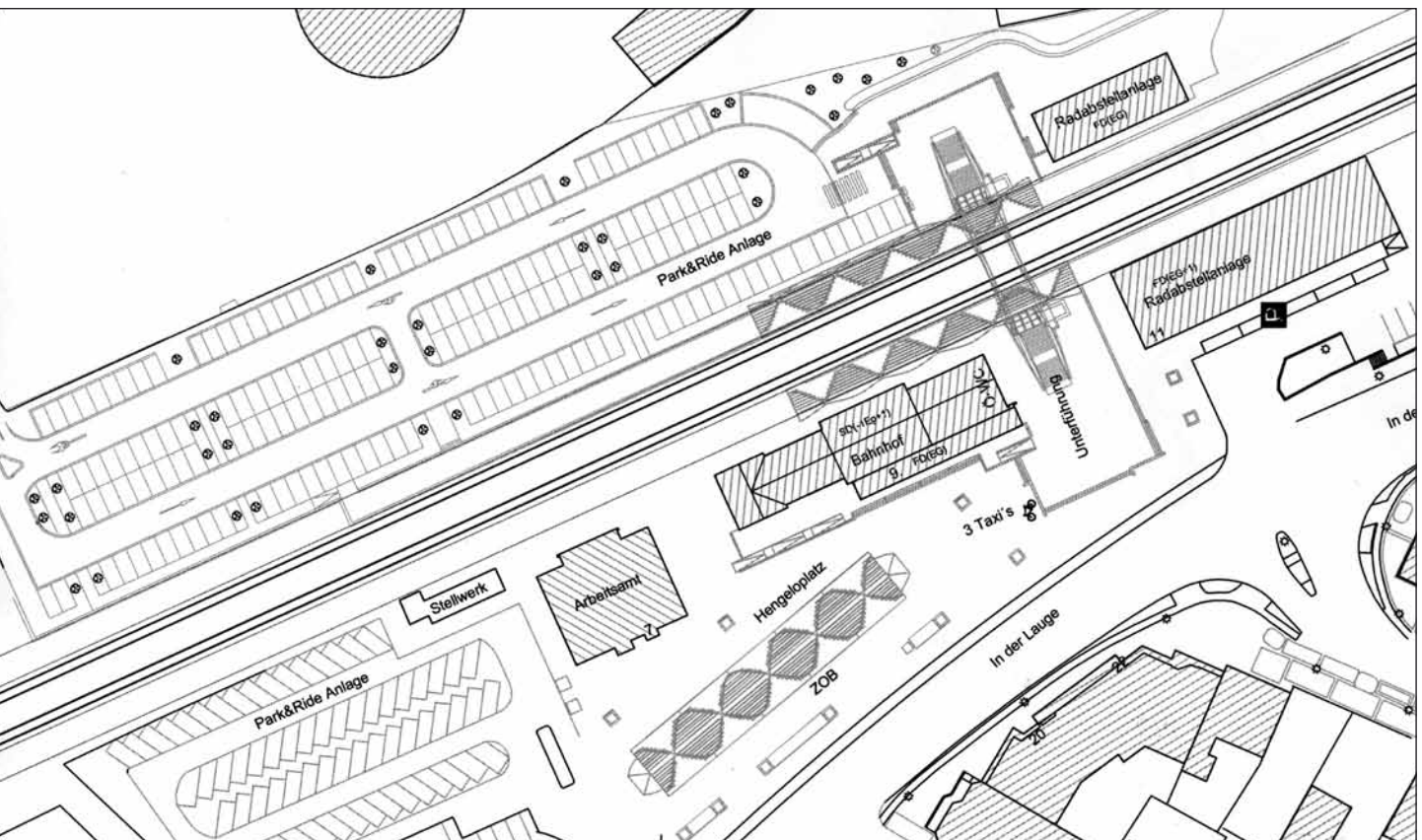
Emsdetten, dem Städtebauministerium NRW, der Bezirksregierung Münster und dem Zweckverband grundsätzlich abgestimmt.

Auch das historische Empfangsgebäude war stark sanierungsbedürftig, untergenutzt und wenig attraktiv. Die letzten Nutzer des Erdgeschosses waren die Fahrkartenausgabe, ein Zeitschriftenhandel und eine Kneipe, die alle in einfachen, veralteten und teils beengten Räumen untergebracht waren. Die Empfangshalle war aufgrund der geringen Deckenhöhe und der veralteten Gestaltung wenig attraktiv. Das 1. Empfangsgebäudepaket NRW ermöglichte der Stadt schließlich, auch das Bahnhofsgebäude zu erwerben und als zentralen Baustein ihrer umfassenden Planung rund um den Bahnhof zu entwickeln. Die gutachterliche Prüfung ergab, dass die Bausubstanz des Bahnhofsgebäudes zwar durch erhebliche Umbauten und Veränderungen sowie die vernachlässigte Instandhaltung stark sanierungsbedürftig war, aber durchaus erhalten und in moderner Form saniert werden konnte. Die Unterbringung der von der Stadt vorgesehenen, überwiegend fahrgastorientierten Nutzungen wäre unproblematisch.

**Umgestaltung** Nach intensiver politischer Beratung wurden der Erwerb und die Sanierung des Gebäudes beschlossen. Dazu wurde die historische Hülle entkernt und neue Grundrisse geschaffen, um großzügigere Mieteinheiten zu ermöglichen. Stadtseitig hat das Gebäude nach Wegnahme der Außenfassade im südlichen Gebäudeteil eine transparente, vorstehende Glasfront mit mehreren Eingängen erhalten, die auf einem Sockel in Erdgeschosshöhe mit breiter Treppenanlage steht. Die Glasfront gibt den Blick auf die großzügige, zentral im Gebäude gelegene Empfangshalle mit Durchgang zum Gleis frei, die sich nunmehr über alle Geschossebenen bis zum Dach erstreckt.

Um die Empfangshalle gliedern sich eine Bäckerei mit einer breiten, zur Empfangshalle offenen Verkaufstheke

Rahmendaten	
Baujahr	1855
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	790 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	3.200 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 36.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	756 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	42 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Stadt Emsdetten
Erwerb	2005
Sanierung	10.2005 – 12.2006
Nutzungen	Fahrkartenagentur, Bäckerei, Zeitschriften, Gaststätte, Veranstaltungsräume VHS
Nutzfläche	647 m <sup>2</sup>
Investitionen	rd. 1,991 Mio. Euro (rd. 3.079 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	969.000 Euro Städtebauförderung
Gesamtkonzeption	Stadt Emsdetten, Fachdienst 63 Bauaufsicht und Gebäudemanagement
Architekten	Architekturbüro Recker, Emsdetten



## Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Emsdetten

	Vorher	Nachher	
<b>Erdgeschoss</b>	433 m <sup>2</sup>	440 m <sup>2</sup>	davon Cafe / Bistro Fahrkartenagentur 111 m <sup>2</sup> Empfangshalle 103 m <sup>2</sup> Zeitschriftenhandel 67 m <sup>2</sup> Gaststätte „Moderne Zeiten“ 139 m <sup>2</sup> Sparkasse (Automatenraum) 20 m <sup>2</sup>
<b>1. Obergeschoss</b>	323 m <sup>2</sup>	207 m <sup>2</sup>	davon Büro Taxizentrale 92 m <sup>2</sup> Büro Immobilienmakler 47 m <sup>2</sup> Veranstaltungsraum VHS 68 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>756 m<sup>2</sup></b>	<b>647 m<sup>2</sup></b>	

<b>Bahnhofsvorplatz und Anbindung an die Innenstadt</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Emsdetten
Baujahr	2008
Neugestaltete Fläche	rd. 1.030 m <sup>2</sup>
Investitionsvolumen	230.000 Euro
Förderung	92.000 Euro (Städtebauförderung)
<b>P&amp;R / Kiss&amp;Ride-Anlage</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Emsdetten
Baujahr	2008
Neugestaltete Fläche	rd. 6.250 m <sup>2</sup>
Anzahl P&R	164
Anzahl K&R	7
Anzahl Radabstellplätze	300
Investitionsvolumen	1,414 Mio. Euro
Förderung (ÖPNVG)	1,049 Mio. Euro
<b>Fahrradabstellanlage</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Emsdetten
Baujahr	2008
Neugestaltete Fläche	rd. 600 m <sup>2</sup>
Anzahl Radabstellplätze	1.000, auf zwei Ebenen
Investitionsvolumen	ca. 1 Mio. Euro
Förderung (ÖPNVG)	ca. 750.000 Euro
<b>Busbahnhof (ZOB)</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Emsdetten
Baujahr	2001 – 2004 in zwei Abschnitten
Neugestaltete Fläche	rd. 3.850 m <sup>2</sup>
Anzahl Bushaltestellen	5
Investitionsvolumen	2,435 Mio. Euro
Förderung (ÖPNVG)	1,686 Mio. Euro
<b>Modernisierung Bahnsteiganlagen</b>	
Maßnahmenträger	DB Station&Service AG
Baujahr	2006 – 09
Investitionsvolumen	ca. 6,484 Mio. Euro
Förderung	ca. 4,823 Mio. Euro (ÖPNVG / BSchWAG)
Anteil Stadt	ca. 500.000 Euro (Unterführung / Besondere Dächer)
(Zahlen vorläufig, Maßnahme noch nicht vollendet, Bahnsteigdächer stehen noch aus)	

und Stehtischen, ein Zeitschriftenhandel, eine private Fahrkartenagentur mit ebenfalls offener Theke und der Eingang zur Gaststätte im nördlichen Gebäudeteil an. Die Gaststätte mit gutbürgerlichem Angebot verfügt stadtseitig über eine großzügige Außenterrasse.

Das Obergeschoss wird über ein neues, zentrales Treppenhaus erschlossen. Hier sind zwei Büroeinheiten an einen Immobilienmakler und einen Taxiunternehmer vermietet sowie Veranstaltungs- und Kursräume der Volkshochschule untergebracht. Schallemissionen der Züge werden durch geeignete Fenster und die entsprechend gedämmte Fassade zurückgehalten und stören nicht.

**Umeld** Nachdem die Stadt zunächst 2002 den neuen Busbahnhof mit seinem prägenden Dach auf dem Inselbussteig fertig stellte, wurden 2005/06 das Bahnhofsgebäude mit Hilfe der Städtebauförderung NRW saniert und stadtseitig eine zweigeschossige Radabstellanlage für 1.000 Fahrräder mit Hilfe der Verkehrsförderung NRW errichtet.

Die DB Station&Service AG begann 2007 mit dem Bau einer Unterführung mit Aufzügen zu den Bahnsteigen und der Aufhöhung der beiden Außenbahnsteige. Diese Arbeiten wurden – bis auf die Überdachungen – im Herbst 2008 abgeschlossen. Die Stadt beteiligt sich auf Basis der mit der DB Station&Service AG geschlossenen Bau- und Finanzierungsvereinbarung mit erheblichen Eigenmitteln an den Maßnahmen der Verkehrsstation. Parallel zum Ausbau der Verkehrsstation hat die Stadt auch die Maßnahmen im rückwärtigen Umfeld mit der Einrichtung einer P&R-Anlage und einer weiteren Radabstellanlage mit 300 Stellplätzen umgesetzt. Damit wurde einerseits eine jahrelang bestehende Brache beseitigt, andererseits wurden die rückwärtigen Stadtteile an den Bahnhof angebunden und so die Verkehrsschnittstelle erheblich gestärkt. Die von der Stadt Emsdetten in Eigenregie errichteten Teilprojekte sind komplett fertig gestellt. Die DB AG hat die Überdachung der Bahnsteige trotz mittlerweile sehr langer Bearbeitungs- und Vorlaufzeit noch nicht abgeschlossen.



## Eschweiler

Nach rund 15 Jahren Leerstand wurde mit dem Bahnhofsgebäude Eschweiler eines der ältesten, weitgehend original erhaltenen Empfangsgebäude des Landes wieder hergerichtet.





## 2.2 Erwerb und Betrieb durch eine Kommune

**Bahnhof** Der Bahnhof „Eschweiler Hbf.“ liegt an der Hauptstrecke Aachen-Köln und wird im Regionalverkehr durch die DB Regio AG in kurzen Takten bedient. Die zweigleisige, elektrifizierte Strecke wird von Fernverkehrszügen nach Brüssel und Paris, schweren Güterzügen sowie Regionalzügen mit Diesel- und Elektrotraktion befahren. Die Geschwindigkeit der täglich insgesamt

86 Züge beträgt maximal 160 km/h. Die Regionalzüge zweier Linien halten in Eschweiler im Stundentakt. Das Bahnhofsgebäude grenzt unmittelbar an den Hausbahnsteig in rund neun Metern Abstand zur Bahnsteigkante. Gleichzeitig liegt es an einer Kurve mit mehreren Weichen des Streckengleises, wodurch leichte Erschütterungen und Geräuschemissionen ausgelöst werden. Der Bahnhof liegt außerhalb des Zentrums in einer durch Wohnbebauung geprägten Randlage.

**Bahnhofsgebäude** Das Bahnhofsgebäude ist eines der ältesten, weitgehend original erhaltenen Empfangsgebäude in Nordrhein-Westfalen. Das Gebäude wies zwar – auch aufgrund von Wassereintritten in den 1980er Jahren – erhebliche Instandhaltungsdefizite insbesondere im Bereich des Innenausbaus, der Haustechnik und der Fenster auf, aber das Dach und die Grundsubstanz waren noch soweit in Ordnung, dass der Erhalt und die Wiedernutzung des Gebäudes möglich war. Das Gebäude stand seit rund 15 Jahren weitgehend leer, lediglich ein Relaisraum der DB Netz AG und die Fahrkartenausgabe waren letzte Nutzer.

**Umgestaltung** Spontane Nutzungsideen für öffentliche und/oder Vereinsnutzungen wurden rasch als unrentierbar verworfen. Da die Stadt Eschweiler vor Jahren bereits ein anderes Bahnhofsgebäude als Kulturbahnhof ausgebaut hatte und damit entsprechende Räumlichkeiten zur Verfügung stehen, entschied man sich für eine fahrgast- und wirtschaftlichkeitsorientierte Nut-

Rahmendaten	
Baujahr	um 1870
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	7.126 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	1.840 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 55.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	697 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	90 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Stadt Eschweiler
Erwerb	2005 Empfangsgebäude einschl. Vorplatz
Sanierung	06.2007 – 06.2008
Nutzungen	Fahrausweisverkauf, Kiosk, Zahnarztpraxis, Steuerberatungsbüro, öffentl. WC, Atelier
Nutzfläche	817 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	19 (Vollzeit)
Investitionen	rd. 1,7 Mio. Euro (rd. 2.081 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	rd. 256.000 Euro (Städtebauförderung)
Architekten	pbs Architekten, Aachen



zung dieses Bahnhofsgebäudes. Schon sehr früh stand daher fest, dass der personenbediente Fahrausweisverkauf erhalten, aufgewertet und durch einen Kiosk ergänzt werden sollte. Zudem wurde eine öffentliche Toilettenanlage im Bahnhofsgebäude installiert.

Im Erdgeschoss entstand in den ehemaligen Räumen der Empfangshalle, der Fahrkartenausgabe und der Gaststätte eine Zahnarztpraxis. Ebenfalls im Erdgeschoss ist der Technikraum der DB Netz AG untergebracht. In die neue Eingangshalle wurde ein Kiosk mit Nebenräumen integriert; auch die Räume der neuen Fahrkartenausgabe wurden entsprechend angebunden. In der neuen Empfangshalle wurden die ursprünglich vorhandenen hohen Decken wieder zur Geltung gebracht und die neuen Räume in einer offenen und modernen Bauweise gestaltet, die einen spannenden Kontrast zur sanierten klassizistischen Fassade bieten.

Das Obergeschoss wurde an eine Steuerberaterkanzlei und an einen Künstler vermietet. Im Dachgeschoss sind Nebenräume der Mieter untergebracht. Damit konnte eine Vollvermietung erreicht werden.

Im Zuge der Sanierung des denkmalgeschützten Gebäudes wurde – mit Ausnahme der neuen Eingangshalle und der von der DB AG genutzten Räume – im Erd- und Obergeschoss unter den neuen Oberböden eine schwimmende Trittschalldämmung mit Gussasphalt eingebaut. Der Fußboden im nicht ausgebauten Dachgeschoss wurde aus wärme- und schalltechnischen Gründen mit einer begehbaren Dämmung unter einer Spanplattenkonstruktion errichtet. Mit Ausnahme des alten Treppenhauses sind alle Holzfenster in Absprache mit der Denkmalbehörde als Sprossenfenster mit der geforderten Schallschutzqualität erneuert worden; diese sind auf der Bahngleisseite zusätzlich als Kastenfenster mit einem Schalldämmmaß von bis zu 49 dB ausgebildet worden.

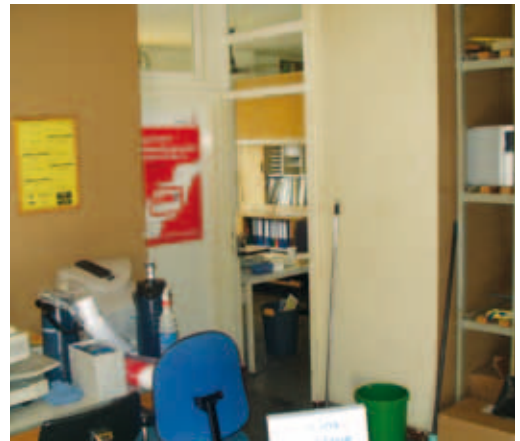
**Umfeld** Die Stadt Eschweiler hatte bereits in den 1980er Jahren den im Eigentum der Deutschen Bahn AG stehenden Bahnhofsvorplatz auf Basis eines Gestattungsvertrags als Vorplatz, Busvorfahrt, P&R-Anlage und Taxistellplatzanlage mit Hilfe der Landesförderung ausgebaut. Mit dem Erwerb zusammen mit dem Bahnhofsgebäude ist die Funktion nunmehr nachhaltig gesichert.

Die Stadt beabsichtigt in nächster Zeit, den Bahnhofsvorplatz mit Unterstützung der Städtebauförderung des Landes NRW neu zu gestalten.

2006 erwarb die Stadt zusätzlich über die BEG NRW den maroden, nicht denkmalgeschützten Güterschuppen und errichtete auf dieser Fläche nach Abriss Mietstellplätze.

#### Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Eschweiler

	Vorher	Nachher	
<b>Erdgeschoss</b>	439 m <sup>2</sup>	411 m <sup>2</sup>	davon Kiosk 31 m <sup>2</sup> Fahrkartenagentur 34 m <sup>2</sup> Empfangshalle 52 m <sup>2</sup> Zahnarztpraxis 216 m <sup>2</sup> Öffentliches WC 15 m <sup>2</sup> Technikraum DB Netz AG 63 m <sup>2</sup>
<b>1. Obergeschoss</b>	258 m <sup>2</sup>	347 m <sup>2</sup>	davon Kanzlei Steuerberater / Rechtsanwalt 227 m <sup>2</sup> Atelier Kunstschule 88 m <sup>2</sup> Büro 32 m <sup>2</sup>
<b>Dachgeschoss</b>	Dachraum	59 m <sup>2</sup>	Archiv Kanzlei 59 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>697 m<sup>2</sup></b>	<b>817 m<sup>2</sup></b>	



# Espelkamp

In dem prägnanten Bau mit hoher, verglaster Empfangshalle wurden moderne Mietflächen für den Fahrausweisverkauf und die Gastronomie geschaffen.



## 2.2 Erwerb und Betrieb durch eine Kommune

**Bahnhof** Der Bahnhof Espelkamp liegt an der Strecke Bielefeld-Herford-Rahden und wird durch Regionalzüge der eurobahn im Stundentakt bedient. Die Verkehrsstation verfügt über einen Hausbahnsteig am Bahnhofgebäude. Im Gebäude ist ein Stellwerk der DB Netz AG untergebracht, das auch weiterhin erhalten bleiben muss. Der Bahnhof liegt in rund 500 Metern Entfernung zum Stadtkern und ist von mehrgeschossigen Wohngebäuden, der Brache der alten, nicht mehr benötigten Ladestraße und einem Waldstück umgeben.

**Bahnhofsgebäude** Aufgrund von vorangegangenen, landesseitig unterstützten Planungsabstimmungen bestand bereits ein Konzept zur Aufwertung und Entwicklung des Bahnhofsbereichs, das entsprechend konkretisiert wurde.

Zentraler Baustein war die Entwicklung des Bahnhofsgebäudes, einem prägnanten Bau mit hoher, verglaster Empfangshalle. Weite Teile des Gebäudes wie Gepäckabfertigung, ehemalige Büroräume der Bahn sowie die großflächige Güterhalle standen leer; der Fahrkartenverkauf erfolgte an einem alten verglasten Schalter ohne Kundenbereich. Die Gastronomiefläche war wenig attraktiv. Der Bahnhofsvorplatz existierte zwar, wies aber kaum Aufenthaltsqualität auf. Die Innenstadt war nur auf Umwegen zu erreichen.

**Umgestaltung** Das Bahnhofsgebäude wurde durch die Stadt Espelkamp vollständig saniert. Ziel war der Erhalt und Ausbau der fahrgastorientierten Nutzungen. Um eine Optimierung des Services und der Aufenthaltsqualität zu ermöglichen, wurden moderne Mietflächen für den Fahrausweisverkauf und die Gastronomie geschaffen.

Der Fahrausweisverkauf erfolgt nun durch einen Agenturbetreiber. Die Agentur – ergänzt durch ein Reisebüro – ist in eigenen Räumen untergebracht, die sich mit einem modernen, kundenfreundlichen Verkaufsbereich zur Empfangshalle öffnen.

Auch für die Gaststätte wurde ein neuer Betreiber gefunden, der die sanierten Räume mit einem neuen Konzept bewirtschaftet. Als neue Nutzung wurde eine Postagentur im Gebäude untergebracht. Das Stellwerk und die Technikräume blieben erhalten und sind an die DB Netz AG vermietet.

Rahmendaten	
Baujahr	1960
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	3.780 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	600 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 26.500
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	Instandsetzungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	559 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	83 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Stadt Espelkamp
Erwerb	2004 Gebäude mit Güterhalle einschl. Vorplatz und Zufahrt
Sanierung	12.2004 – 07.2008 (Abschnitte)
Nutzungen	Fahrkartenagentur mit Reisebüro und Postagentur, Jugendtreff, Gaststätte
Nutzfläche	706 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	11 (Vollzeit), 2 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 383.665 Euro (rd. 543 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	rd. 82.800 Euro (Städtebauförderung), rd. 80.000 Euro (Zweckverband VVOWL für Einbau der „Mobilagentur“)
Architekt	Jürgen Gruhn, Espelkamp



### Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Espelkamp

	Vorher	Nachher	
<b>Erdgeschoss</b>	559 m <sup>2</sup>	706 m <sup>2</sup>	davon Fahrkartenagentur / Postagentur / Reisebüro 174 m <sup>2</sup> Empfangshalle 75 m <sup>2</sup> Gaststätte „Alt Athen“ 106 m <sup>2</sup> Stellwerk DB Netz AG 101 m <sup>2</sup> Jugendzentrum Real Life e.V. 250 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>559 m<sup>2</sup></b>	<b>706 m<sup>2</sup></b>	

<b>Bahnhofsvorplatz, Anbindung an die Innenstadt und Grünflächen</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Espelkamp
Baujahr	2006
Neugestaltete Fläche	10.432 m <sup>2</sup>
Investitionsvolumen	250.670 Euro
Förderung	137.000 Euro (Städtebauförderung)
<b>P&amp;R / Kiss&amp;Ride-Anlage</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Espelkamp
Baujahr	2006
Neugestaltete Fläche	rd. 2.350 m <sup>2</sup>
Anzahl P&R	38
Anzahl K&R	3
Anzahl Radabstellplätze	30
Investitionsvolumen	318.000 Euro
Förderung (ÖPNVG)	250.000 Euro
<b>Modernisierung Hausbahnsteig</b>	
Maßnahmenträger	DB Station&Service AG
Baujahr	2006 / 07
Investitionsvolumen	ca. 322.000 Euro
Förderung	204.000 Euro (ÖPNVG / BSchWAG)

Die an das Empfangsgebäude angebaute Güterhalle wurde durch die Stadt Espelkamp ausgebaut und an den Verein „Real Life e.V.“ vermietet, der hier einen Jugendtreff eingerichtet hat und betreibt.

Der Umbau des Bahnhofsgebäudes erfolgte auf Basis einer Baugenehmigung des Eisenbahnbundesamts Essen, da das Gebäude aufgrund des Stellwerks und der Technikräume weiterhin eisenbahnrechtlich gewidmet ist.

**Umfeld** Das Konzept für das Bahnhofsumfeld wurde nach erfolgter Bewilligung der Landesförderung zügig umgesetzt. Eine großzügige fußläufige und vor allem direkte Anbindung an die Innenstadt wurde geschaffen, der Bahnhofsvorplatz neu gestaltet (Städtebauförderung NRW).

Die Verkehrsschnittstelle mit einer Bushaltestelle, Kurzzeitparkzone (Kiss&Ride-Plätze) und rund 30 P&R-Stellplätzen wurde mit Hilfe der Verkehrsförderung NRW errichtet.

Gemeinsam mit der BEG NRW wird aktuell die städtebauliche Entwicklung der nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Ladestraße angegangen.

Die Modernisierung und Aufhöhung des Hausbahnsteigs wurde im Zeitraum 2006 und 2007 durch die DB Station&Service AG mit erheblicher Unterstützung durch Landes- und Bundesmitteln im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ durchgeführt.



## Gummersbach Dieringhausen

Das prägnante Gebäude spiegelt eindrucksvoll die Bedeutung des Eisenbahnknotenpunktes Dieringhausen um die Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert wieder. Mit Hilfe bürgerschaftlichen Engagements ist es der Stadt Gummersbach gelungen, das Bahnhofsgebäude wieder herzurichten.





## 2.2 Erwerb und Betrieb durch eine Kommune

**Bahnhof** Der Bahnhof Dieringhausen liegt an der Strecke Köln-Marienheide, ist einer von zwei Haltepunkten auf Gummersbacher Stadtgebiet und wird durch die Regionalbahn der DB Regio AG im Stundentakt bedient. Der Gleisbereich liegt in Dammlage des Bahnhofsgebäudes und besteht aus einem Mittelbahnsteig. Ein zweiter Bahnsteig wurde stillgelegt. Der Bahnsteig ist über einen von der Bahnhofshalle ausgehenden Tunnel mit Treppenanlage erschlossen. Eine Reaktivierung des ehemaligen Aufzugs oder eine sonstige Erreichbarkeit des Bahnsteigs für mobilitätseingeschränkte Reisende wird seitens der Stadt angestrebt. Während der Bahnhof Dieringhausen als Baudenkmal erhalten und entwickelt wird, wird das jüngere Empfangsgebäude in Gummersbach im Zuge der Revitalisierungsmaßnahme des Steinmüllergeländes durch einen neuen, kombinierten Bahn-/Busbahnhof ersetzt. Die Stadt Gummersbach hatte beide Empfangsgebäude erworben.

Das Bahnhofsgebäude befindet sich im Süden der Stadt Gummersbach am östlichen Ortsrand des Ortsteils Dieringhausen. Die Umgebungsbebauung ist geprägt durch eine gemischte Bauweise. Westlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich Wohnbebauung; auf der gegenüberliegenden Straßenseite Einzelhandel und Gastronomie.

**Bahnhofsgebäude** Bei dem repräsentativen Gebäude handelt es sich um einen Massivbaukörper, der sich in einen eingeschossigen polygonalen Mittelbau und jeweils beidseitig angebaute, zweigeschossige Seitenrisalite gliedert. Das Gebäude ist partiell unterkellert.

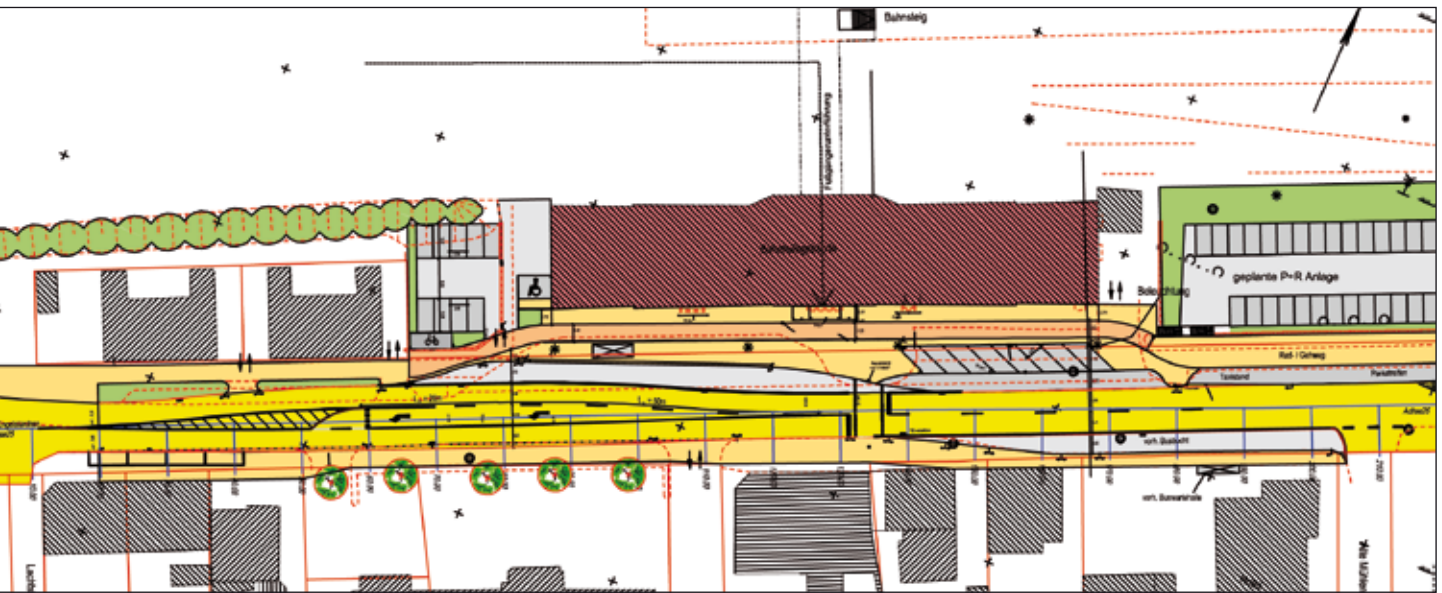
Das Bahnhofsgebäude war insgesamt stark sanierungsbedürftig. Instandsetzungserfordernisse wurden in erheblichem Umfang an den Außenwänden, den Dächern und den Fenstern sowie den Außentüren festgestellt. Hinzu kamen Maßnahmen, die zur Umnutzung

erforderlich waren (Grundrissveränderungen, haustechnische Installationen, Fußboden, Wand- und Deckenoberflächen).

Das Bahnhofsgebäude ist Teil einer sich über 1,2 Kilometer erstreckenden Gesamtanlage, historisch bestehend aus Personenbahnhof, Rangierbahnhof, Güterbahnhof und Betriebsbahnhof, die insgesamt Denkmalqualität besitzt und jenseits der Nutzung durch die Regionalbahn in weiten Teilen vom Eisenbahnmuseum Dieringhausen bewirtschaftet wird. Die Größe der Anlage und gestalterische Qualität zeugen von der Bedeutung Dieringhausens als Verkehrsknotenpunkt um die Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Wegen des Verwertungsdrucks für einen brach liegenden Bahngeländestreifen unmittelbar an der B 55 und zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität hat die Stadt Gummersbach ab dem Jahr 2001 eine Rahmenplanung für diesen Bereich Dieringhausens betrieben, die einen Schwerpunkt in der Nutzungsbelebung des Bahnhofsgebäudes und der Erneuerung des Bahnhofsvorplatzes hatte. Einen attraktiven Vorplatz sowie eine P&R-Anlage hat die Stadt 2002 geplant und 2003 zur Förderung nach GVFG beantragt. Nachdem privates Engagement bezüglich des Empfangsgebäudes nicht erfolgreich war, hat die Stadt Ende 2004 das weitgehend leer stehende Gebäude erworben.

**Umgestaltung** Das im Zuge der Wertermittlung beziehungsweise des Ortstermins umrissene Nutzungskonzept wurde weitgehend umgesetzt. Danach sollte die Wartehalle – als zwingend notwendiger Zugang zum Bahnsteig – erhalten bleiben. Die Nutzung eines Bereichs des Erdgeschosses durch die Sparda-Bank sollte ebenso Bestand haben wie die Gastronomienutzung. In den ehemaligen Räumen der DB AG im Erd- und Obergeschoss war eine Gewerbe-, Lager- und Büronutzung angedacht. Der Bereich der ehemaligen Gepäckabfertigung sollte

Rahmendaten	
Baujahr	1912
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	2.551 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	1.305 Reisende pro Tag (2008)
Einwohner	ca. 52.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	1.397 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	ca. 70 %
Erwerb und Entwicklung	
Eigentümer	Stadt Gummersbach
Erwerb	11.2004
Sanierung	01.2005 – 04.2009
Nutzungen	Eingangshalle, Restaurant, Kiosk, Bank, Büros, Vereinsräume, Wohnungen
Nutzfläche	1.129 m <sup>2</sup>
Investitionen	rd. 600.000 Euro
Förderung	106.000 Euro (Städtebauförderung)



aufgrund des schlechten Zustandes nicht genutzt werden. Die Wohnungen im Obergeschoss sollten weiterhin Bestand haben; die leerstehenden Wohnungen im Dachgeschoss, die sich zudem in einem schlechten Zustand befanden, sollten aufgegeben werden.

Nach ersten notwendigen Reparaturen hat die Stadt dann mit eigenen Kräften ein Konzept zur Belegung und baulichen Verbesserung des Bahnhofsgebäudes entwickelt, das im Wesentlichen – aufgrund der Haushaltssituation der Stadt – Baumaßnahmen erst in Absprache mit neuen Mietern vorsah. Eine umfassende Sanierung musste auch aus einem weiteren Grund zurückgestellt werden: 2005 kündigte der Landesbetrieb Straßen NRW an, die vor dem Bahnhof ver-

laufende Bundesstraße zu erneuern. Die Stadt hat sich daraufhin zu einer Gemeinschaftsmaßnahme mit dem Landesbetrieb und zu einer abgespeckten Vorplatzgestaltung durchgerungen, zumal die beantragte GVFG-Förderung für die große Umbaumaßnahme mit P&R-Anlage in weiter Ferne lag.

Während der Bauphase 2007 wurden die Verhandlungen mit einem kleinen Internetcafe erfolgreich abgeschlossen. Die Sparda-Bank, das Büro eines Taxiunternehmens, ein Kiosk, die DB Regio AG und eine Familie konnten als Mieter gehalten werden. Nach Fertigstellung des Vorplatzes ist es der Stadt gelungen, wieder einen Pächter für das Bahnhofslokal zu finden. Die Schwierigkeit lag in der Größe des Lokals und dem Wunsch

der Stadt, den nach Abbruch von alten Kegelbahnen wieder gefundenen Wartesaal mit einer Raumhöhe von mehr als sieben Metern möglichst unverändert zu erhalten. Nach umfangreichen Arbeiten zur Schaffung der technischen Voraussetzungen und einer tragfähigen Verbindung der denkmalpflegerischen Ansprüche und der des Restaurantbetreibers eröffnete im April 2009 ein China-Restaurant im Bahnhof Dieringhausen. Da auch die von der Stadt modernisierte Wohnung über dem Restaurant mitgemietet ist, ist die rechte Gebäudehälfte nahezu vollständig genutzt. Die Dachgeschossebene kann als Speicherraum weiter verwendet werden.

In der linken Gebäudehälfte haben neben der Sparda-Bank und dem Taxiunternehmen das Bahnsozialwerk und ein Männergesangsverein Räume bezogen. Darüber hinaus wird derzeit mit einer Reise- und Fahrkartenagentur verhandelt. Im Obergeschoss steht neben der vermieteten Wohnung und den Räumen der DB Regio AG nur noch ein Büroraum leer.

**Umfeld** Nachdem das Bahnhofsgebäude 2008/09 mit erheblichem bürgerschaftlichem Engagement einen neuen Anstrich erhalten hat und der Bahnhofsvorplatz mit neuer Pflasterung, barrierefreiem Zugang, Bushaltestellen, Beleuchtung und Möblierung versehen ist, stellt sich die städtebaulich-gestalterische wie funktionale Situation am Bahnhof Dieringhausen gegenüber 2005 völlig anders dar. Die völlig unzureichende Stellplatzsituation konnte im Rahmen der engen Grundstücksverhältnisse verbessert werden. Ergänzend hat die Stadt in Bahnhofsnähe eine Fläche für Stellplätze von der DB AG angepachtet. Der Bau einer P&R-Anlage mit circa 100 Plätzen steht noch aus.

Auch wird die Stadt den Bedarf für Fahrradabstellplätze weiter beobachten, um im Bedarfsfall zu Verbesserungen zu gelangen.

### Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Gummersbach Dieringhausen

	Vorher	Nachher		
<b>Erdgeschoss</b>	757 m <sup>2</sup>	757 m <sup>2</sup>	davon	
			China-Restaurant	369 m <sup>2</sup>
			Sparda-Bank	96 m <sup>2</sup>
			Taxi-Zentrale	43 m <sup>2</sup>
			Bahnsozialwerk	36 m <sup>2</sup>
			Kiosk	17 m <sup>2</sup>
			Büro	16 m <sup>2</sup>
			Vereinsräume	132 m <sup>2</sup>
Ladenlokal	48 m <sup>2</sup>			
<b>1. Obergeschoss</b>	372 m <sup>2</sup>	372 m <sup>2</sup>	davon	
			Wohnung 1	129 m <sup>2</sup>
			Wohnung 2	129 m <sup>2</sup>
			Büro 1	66 m <sup>2</sup>
			Büro 2	48 m <sup>2</sup>
<b>Dachgeschoss</b>	250 m <sup>2</sup>	0 m <sup>2</sup>	Speicher	0 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>1.379 m<sup>2</sup></b>	<b>1.129 m<sup>2</sup></b>		

<b>Neugestaltung Bahnhofsvorplatz/B55</b>		
Maßnahmenträger	Landesbetrieb Straßen NRW und Stadt Gummersbach	
Baujahr	2006/07	
Neugestaltete Fläche	rd. 3.900 m <sup>2</sup>	
Investitionsvolumen	337.000 Euro	
	Anteil Landesbetrieb Straßen NRW	161.000 Euro
	Anteil Discountmarkt (Abbiegespur)	16.000 Euro
	Anteil Stadt Gummersbach	160.000 Euro
Förderung (GVFG)	77.000 Euro für Stadtanteil	



# Havixbeck

Der Erwerb des zweckmäßigen Bahnhofsgebäudes ist Teil eines umfassenden Entwicklungskonzeptes des Bahnhofsbereichs. Ergebnis ist eine optimierte, moderne Verkehrsschnittstelle.



## 2.2 Erwerb und Betrieb durch eine Kommune

**Bahnhof** Der Bahnhof Havixbeck liegt an der eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke der „Baumbergebahn“ von Münster nach Coesfeld. Im Stundentakt halten dieselgetriebene Regionalzüge der DB Regio AG. Der Bahnhof Havixbeck liegt außerhalb des Kernortes im Ortsteil Lasbeck im Außenbereich. Im Umfeld befinden sich vorwiegend landwirtschaftliche Flächen und einige wenige Gewerbe- und Wohnbauten. Der Bahnhof liegt in einer Hochlage, das unmittelbare Umfeld war durch die Instandsetzungsbedürftige Zufahrt und den veralteten, ungeordneten Vorplatz mit Busschleife und Stellplätzen geprägt. Die Verkehrsstation bestand als Kreuzungsbahnhof aus zwei Gleisen mit einem niedrigen Hausbahnsteig sowie einem niedrigen Inselbahnsteig.

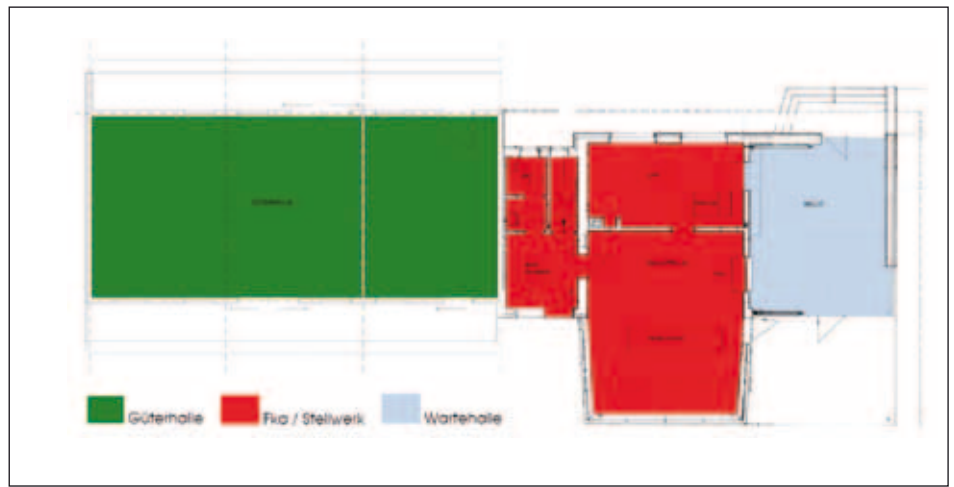
**Bahnhofsgebäude** Das Bahnhofsgebäude ist ein eingeschossiger Zweckbau aus dem Jahr 1974, der – als Ersatz für das historische Bahnhofsgebäude – zur Unterbringung eines mechanischen Stellwerks mit Fahrkartenschalter, Technikräumen und einer Wartehalle genutzt wurde. Von der ursprünglichen Bebauung blieb die direkt angrenzende, 1927 errichtete Güterhalle erhalten. Das Bahnhofsgebäude und die in einfacher Fachwerkbauweise errichtete Güterhalle wiesen einen einfachen, aber vorwiegend befriedigenden baulichen Zustand auf.

**Umgestaltung** Die Gemeinde Havixbeck hatte bereits im Jahr 2000 gemeinsam mit dem Land NRW, der Bezirksregierung Münster und der DB Station&Service AG ein umfassendes Entwicklungskonzept für den Bahnhofsbereich abgestimmt. Das Konzept sah die gesamthafte Modernisierung der Verkehrsstation und Verkehrsschnittstelle am Bahnhof Havixbeck vor. Ziel der Gemeinde war es, die Nutzung der Verkehrsanlagen durch Schaffung von kurzen Umsteigebeziehungen zu optimieren.

Im Jahr 2004 erwarb die Gemeinde Havixbeck das Bahnhofsgebäude, die Güterhalle sowie die Bahnhofszufahrt und den Bahnhofsvorplatz. Damit schuf sie Voraussetzungen für die Konkretisierung der Planungen und die Umsetzung ihres Konzepts. Auf Basis einer Bau- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB Station&Service AG und unter Nutzung der Verkehrsförderung des Landes NRW setzte die Gemeinde die Maßnahmen im Jahr 2006 um.

Zentrales Element der Planung war die Einrichtung eines Kombibahnsteigs Bus/Bahn. Dazu wurden der Hausbahnsteig auf 76 cm aufgehöhht und auf dem Vorplatz neue Haltestellen für zwei Busse geschaffen. Auf dem Kombibahnsteig wurde ein großes Dach errichtet.

Rahmendaten	
Baujahr	1974
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	3.200 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	773 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 12.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	geringer Instandsetzungsbedarf
Nutzfläche Gebäude	246 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	64 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Gemeinde Havixbeck
Erwerb	09.2004
Instandsetzung	Empfangsgebäude: keine Maßnahmen, Güterhalle: Umnutzung
Nutzungen	Empfangsgebäude: Stellwerk, Fahrkartenverkauf, Wartehalle; Güterhalle: Soziales „Möbelmagazin“
Nutzfläche	246 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	3
Investitionen	keine ins Gebäude
Förderung	keine
Architekten	kein Umbau erforderlich



### Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Havixbeck

	Vorher	Nachher	
<b>Erdgeschoss</b>	246 m <sup>2</sup>	246 m <sup>2</sup>	davon Stellwerk/ Fahrkartenschalter 88 m <sup>2</sup> Wartehalle 40 m <sup>2</sup> Güterhalle 118 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>246 m<sup>2</sup></b>	<b>246 m<sup>2</sup></b>	

Die Zufahrt zum Bahnhof wurde umfassend erneuert und unmittelbar am Kombibahnsteig Behinderten-, Taxi- und zahlreiche Fahrradstellplätze geschaffen. Das direkte Umfeld des Bahnhofsgebäudes wurde ebenfalls neu gestaltet. Ende 2006 konnte die Einweihung der Gesamtmaßnahme gefeiert werden.

Die Gemeinde hat die historische Güterhalle einem sozialen Verein zur Verfügung gestellt, der diesen instand gesetzt hat und ihn als „Möbelmagazin“ nutzt. Der Verein arbeitet gespendete Altmöbel auf und verkauft diese. Die Erlöse werden für soziale Zwecke gespendet.

Das Bahnhofsgebäude wurde in seiner Gestaltung und Funktion zunächst belassen. Mit der DB Netz AG schloss die Gemeinde einen Mietvertrag über die Räume des Stellwerks und des Fahrkartenschalters. Die Wartehalle wird von der Gemeinde betrieben.

Der Ankauf des Bahnhofsgebäudes ist auch mit Blick auf die langfristige Perspektive erfolgt – sobald die geplante Realisierung des elektronischen Stellwerks auf der Strecke umgesetzt wird, wird die DB Netz AG das alte mechanische Stellwerk und den Fahrkartenverkauf aufgeben, so dass die Gemeinde dann eine Umgestaltung und Neunutzung des Gebäudes nach ihren Zielen vornehmen kann.

<b>Verkehrsschnittstelle mit Bushaltestellen, Zufahrt, Kombibahnsteig und Inselbahnsteig</b>	
Maßnahmenträger	Gemeinde Havixbeck
Baujahr	2006
Neugestaltete Fläche	3.200 m <sup>2</sup>
Anzahl Bushaltestellen	2
Anzahl B&R-Stellplätze	100
Investitionsvolumen	ca. 2,085 Mio. Euro
Förderung	ca. 1,863 Mio. (ÖPNVG)



# Kevelaer

Mit dem erneuerten Bahnhofsgebäude und seinem Umfeld hat der Wallfahrtsort Kevelaer sein Ziel in jeder Hinsicht erreicht, ein attraktives Eingangstor zur Stadt zu schaffen.





## 2.2 Erwerb und Betrieb durch eine Kommune

**Bahnhof** Der Bahnhof Kevelaer liegt an der teils zweigleisigen, teils eingleisigen, nicht elektrifizierten Strecke von Krefeld nach Kleve. Die Strecke wird im Regionalverkehr im Halbstundentakt durch die Regionalexpress-Linie 10 „Niers-Express“ (Kleve-Kempen-Krefeld-Düsseldorf) befahren und derzeit noch von der DB Regio AG bedient. Nach einer Ausschreibung wird hier ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 die NordWestBahn im Auftrag des VRR fahren. Die Verkehrsstation bestand aus einem niedrigen Hausbahnsteig und einem schmalen und niedrigen Mittelbahnsteig.

Der Bahnhof Kevelaer liegt in innenstadtnaher Lage rund 400 Meter südöstlich des Zentrums und ist stadseitig umgeben von Wohn- und Geschäftsnutzungen, das rückwärtige Umfeld ist von gewerblicher Nutzung geprägt.

**Bahnhofsgebäude** Das historische und stadtbildprägende Bahnhofsgebäude stand – bis auf die Kneipe, einen von der DB Netz AG benötigten Technikraum und eine öffentliche WC-Anlage – leer. Die in den 1950er Jahren erbaute Pilgerhalle – Kevelaer ist der größte Wallfahrtsort Nordwesteuropas und damit bedeutendes Tourismusziel – des Bahnhofsgebäudes war von der DB Station&Service AG zu einem symbolischen Preis an einen Verein vermietet worden.

Das Bahnhofsumfeld, das überwiegend im Eigentum der DB AG stand, war in der Gestaltung veraltet und verwahrlost. Im rückwärtigen Umfeld bestanden Bahnbrachen mit leer stehenden, teils verfallenen ehemaligen Bahngebäuden.

**Umgestaltung** Die Stadt Kevelaer hat im Jahr 2004 über die BEG NRW das historische und stadtbildprägende

Bahnhofsgebäude sowie umfangreiche Bahnbrachen im rückwärtigen Umfeld von der DB AG erworben und damit den Grundstein für die gesamte weitere Entwicklung des Standortes gelegt. Ziel der Stadt Kevelaer war die Aufwertung des Bahnhofs als Eintrittstor zur Stadt durch die Wiederbelebung des überwiegend leer stehenden Bahnhofsgebäudes sowie die Stärkung der Funktion als Verkehrsschnittstelle.

Für die umfassende Aufwertung und Neugestaltung des Gesamtstandortes wurde ein übergreifendes Konzept für das Bahnhofsgebäude, die Bahnsteige und die umliegenden Bahnflächen entwickelt. Dazu hat die Stadt – nach Erwerb des Bahnhofsgebäudes als erstem Baustein – mit Unterstützung der BEG NRW in den Jahren 2004 und 2005 ein Planungs- und Abstimmungsverfahren für den Bahnhofsbereich durchgeführt.

Mit der Bezirksregierung wurde die Umsetzung und Förderung abgestimmt, um die Umsetzung der erforderlichen Einzelmaßnahmen gleichzeitig vornehmen zu können. Ebenfalls unter Beteiligung der BEG NRW wurden bis 2006 mit der DB Station&Service AG die Maßnahmen für den Bahnhof Kevelaer festgelegt.

Die Stadt Kevelaer sanierte innerhalb eines Jahres das Bahnhofsgebäude und setzte darin ein fahrgast- und besucherorientiertes Konzept mit einem Kiosk, in dem auch Fahrausweise verkauft werden, einer RadStation, einem Radverleih, einer neu gestalteten Wartehalle, einem öffentlichem WC und einer Kneipe um. Die Stadt hat für den Betrieb des Kiosks, den Radverleih und der RadStation einen engagierten Mieter gefunden.

**Umfeld** Sowohl für die zahlreichen Pendler als auch die Touristen wurden komfortable Umsteigemöglichkeiten auf Fahrrad, Pkw und Bus geschaffen.

In der ehemaligen, großflächigen Pilgerhalle im Bahnhofsgebäude wurde die RadStation mit 178 Stellplätzen eingerichtet. Die RadStation verfügt über eine

Rahmendaten	
Baujahr	1953, Nebengebäude 1930
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	5.800 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	2.467 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 28.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	1.265 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	30 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Stadt Kevelaer
Erwerb	2004
Sanierung	06.2007 – 11.2008
Nutzungen	Kiosk mit Fahrausweisverkauf, RadStation mit Werkstatt, Kneipe, Wartehalle
Nutzfläche	ca. 799 m <sup>2</sup> inkl. Nebennutzfläche und Kellerräumen
Arbeitsplätze	3 (Vollzeit), 3 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 947.000 Euro (einschließlich 192.000 Euro Ausbau Bahnhofsvorplatz)
Förderung	rd. 662.900 Euro (Städtebauförderung)
Architekten	ASS Hamerla Groß-Rinck, Wegmann + Partner, Düsseldorf



## Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Kevelaer

	Vorher	Nachher		
<b>Erdgeschoss</b>	790 m <sup>2</sup>	799 m <sup>2</sup>	davon	
			Kiosk mit Fahrkartenverkauf	157 m <sup>2</sup>
			Lager	90 m <sup>2</sup>
			RadStation mit Werkstatt	269 m <sup>2</sup>
			Kneipe	170 m <sup>2</sup>
			Wartehalle	70 m <sup>2</sup>
			DB Netz AG (Technikraum)	28 m <sup>2</sup>
WC-Anlage	15 m <sup>2</sup>			
<b>Gesamt</b>	<b>790 m<sup>2</sup></b>	<b>799 m<sup>2</sup></b>		

angegliederte Werkstatt sowie eine automatische Zugangskontrolle mit Chipkartensystem und Überwachung, so dass eine ganztägige Benutzung möglich ist. Die RadStation wird durch Zufahrten vom Vorplatz und vom rückwärtigen Europaplatz erschlossen. Zusätzliche Stellplätze entstanden außerhalb des Gebäudes.

Auch im rückwärtigen Umfeld des Bahnhofes wurden Flächen für weitere Fahrradabstellplätze und P&R-Stellplätze geschaffen. Die P&R- und B&R-Anlage wurde im Bereich der neuen Bahnsteigbrücke errichtet.

Die Erneuerung der Bahnsteiganlagen erfolgte im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“. Die konkreten Maßnahmen wurden zwischen Stadt, Land NRW und DB Station&Service AG unter Moderation der BEG NRW abgestimmt und mit den kommunalen Maßnahmen im Umfeld verzahnt. So wurden zwei, 150 Meter lange und 76 Zentimeter hohe Bahnsteige mit neuer Lautsprechanlage, Beleuchtung und Wegeleitsystem geschaffen.

Der alte, niedrige Mittelbahnsteig und das alte Bahnsteigdach wurden abgerissen. Als Verbindung der Bahnsteige wurde eine Brücke für mobilitätseingeschränkte Reisende gebaut. Die Stadt setzte sich im Zuge der Planung für eine städtebaulich hochwertig gestaltete Brücke ein und konnte das Land NRW und die DB Station&Service AG überzeugen, die Brücke auf Basis eines von ihr beauftragten Entwurfs – Architekturbüro Seelen, Kevelaer – zu bauen und zum großen Teil zu finanzieren. Insgesamt wurden in die Bahnsteige und die Brücke rund 2,4 Millionen Euro investiert, das Land förderte die Maßnahmen mit rund 1,84 Millionen Euro. Die Stadt beteiligte sich an den Mehrkosten der höherwertigen Gestaltung der Brücke; dazu hat sie mit der DB Station&Service AG 2006 eine entsprechende Bau- und Finanzierungsvereinbarung getroffen.

<b>RadStation / neue Radabstellanlage</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Kevelaer
Baujahr	2008
Anzahl Radabstellplätze	222 Stellplätze, davon 178 im Gebäude
Investitionsvolumen	395.000 Euro
Förderung	276.500 Euro (GVFG )
<b>P&amp;R-Anlage im rückwärtigen Umfeld</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Kevelaer
Baujahr	2007 / 08
Anzahl Stellplätze	ca. 50
Neugestaltete Fläche	rd. 5.700 m <sup>2</sup>
Investitionsvolumen	550.000 Euro
Förderung	192.500 Euro (GVFG ÖPNV)
<b>Besucher-Stellplatzanlage im rückwärtigen Umfeld (incl. Ladestraße)</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Kevelaer
Baujahr	2007 / 08
Neugestaltete Fläche	rd. 5.700 m <sup>2</sup>
Investitionsvolumen	710.000 Euro (390.000 Ladestraße, 230.000 Parkplatz Bahnstraße, 90.000 Überdachung P&R-Anlage)
Förderung	Keine Förderung
<b>Modernisierung Bahnsteiganlagen</b>	
Maßnahmenträger	DB Station&Service AG
Baujahr	2006 / 08
Investitionsvolumen	ca. 2,432 Mio. Euro
Förderung	ca. 1,840 Mio. Euro (GVFG ÖPNV/BSchWAG)



## Rheda-Wiedenbrück

Die historische Fassaden, ein klarer, großzügiger Grundriss und eine lichte Glasüberdeckung über dem Bahnsteigzugang sind nur einige der Gestaltungselemente, die ein Empfangsgebäude mit besonders viel Charme hervor gebracht haben.



## 2.2 Erwerb und Betrieb durch eine Kommune

**Bahnhof** Der Bahnhof Rheda-Wiedenbrück liegt an der mehrgleisigen, elektrifizierten Hauptstrecke von Hamm nach Bielefeld und wird im Regionalverkehr durch die NordWestBahn, die Eurobahn und die DB Regio AG im Stundentakt in Richtung Münster, Hamm und Bielefeld bedient. Die Verkehrsstation und die Gleisanlagen wurden in den 1940er Jahren in Dammlage errichtet. Sie ist über einen Bahnsteigtunnel an das neben der Stützmauer des Damms stehende Bahnhofsgebäude angebunden. Der Bahnhof befindet sich im Stadtteil Rheda in fußläufiger Entfernung zum Zentrum.

**Bahnhofsgebäude** Das Bahnhofsgebäude war bereits 2002 stark sanierungsbedürftig. Bis auf die Fahrkartenausgabe standen sämtliche Räume leer. Der ursprüngliche Grundriss war über die Jahre durch mehrfache Umbauten und Ergänzungen stark verändert worden.

Die Fassade hatte durch die Aufbringung von schlichtem Putz und den Einbau einfacher einteiliger Fenster ihren Charme verloren. Das Bahnhofsumfeld war durch ungeordnete Verkehrs- und Grünflächen ohne klare Wegeführung sowie durch den überdimensionierten, aus den 1970er Jahren stammenden Busbahnhof geprägt.

**Umgestaltung** Bereits vor Auflage der Empfangsgebäudepakete hatte sich die Stadt Rheda-Wiedenbrück gemeinsam mit dem Städtebauministerium NRW, der Bezirksregierung Detmold und dem Zweckverband Ostwestfalen-Lippe für einen Ankauf des Gebäudes und der umliegenden Bahnflächen sowie für eine nachhaltige Aufwertung des Bahnhofsbereichs eingesetzt und entsprechende Umbau- und Nutzungskonzepte erstellt. Mit Erwerb des Bahnhofsgebäudes im Rahmen des Empfangsgebäudepaketes wurde eine Realisierung möglich.

Die Stadt sanierte mit Hilfe der Städtebau- und Verkehrsförderung NRW das Bahnhofsgebäude umfassend. Ziel war die Wiederherstellung der historischen Fassadengestaltung und die Einrichtung fahrgastorientierter Nutzungen im Erdgeschoss. Dazu wurden klare und großzügige Grundrisse geschaffen. Im Zuge der Arbeiten wurden die – überraschenderweise noch vorhandenen – ursprünglichen hohen Kassettendecken mit wertvollen Holzornamenten freigelegt. Aufgrund ihres sehr guten Zustandes konnten sie erhalten und wieder sichtbar gemacht werden. Zudem konnten die historischen, ornamentreichen Bodenfliesen freigelegt und ebenfalls erhalten werden. Die Decke des niedrigen Tunnels zwischen der Stützmauer und dem Bahnhofsgebäude wurde durch eine lichte Glasüberdeckung ersetzt.

Zur Empfangshalle öffnen sich – durch große Glaswände und -türen sehr transparent gestaltet – ein Café und ein Reisebüro sowie eine private Fahrkartenagentur. Von der Empfangshalle aus werden auch die neue öffentliche WC-

Rahmendaten	
Baujahr	1853, Anbauten 1895-1913
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	ca. 7.000 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	2.625 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 44.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	990 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	100 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Erwerb	2003 Gebäude einschl. Vorplatz und weiterer nicht bahnbetriebsnotwendiger Flächen in Richtung Innenstadt
Sanierung	11.2002 – 07.2004
Nutzungen	Fahrkartenagentur, Reisebüro, Café, Empfangshalle, WC-Anlage, RadStation, Büro- / Veranstaltungsräume
Nutzfläche	990 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	9 (Vollzeit), 8 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 2,132 Mio. Euro (rd. 2.153 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	rd. 1,181 Mio. Euro (Städtebauförderung)
Architekten	Städtischer Fachbereich Hochbau, Architekt Klaus Landwehr



## Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Rheda-Wiedenbrück

	Vorher	Nachher	
<b>Erdgeschoss</b>	650 m <sup>2</sup>	650 m <sup>2</sup>	davon Café / Bistro „La Stazione“ 77 m <sup>2</sup> Fahrkartenagentur 40 m <sup>2</sup> Empfangshalle 120 m <sup>2</sup> Reisebüro 142 m <sup>2</sup> Laden Betten/Bettwäsche 146 m <sup>2</sup> WC-Anlage 25 m <sup>2</sup> Büro/Werkstatt RadStation 100 m <sup>2</sup>
<b>1. Obergeschoss</b>	340 m <sup>2</sup>	340 m <sup>2</sup>	davon Büro-, Beratungs- und Veranstaltungsräume ZEBRA e.V. 340 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>990 m<sup>2</sup></b>	<b>990 m<sup>2</sup></b>	

<b>Bahnhofsvorplatz und Anbindung an die Innenstadt</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Baujahr	06.2004 – 10.2005
Neugestaltete Fläche	rd. 1.224 m <sup>2</sup>
Investitionsvolumen	195.180 Euro
Förderung	93.900 Euro (Städtebauförderung)
<b>Busbahnhof ZOB</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Baujahr	06.2004 – 10.2005
Neugestaltete Fläche	rd. 3.950 m <sup>2</sup>
Anzahl Bushaltestellen	4
Investitionsvolumen	765.408 Euro
Förderung	590.200 Euro (ÖPNVG)
<b>P&amp;R-Parkhaus</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Baujahr	05.2005 – 10.2005
Neugestaltete Fläche	rd. 900 m <sup>2</sup>
Anzahl P&R-Stellplätze	187
Investitionsvolumen	ca. 1,391 Mio. Euro
Förderung	ca. 1,313 Mio. Euro (ÖPNVG)
<b>RadStation</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Rheda-Wiedenbrück
Betreiber	Pro Arbeit e.V.
Baujahr	10.2002 – 09.2003
Anzahl Stellplätze	240
Investitionsvolumen	265.558 Euro
Förderung	196.800 Euro (ÖPNVG/BSchWAG)

Anlage im Bahnhofsgebäude sowie die RadStation erschlossen. Die RadStation ist mit ihren Werkstatt- und Verkaufsräumen im westlichen Gebäudeteil untergebracht; die eigentliche Abstellanlage wurde im alten Gepäckunnel unter den Gleisen eingerichtet. Die Mitarbeiter der RadStation haben gleichzeitig die Hausmeisterfunktion übernommen. Die RadStation wird durch „Pro Arbeit e.V.“, einen sozialen Träger, betrieben. Im östlichen Flügel hat ein Bettenausstattungs-einzelhändler seine Verkaufsräume. Das Obergeschoss wurde für Büro-, Beratungs- und Schulungszwecke vermietet.

Da der einzige Zugang zum Bahnsteigtunnel durch das Gebäude führt und es daher auch außerhalb der Öffnungszeiten der Mieter offen gehalten werden muss, entschied sich die Stadt für eine Kameraüberwachung rund um die Uhr. Die Aufzeichnung der Bilder ermöglicht eine konsequente Verfolgung von Vandalismusedelikten. Dadurch konnten größere Beschädigungen und Graffiti bisher erfolgreich verhindert werden.

**Umfeld** Im Nachgang zur Sanierung des Bahnhofsgebäudes begann die Stadt mit der Neuordnung des Bahnhofsumfelds. Ein wesentlicher Diskussionspunkt in der Planungsphase war die Anordnung der Bushaltestellen und die Erschließung. Gemeinsam mit allen Beteiligten – einschließlich des Landesbetriebs Straßenbau – konnte die Anlage der Haltestellen direkt vor dem Gebäude und eine neue Zufahrt für die Busse auf die Landesstraße geklärt werden. Für die Autos der zahlreichen Pendler baute die Stadt ein P&R-Parkhaus in Stahlbauweise unmittelbar östlich des Bahnhofs.

Diese Maßnahmen wurden mit Hilfe der Verkehrsförderung NRW finanziert. Der zentrale Bereich wurde mit Hilfe der Städtebauförderung als Bahnhofsvorplatz neu gestaltet und so eine direkte fußläufige Anbindung an die Innenstadt geschaffen. Beiderseits des Fußweges sind zwei Baufelder vorgesehen, die bei einer späteren Bebauung die Raumkantenbildung sicherstellen sollen.



## Wetter

Bürgermeister Frank Hasenberg: „Der Bahnhof ist der erste Eindruck, ist das Tor zur Stadt. Die Sanierung des Gebäudedenkmal war für uns in Wetter deshalb ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu einer attraktiveren Innenstadt. Ein gleichsam vitales wie repräsentatives Schmuckstück unserer Stadt zu sein, das zeichnet den 'neuen-alten' Bahnhof zur Freude aller Bürgerinnen und Bürger jetzt aus!“





## 2.2 Erwerb und Betrieb durch eine Kommune

**Bahnhof** Der Bahnhof Wetter liegt an der zweigleisigen Strecke Bochum/Dortmund-Hagen und wird in kurzen Takten durch Regionalzüge der Abellio GmbH und S-Bahnen der DB Regio AG bedient. Das Bahnhofsgebäude ist nur durch den Bahnseitengraben vom elektrifizierten Streckengleis getrennt. Der Abstand zum Sicherheitsbereich des Gleises beträgt circa drei Meter. Das Gleis ist eines der beiden Hauptgleise. Die S-Bahnen und Regionalzüge halten am Mittelbahnsteig. Zudem wird das Gleis von durchfahrenden Güter- und Fernverkehrszügen mit einer Geschwindigkeit von rund 140 km/h genutzt. Der Bahnhof Wetter befindet sich in zentraler Lage im Stadtgebiet in der Nähe der Haupteinkaufsstraße.

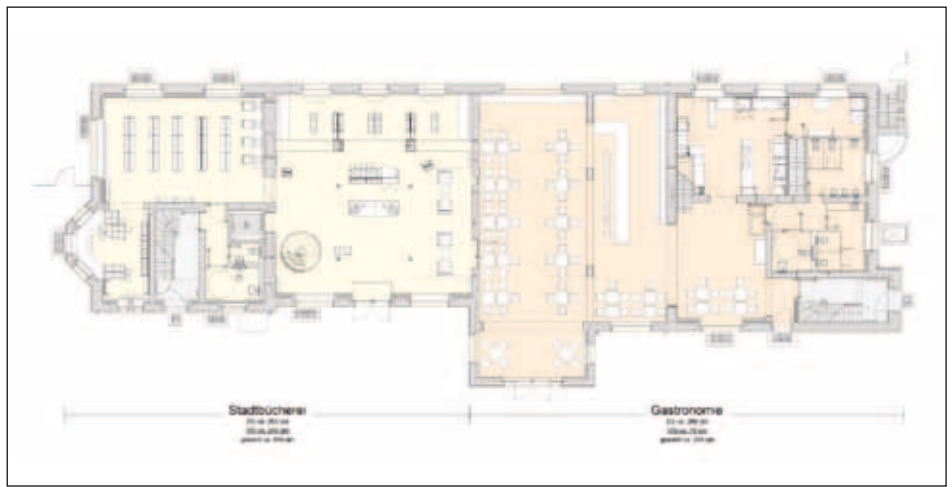
**Bahnhofsgebäude** Das Bahnhofsgebäude mit seiner Natursteinfassade und der Schiefereindeckung wies erhebliche Instandhaltungsrückstände und damit einen hohen Sanierungsbedarf auf. Weite Teile des Gebäudes wie die Warthalle, die Fahrkartenausgabe, die Gepäckabfertigung und die Obergeschosse standen teils seit rund 25 Jahren leer. Die zuletzt als Spielhalle genutzte Gaststätte wurde 2002 aufgrund gravierender baulicher Schäden aufgegeben.

**Umgestaltung** Für die Stadt war die Sanierung und Herrichtung des Bahnhofsgebäudes als städtebauliche Dominante ein wesentliches Ziel, das 2005 zunächst mit der Sanierung der Außenhaut angegangen wurde. Aufgrund der Gleisnähe war eine Abstimmung mit der DB Netz AG notwendig. Zur sicheren Durchführung der Sanierung der gleisseitigen Fassade wurde das Durchfahrtsgleis während der Gerüstbau- und Zaunarbeiten gesperrt. Während der Fassadensanierung selbst war eine Bepflanzung und Erdung des Gerüsts ausreichend.

Ein neues Schieferdach wurde gedeckt, die maroden Holzfenster durch moderne, graue Aluminiumfenster ersetzt, die Ruhsandstein-Fassade komplett gereinigt und von Schmierereien befreit. Dabei wurden auch historische Fassadenelemente erneuert, um die ursprüngliche Fassade nahezu originalgetreu wieder herstellen zu können.

2006 begann die Stadt mit dem Innenausbau. Die Stadt Wetter entschied sich, die öffentliche Stadtbücherei in das gut erreichbare Gebäude zu verlegen und das bisherige Gebäude der Stadtbücherei zu veräußern. Groß und lichtdurchflutet präsentiert sich die neue Stadtbücherei nun mit 20.000 Medien auf rund der Hälfte der Nutzfläche, verteilt auf Erd- und 1. Obergeschoss.

Rahmendaten	
Baujahr	1905 / 05
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	800 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	2.600 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 30.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	640 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	100 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Stadt Wetter (Ruhr)
Erwerb	2004
Sanierung	04.2006 – 08.2006 (Außenhülle); 08.2006 – 08.2007 (Bücherei, Wohnung); 08.2007 – 08.2008 (Gastronomie, Büro)
Nutzungen	Stadtbücherei, Restaurant, Büro, Wohnen
Nutzfläche	937 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	14 (Vollzeit), 19 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 2,15 Mio. Euro (rd. 2.295 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	rd. 578.000 Euro (Städtebauförderung)
Architekten	pp a l s Pesch und Partner Architekten Stadtplaner, Herdecke



Im nördlichen Teil entstand ein hochwertiges Gastronomieangebot mit Cocktailbar. Neben rund 125 Sitzplätzen und einer Bühne gibt es einen separaten Gesellschaftsraum für 60 Gäste. Vor und neben dem Empfangsgebäude wurde eine Außengastronomiefläche mit weiteren 230 Sitzplätzen geschaffen. Im 2. Obergeschoss wurden eine Wohnung sowie Büroräume ausgebaut und vermietet.

Das Gebäude wurde aufgrund der 60 Zentimeter starken Außenwände aus Ziegelmauerwerk und der durchgehenden Natursteinfassade nur im Kellerdecken- und Dachbodenbereich mit einer weiteren Dämmung ausgestattet. Die

zum Durchfahrtsgleis mit Fern- und Güterverkehr ausgerichteten Fenster der Bücherei und der Wohnung mussten bei einem Schalldämmwert von 40 dB/A nur in der Schallschutzklasse 3 ausgeführt werden.

Die Sanierung des Empfangsgebäudes wurde mit Hilfe von Städtebaufördermitteln des Landes NRW unterstützt.

**Umfeld** Das direkte stadtseitige Bahnhofsumfeld ist Teil einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, in deren Zuge die Stadt umfangreiche Bahn- sowie Industriebrachen des ehemaligen Industrieunternehmens Rheinform erworben hatte. Zur städtebaulichen und verkehrlichen Aufwertung dieses Areals wurden die Brachflächen einschließlich der Aufbauten komplett geräumt. Im Jahr 2000 entstand ein Parkhaus mit 112 Park&Ride- und 50 privaten Stellplätzen; 26 Eigenheime wurden bereits realisiert und weitere Wohneinheiten sind geplant. Ein wichtiger Schritt wird die Realisierung eines innerstädtischen Einzelhandelskomplexes am Bahnhof mit rund 8.000 Quadratmetern Verkaufsfläche auf einem rund 9.000 Quadratmeter großen Grundstück sein.

Zur weiteren verkehrlichen Aufwertung des Bahnhofsbereichs entsteht mit Hilfe der Verkehrsförderung NRW ab 2010 ein Busbahnhof mit vier Haltestellen. Im Anschluss wird der Bahnhofsvorplatz – mit Hilfe der Städtebauförderung NRW – neu gestaltet.

#### Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Wetter (Ruhr)

	Vorher	Nachher	
<b>Erdgeschoss</b>	440 m <sup>2</sup>	463 m <sup>2</sup>	davon Stadtbücherei 203 m <sup>2</sup> Gastronomie („Ruhrgold“) 260 m <sup>2</sup>
<b>1. Obergeschoss</b>	200 m <sup>2</sup>	313 m <sup>2</sup>	davon Stadtbücherei 239 m <sup>2</sup> Gastronomie („Ruhrgold“) 74 m <sup>2</sup>
<b>2. Obergeschoss</b>	nur teilausgebaut	161 m <sup>2</sup>	davon Büro 93 m <sup>2</sup> Wohnung 68 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>640 m<sup>2</sup></b>	<b>937 m<sup>2</sup></b>	



# Kall

Als neue Schaltstelle zwischen Fahrgast und Tourist beherbergt das Bahnhofsgebäude heute neben einer Bäckerei mit Café unter anderem den InfoPunkt des Nationalparks Eifel und die Dispositionzentrale der Regionalverkehr Köln GmbH.



## 2.3 Erwerb und Betrieb durch eine kommunale Tochter

**Bahnhof** Der Bahnhof Kall liegt an der Strecke Köln-Trier und wird im Halbstundentakt durch die DB Regio AG im Regionalverkehr bedient. Der Bahnhof Kall hat wesentliche Funktionen für Schul- und Berufspendler in Richtung Köln sowie für den Eifeltourismus.

**Bahnhofsgebäude** Das Empfangsgebäude mit seiner großzügigen Vorfahrt wurde 1952 als Ersatz für das im 2. Weltkrieg zerstörte Empfangsgebäude errichtet. Der Bahnsteigzugang erfolgte durch das Empfangsgebäude und den Bahnsteigtunnel zum Mittelbahnsteig.

Im Jahr 1990 wurden die Dienststellen der DB AG aufgegeben, später auch der Fahrausweisverkauf. Lediglich eine Gaststätte wurde weiter betrieben, die allerdings im Laufe der Zeit – ohne Zustimmung der Gemeinde Kall – zur Spielhalle wurde. Das Erscheinungsbild und der Instandhaltungszustand des Empfangsgebäudes waren sehr schlecht.

**Umgestaltung** Die Kommune sah sich zu diesem Zeitpunkt außerstande, das Empfangsgebäude zu erwerben, da sie in diesem Fall Vermieterin einer illegal betriebenen Spielhalle geworden wäre. Das Empfangsgebäude wurde zwar im Rahmen des 1. Empfangsgebäudepakets NRW begutachtet, es kam jedoch zwischen 2003 und 2005 aufgrund der Spielhallennutzung zu keinem Erwerb. Erst nachdem der Spielhallenbetreiber den Mietvertrag kündigte, konnte die BEG NRW die Gespräche mit der Gemeinde Kall und der kommunal getragenen Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) aufnehmen.

In Abstimmung mit der DB Station& Service AG wurde das Gutachten aktualisiert und um die seitens der Kommune angefragten Verkehrsflächen ergänzt. Es konnte kurzfristig eine Einigung herbeigeführt werden – Ende 2006 erwarb die RVK über die BEG NRW das Empfangsgebäude und die Gemeinde die öffentlichen Flächen mit der Zufahrt und

Rahmendaten	
Baujahr	1952
Denkmalschutz	Eintragungsverfahren läuft
Grundstücksgröße	6.261 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	2.651 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 11.500
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	687 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	90 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) (Bahnhofsgebäude); Gemeinde Kall (P&R, Vorplatz)
Erwerb	2006 Gebäude, Bahnhofsvorplatz, P&R-Anlage
Sanierung	Sommer 2007 – Sommer 2008
Nutzungen	Dispositionszentrale, KundenCenter, EUmobil mit Ticketverkauf, Nationalpark InfoPunkt (NIP), Café/Bäckerei, Büros
Nutzfläche	687 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	RVK: 13 (Vollzeit), 4 (Teilzeit); NIP: 3 (Teilzeit); Bäckerei: 2 (Vollzeit), 4 (Teilzeit)
Investitionen	1,023 Mio. Euro (rd. 1.490 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	rd. 123.084 Euro (Wirtschaftsförderung) für die Gemeinde Kall zum Nationalpark InfoPunkt
Architekten	Miksch Rücker Architekten, Düsseldorf



der P&R-Anlage. Damit war der Weg für die Sanierung und Instandsetzung des Empfangsgebäudes frei. Die Gemeinde Kall hat dem Erwerb durch die RVK ausdrücklich zugestimmt.

Grundidee des zwischen Gemeinde Kall und RVK entwickelten Konzepts war die Schaffung einer modernen, serviceorientierten Verkehrsschnittstelle für die Besucher des Nationalparks Eifel, die aus den Ballungsräumen über Kall zum Nationalpark reisen, sowie für die Bürger der Gemeinde Kall und dem Umland. Der Bahnhof Kall dient dabei als zentrale Umsteigestelle zwischen dem Bahn- und dem von der RVK betriebenen Busverkehr zum Nationalpark Eifel.

Für das Empfangsgebäude wurde ein besucher- und fahrgastorientiertes Nutzungskonzept unter anderem mit einem „InfoPunkt“ des Nationalparks Eifel, dem KundenCenter EUmobil und der Dispositionszentrale für Bedarfsverkehre der RVK sowie einer Bäckerei mit Cafébereich erarbeitet.

Die RVK sanierte das Empfangsgebäude vollständig; dabei wurde die stadtbildprägende Fassade gemäß den Auflagen des Denkmalschutzes erhalten und das Dach neu eingedeckt. Das Erdgeschoss wurde entkernt, um einen neuen transparenten Grundriss für die Serviceeinrichtungen zu schaffen. Der alte Bahnsteigtunnel wurde geschlossen. Jetzt besteht ein niveaugleicher Durchgang zum Bahnsteigzugang durch eine neue großzügige Empfangshalle.

Durch große Glastrennwände zwischen Empfangshalle und den Einrichtungen wie dem Nationalpark „InfoPunkt“, dem RVK-KundenCenter EUmobil mit Ticketverkauf und Beratung sowie der Bäckerei bietet das Empfangsgebäude eine einfache Orientierung und hohe Aufenthaltsqualität. Bei der RVK erhalten Bahnkunden neben Nahverkehrstickets seit kurzem auch Fernverkehrstickets. Ebenfalls zog die Dispositionszentrale der RVK in neu gestaltete Büroräume ein.

Der Zugang zum Bahnhofsvorplatz sowie zum Bahnhofsgelände wurde barrierefrei gestaltet. Von hier aus bietet die RVK zum normalen Linienverkehr einen regelmäßigen Busshuttle in den Nationalpark Eifel.

**Umfeld** Die Gemeinde Kall hatte bereits 1992 einen befristeten Gestattungsvertrag mit der damaligen Deutschen Bundesbahn zur Errichtung einer P&R-Anlage im rückwärtigen Bahnhofsumfeld geschlossen. Die Gemeinde errichtete die Anlage mit Hilfe der Landesförderung NRW. Mit dem Erwerb dieser P&R-Fläche und des Bahnhofsvorplatzes konnte die Gemeinde die Funktion der Verkehrsschnittstelle langfristig sichern.

Es ist beabsichtigt, die Anlage 2009 durch einen 3. Bauabschnitt zu erweitern und gleichzeitig die Fläche um eine Bike&Ride-Anlage zu ergänzen.

**Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Kall**

	Vorher	Nachher	
<b>Erdgeschoss</b>	600 m <sup>2</sup>	600 m <sup>2</sup>	davon Café/Bistro „Kamps“ 76 m <sup>2</sup> KundenCenter RVK „EUmobil“ mit Fahrkartenagentur 114 m <sup>2</sup> Empfangshalle 69 m <sup>2</sup> Nationalpark InfoPunkt 54 m <sup>2</sup> Büros RVK Dispositionszentrale 200 m <sup>2</sup> Büroraum Reserve 38 m <sup>2</sup> Technikräume DB Netz AG 49 m <sup>2</sup>
<b>1. Obergeschoss</b>	87 m <sup>2</sup>	87 m <sup>2</sup>	davon Büros / Nebenräume RVK 87 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>687 m<sup>2</sup></b>	<b>687 m<sup>2</sup></b>	



## Lennestadt Altenhudem

Die Sanierung und der Ausbau des Empfangsgebäudes in Lennestadt Altenhudem setzen einen positiven Impuls zur weiteren Umfeld- und Innenstadtentwicklung.





## 2.3 Erwerb und Betrieb durch eine kommunale Tochter

**Bahnhof** Der Bahnhof Lennestadt Altenhundem liegt an der zweigleisigen, elektrifizierten Hauptstrecke von Hagen nach Siegen und wird durch die Regionalzüge der Abellio GmbH im Halbstundentakt bedient. Die Strecke wird zudem durch zahlreiche Güterzüge befahren. Das Bahnhofsgebäude liegt unmittelbar am Kern des Ortsteils Altenhundem am Rande einer großen Verkehrsfläche. Der direkte Zugang zum Bahnsteigtunnel liegt rund 20 Meter außerhalb des Gebäudes. Das Gebäude steht damit außerhalb der Laufachse von der Fußgängerzone zur Verkehrsstation.

**Bahnhofsgebäude** Das Bahnhofsgebäude stand 2003 weitgehend leer und war grundlegend sanierungsbedürftig. Nutzer waren lediglich die DB Reise&Touristik AG mit einer einfachen Fahrkartenausgabe mit Schalterfenster in einer wenig attraktiven Bahnhofshalle, der Ruhr-Sieg-Busverkehr mit einer kleinen Geschäftsstelle und die DB Railion AG mit überdimensionierten Sozialräumen. Die Kneipe und viele Flächen in

den beiden Obergeschossen standen seit einiger Zeit leer. Insgesamt wies das Bahnhofsgebäude hohe Instandhaltungsmängel auf und war wenig einladend. Die Verkehrsstation verfügte nur über niedrige Bahnsteige und eine Treppenanlage und war damit nicht barrierefrei zu erreichen. Im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes befanden sich der überdimensionierte Busbahnhof und eine Bahnbrache an der Ladestraße. Die Anbindung an die Innenstadt war wenig attraktiv.

**Umgestaltung** Das Bahnhofsgebäude Altenhundem sollte aus strategischer Sicht der Stadt als erster Baustein des Gesamtprojektes „Bahnhof“ saniert und attraktiv ausgebaut werden, um ein positives Startzeichen für die folgende Umfeld- und Innenstadtentwicklung zu setzen. Daher erwarb zunächst die Stadt Lennestadt das Gebäude.

Nach Ausschreibung der Mietflächen und vor allem direkter Ansprache und Aufforderung konkreter potentieller Mie-

ter durch die Verwaltungsspitze zur Beteiligung an der Ausschreibung konnte die Stadt innerhalb kurzer Frist Ankermieter für das Erdgeschoss gewinnen und auch die zwei Obergeschosse vermieten.

Im Zuge der Sanierung erfolgte – in Abstimmung mit den Mietern – eine Neuordnung des gesamten Grundrisses im Erdgeschoss zugunsten einer offenen, transparenten Passerelle. Das alte, vorgebaute Treppenhaus zum Vorplatz wurde abgerissen und die verwinkelten Strukturen der Kneipe aufgelöst. Hier entstand ein modernes Bistro und Café mit einer großzügigen Theke und einem offenen Gastraum. Als attraktives Highlight für das Bistro baute die Stadt gleichzeitig einen Wintergarten mit weiteren Sitzmöglichkeiten und direktem Blick auf den Zugverkehr an.

An der Passerelle fanden ein Reisebüro, die gemeinsame Tourismusinformation von Lennestadt und der Nachbarstädte, ein Einzelhandelsgeschäft und die stadt-eigene Fahrkartenagentur Platz.

Durch mobile Glastrennwände lassen sich Bäckerei mit Bistro, Fahrkartenagentur und Tourismusinfo separat öffnen. Hierfür wurde die Empfangshalle von 91 Quadratmetern auf 48 Quadratmeter reduziert. Die für die Empfangshalle anfallenden Betriebskosten werden auf die Mieter umgelegt.

Nachdem die DB AG 2003 den Fahrausweisverkauf einstellen wollte, entschloss sich die Stadt, den langjährig vor Ort tätigen und bei den Kunden beliebten DB-Mitarbeiter für zunächst fünf Jahre auf eigene Rechnung weiter zu beschäftigen. Heute erwirtschaftet die Fahrkartenagentur weit höhere Umsätze als zuvor: Nach der Sanierung konnte der Umsatz um 45 Prozent gesteigert werden. Es wurden zwischenzeitlich vier Teilzeitkräfte eingestellt.

In den Obergeschossen befinden sich heute unter anderem die Redaktionen der beiden örtlichen Zeitungen, eine Lokführermeldestelle der DB Railion AG,

Rahmendaten	
Baujahr	1906, Anbau 1932
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	4.800 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	1.454 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 4.500 (Ortsteil Altenhundem), ca. 28.000 gesamt
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	in Teilen sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	738 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	58 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Lennestädter Liegenschafts- und Servicegesellschaft mbH (LLS GmbH)
Erwerb	12.2003 durch Stadt, 2006 Übertragung an LLS GmbH
Sanierung	07.2004 – 07.2005
Nutzungen	Fahrkartenagentur, Gastronomie, Dienstleistung, Büro
Nutzfläche	860 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	20 (Vollzeit), 22 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 1,14 Mio. Euro (rd. 1.330 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	rd. 197.000 Euro (Städtebauförderung)
Architekten	Freiraum Architekten, Köln; Architekturbüro Eickelmann, Lennestadt



## Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Lennestadt Altenhunden

	Vorher	Nachher	
<b>Erdgeschoss</b>	325 m <sup>2</sup>	453 m <sup>2</sup>	davon Café/Bistro „Heimes“ 274 m <sup>2</sup> Fahrkartenagentur 39 m <sup>2</sup> Reisebüro 38 m <sup>2</sup> Empfangshalle 48 m <sup>2</sup> Ladenlokal Caritas 37 m <sup>2</sup> Anzeigenannahme (WAZ) 17 m <sup>2</sup>
<b>1. Obergeschoss</b>	252 m <sup>2</sup>	246 m <sup>2</sup>	davon Caritas (Praxis und Büro) 99 m <sup>2</sup> Sozialräume DB Railion 66 m <sup>2</sup> Büro Touristische AG 81 m <sup>2</sup>
<b>2. Obergeschoss</b>	161 m <sup>2</sup>	161 m <sup>2</sup>	davon Redaktion WAZ 108 m <sup>2</sup> Archiv, Nebenräume 53 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>738 m<sup>2</sup></b>	<b>860 m<sup>2</sup></b>	

<b>Bahnhofsvorplatz und Anbindung an die Innenstadt</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Lennestadt
Baujahr	2008
Neugestaltete Fläche	rd. 2.286 m <sup>2</sup> , davon förderfähig 1.559 m <sup>2</sup>
Investitionsvolumen	581.000 Euro
Förderung	178.000 Euro (Städtebauförderung)
<b>Busbahnhof ZOB</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Lennestadt
Baujahr	2008
Neugestaltete Fläche	rd. 3.300 m <sup>2</sup>
Anzahl Bushaltestellen	9
Anzahl Buswarteplätze	3
Anzahl Radabstellplätze	30
Investitionsvolumen	1,388 Mio. Euro
Förderung (ÖPNVG)	1,022 Mio. Euro
<b>Modernisierung Bahnsteiganlagen</b>	
Maßnahmenträger	DB Station&Service AG
Baujahr	2006/08
Investitionsvolumen	ca. 3, 978 Mio. Euro
Förderung	399.100 Euro (Land NRW ÖPNVG); 2,756 Mio. Euro (Bund BSchWaG)
<b>Private Folgeinvestitionen</b>	
Bauherr	Einzelhandel Hundem-Lenne-Center
Bauherr	Kaiser+Becker Immobilien GmbH
Baujahr	Frühjahr 2006 bis 10.2007
Verkaufsfläche	rd. 4.800 m <sup>2</sup>
Anzahl Stellplätze	160
Investitionsvolumen	20 Mio. Euro

Büroräume der Tourismusgemeinschaft sowie eine Beratungsstelle der Caritas. Das Gebäude ist seit der Einweihung 2005 voll vermietet. Die Stadt übertrug das Gebäude Anfang 2006 an ihre neu gegründete Tochter „Lennestädter Liegenschafts- und Servicegesellschaft mbH“ (LLS).

**Umfeld** Die Stadt Lennestadt hatte 2003 gemeinsam mit der BEG NRW, der DB Station&Service AG, der Bezirksregierung Arnsberg und dem Forum Bahnhöfen NRW ein gesamthafes Entwicklungskonzept für die nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnhöfen mit der großflächigen Ladestraße, dem Bahnhofsgebäude, dem Vorplatz und dem städtischen Busbahnhof erstellt. Nachdem die Sanierung des Bahnhofsgebäudes abgeschlossen war, setzte die DB Station&Service AG die Modernisierung der Verkehrsstation durch die Aufhöhung der Bahnsteige, die Sanierung des Bahnsteigtunnels und den Einbau von drei Aufzügen um. Die Maßnahmen wurden maßgeblich im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ finanziert. An den Kosten beteiligte sich die Stadt mit erheblichen Mitteln.

Im Anschluss konnte die Stadt dann auch die zwischenzeitlich über die BEG NRW erworbenen, weiteren nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnhöfen zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Gleis sowie dem Bahnhofsvorplatz gestalterisch als Platz- und Zugangsflächen herrichten. Das Bistro erhielt damit auch eine attraktive Außenterrasse. Zuletzt baute die Stadt den Busbahnhof um.

Gleichzeitig wurde auch das zweigeschossige Einzelhandelsvorhaben eines örtlichen Privatinvestors auf der an den Busbahnhof anschließenden Bahnbrache fertig gestellt. Die Bahnbrache hatte die BEG NRW in Abstimmung mit der Stadt an einen lokalen Investor veräußert. Hier entstand ein städtebaulich integriertes Fachmarktzentrum mit kleinteiligen Ladenflächen einschließlich eines Lebensmitteleinzelhandels – in Ergänzungen der gegenüber liegenden Einzelhandelsflächen.



## LenneStadt Grevenbrück

Mit der Sanierung des Bahnhofsgebäudes Grevenbrück hat LenneStadt neben Altenhudem einen zweiten gelungenen Auftakt für eine komplette städtebauliche Quartiersentwicklung geschaffen.



## 2.3 Erwerb und Betrieb durch eine kommunale Tochter

**Bahnhof** Der Bahnhof Grevenbrück liegt – ebenso wie der Bahnhof Lennestadt Altenhündem – an der zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecke Hagen-Siegen und wird durch die Regionalzüge der Abellio GmbH im Halbstundentakt bedient. Die Strecke wird zudem durch zahlreiche Güterzüge befahren. Der Bahnhof liegt in einer Gemengelage und ist überwiegend umgeben von groß- und kleinteiligen Gewerbegebäuden.

**Bahnhofsgebäude** Im Jahr 2002 stellte sich die Lage insgesamt recht desolat dar: Das historische und denkmalgeschützte Empfangsgebäude wurde nach Aufgabe der bahnbezogenen Nutzungen nur noch marginal genutzt und verfiel immer mehr. Letzter Nutzer war vor Jahren eine Diskothek. Das Gebäude stand 2002 seit Jahren leer und wurde von der DB AG zum Verkauf angeboten. Aufgrund der erheblichen Sanierungserfordernisse und der hohen Kaufpreisforderung fand sich aber kein Käufer.

Erst die Begutachtung im Rahmen des 1. Empfangsgebäudepaketes NRW ermöglichte eine realistische Kaufpreisfindung. Im Zuge der gemeinsamen Termine vor Ort wurde unter Beteiligung des Baugutachters festgestellt, dass aufgrund vernachlässigter Instandhaltung und des jahrelangen Leerstands bereits erhebliche Schäden an der Dachkonstruktion, den Fenstern und auch den Holzbalkendecken eingetreten waren, die eine wirtschaftliche Sanierung des Gebäudes nicht mehr möglich machten. Die Stadt Lennestadt entschied sich dennoch, das Gebäude zu erwerben und aufgrund seiner Bedeutung im Stadtgefüge als Eintrittstor zum Stadtteil Grevenbrück wieder herzustellen. Der symbolische Kaufpreis betrug daher einen Euro. Im Jahr 2006 hat die Stadt das Gebäude an ihre Tochter, die Lennestädter Liegenschafts- und Servicegesellschaft mbH (LLS), übertragen, die umgehend mit den Planungen für die Sanierung begann.

**Umgestaltung** Mit der Sanierung des Bahnhofsgebäudes durch die LLS hat die Stadt Lennestadt – analog zum Bahnhofsgebäude Altenhündem – den Auftakt für eine komplette städtebauliche Quartiersentwicklung geschaffen.

Rahmendaten	
Baujahr	1904
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	1.050 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	718 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 3.800 (Ortsteil Grevenbrück), ca. 28.000 gesamt
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	sehr stark sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	650 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	100 %
Erwerb und Entwicklung	
Erwerber	Stadt Lennestadt
Eigentümer	Lennestädter Liegenschafts- und Servicegesellschaft mbH (LLS)
Erwerb	12.2004
Sanierung	2007/08 – Teilsanierung (Fassade, Dach, innerer Rohbau)
Nutzungen	geplant: Gastronomie, Gewerbe, Büros, Praxen
Nutzfläche	650 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	noch keine
Investitionen	rd. 1,5 Mio. Euro (rd. 2.307 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	350.000 Euro (Städtebauförderung)
Architekten	Architekturbüro Dipl. Ing. Helmut Luig, Lennestadt-Grevenbrück.



Die Fassade, das Dach und der Rohbau wurden mit Hilfe der Städtebauförderung NRW zwischenzeitlich saniert. Die Maßnahmen wurden in enger Abstimmung mit den Denkmalbehörden vorgenommen. Die ursprüngliche Dach- und Fassadengliederung sowie die prägenden Fensterformen wurden wiederhergestellt. Im Inneren des Gebäudes hat die LLS eine umfassende Neugliederung der Grundrisse vorgenommen und die in Teilen durch eindringende Feuchtigkeit stark verrotteten Holzbalkendecken gegen neue Betondecken ausgetauscht. Die LLS steht in Verhandlungen mit potentiellen Mietern für eine gastronomische Nutzung im Erdgeschoss und eine Büro-/Praxisnutzung im Obergeschoss.

**Umfeld** Im Umfeld des Bahnhofsgebäudes bestehen erhebliche städtebauliche Missstände, insbesondere durch den Leerstand benachbarter Post/Telekom-Immobilien und Restflächen aus einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme. Die Stadt plant hier nach Abriss der aufstehenden Bauten eine Neuordnung und Wiedernutzung der Flächen mit dem Schwerpunkt Wohnen. Das Vorfeld des Bahnhofs und der Busbahnhof sollen durch eine verkehrliche Neuordnung und Neugestaltung deutlich aufgewertet werden.

Die Verkehrsstation besteht aus einem Mittelbahnsteig, der über einen alten Bahnsteigtunnel an den Bereich vor dem Bahnhofsgebäude angebunden ist. Im Rahmen der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ hat die DB Station&Service AG den Mittelbahnsteig aufgehöhht und neu ausgestattet. Die Stadt baut derzeit im Rahmen einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme einen neuen, stadtteilverbindenden Fußgängertunnel, der über einen Stich auch den Mittelbahnsteig neu anbinden soll. Nach Fertigstellung des Tunnels und der Rampen erfolgt auch die Neuansbindung des Mittelbahnsteigs im Rahmen der Modernisierungsoffensive. Im rückwärtigen Umfeld hat die BEG NRW in Abstimmung mit der Stadt kleinteilige Flächen an Gewerbetreibende veräußert.

Modernisierung Bahnsteiganlagen	
Maßnahmenträger	DB Station&Service AG
Baujahr	2008 / 09
Investitionsvolumen	1,995 Mio. Euro
Förderung	1,588 Mio. Euro (ÖPNVG, GVFG)



# Moers

Durch die Wiedersichtbarmachung der reichen Ornamentik aus Sichtziegeln, der Bogenfenster und der originalen Deckenhöhen wird das Bahnhofsgebäude in Moers nach seiner Vollsanierung in Szene gesetzt.





### 2.3 Erwerb und Betrieb durch eine kommunale Tochter

**Bahnhof** Der Bahnhof Moers liegt an der Strecke Duisburg-Xanten und wird durch die DB Regio AG und ab Dezember 2009 durch die NordWestBahn im Regionalverkehr im Halbstundentakt bedient. Die Bahnstrecke liegt auf einem Damm. Die Bahnsteige sind durch einen Tunnel neben dem Bahnhofsgebäude an den Vorplatz angebunden.

**Bahnhofsgebäude** Das Bahnhofsgebäude wurde mehrfach umgebaut. Im Laufe der Zeit waren die Grundrisse, die Deckenhöhen und die Fassade erheblich verändert worden, so dass die ursprüngliche Gestaltung nicht mehr abzulesen war. 2003 stand die Fahrkartenausgabe leer, die Wartehalle war verschlossen. Die verbliebenen Nutzungen wie die Kneipe, das Lager, die Wohnung und die Büros wiesen einen einfachen Standard auf.

Der Bahnhofsvorplatz und der Zugang zum Bahnsteigtunnel waren aufgrund fehlender klarer Wegebeziehungen und ungepflegter, übergroßer Verkehrs- und Stellplatzflächen wenig nutzerfreundlich. Auf weiteren Bahnflächen im unmittelbaren Umfeld standen eingeschossige Nachkriegsbauten mit einfachsten Imbiss- und Ladennutzungen. Die ehemalige Ladestraße lag brach.

**Umgestaltung** Für die Stadt Moers stand von Beginn an fest, dass der Nutzungsschwerpunkt in der Wiedereinrichtung von fahrgastorientierten Angeboten liegen sollte. Auch sollte eine städtische RadStation am Bahnhof entstehen.

Im Zuge der Bauaufnahme und konkreter Recherchen zur historischen Gestalt des Bahnhofsgebäudes stellte sich heraus, dass das Gebäude als Massivbau

mit Bogenfenstern, reicher Sichtziegelornamentik und klaren Strukturen errichtet worden war und auch die originalen Decken wesentlich höher lagen. Die Wiederherstellung dieser ursprünglichen und charakteristischen Fassade war Vorgabe für die Vollsanierung und Modernisierung. Gleichzeitig sollte die RadStation am Gebäude – unmittelbar am Bahnsteigtunnelzugang – angebaut werden.

Innerhalb von neun Monaten wurden die Sanierungsarbeiten am Empfangsgebäude abgeschlossen und die geschaffenen Büro- und Gewerbeflächen in einer Größe von rund 1.000 Quadratmetern im Juli 2006 an die ersten Mieter übergeben. Bautechnisch besonders anspruchsvoll war der Ausgleich der durch eine Bergsenkung verursachten Schiefelage des gesamten Gebäudes, die über die Gebäudelänge rund 40 Zentimeter ausmachte. Die vorhandenen Holztreppe wurden durch Stahlbetontreppen ersetzt und somit brandschutztechnisch ertüchtigt.

Das Erdgeschoss wird jetzt von einer Bäckerei, von einer Gaststätte mit einer großen Außenfläche sowie der RadStation mit ihren Werkstatt- und Sozialräumen genutzt.

Im Obergeschoss richtete das den Bahnhofsumbau planende Architekturbüro Reese seinen neuen Firmensitz ein. Weitere Büroflächen wurden an eine Taxizentrale und eine Tochtergesellschaft der Stadt Moers vermietet. Das Gebäude ist damit voll vermietet.

Ein Reisebüro mit Fahrkartenagentur wird demnächst in einem weiteren Gebäude, das die Wohnungsbau Moers GmbH unmittelbar am Bahnhof errichtet, einziehen. Die nördlich angebaute Radabstellanlage der RadStation stellt mit ihrer vollverglasten runden Fassade einen markanten Kontrast zur klassischen Optik des Bahnhofsgebäudes dar.

**Umfeld** Die Wohnungsbau Stadt Moers GmbH und ihre Tochtergesellschaft Stadtbau Moers GmbH fungieren

Rahmendaten	
Baujahr	1898, 1905
Denkmalschutz	nein
Grundstücksgröße	2.900 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	2.599 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 105.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	570 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	45 %
Erwerb und Entwicklung	
Eigentümerin	Wohnungsbau Stadt Moers GmbH
Erwerb	2004 Gebäude einschl. Bahnhofsvorplatz; 2006 Ladestraße und weitere Bahnbrachen
Sanierung	Sommer 2006 bis Sommer 2007
Nutzungen	Gastronomie, Dienstleistung, Büros, RadStation, (Fahrkartenagentur)
Nutzfläche	604 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	17 (Vollzeit), 7 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 1,214 Mio. Euro (rd. 2.010 Euro/m <sup>2</sup> ); RadStation rd. 348.000 Euro
Förderung	rd. 99.000 Euro (Städtebauförderung)
Architekten	Architekturbüro Reese, Moers



## Nutzfläche des Bahnhofsgebäudes Moers

	Vorher	Nachher	
<b>Erdgeschoss</b>	349 m <sup>2</sup>	366 m <sup>2</sup>	davon Bäckerei/Bistro „Bolten“ 107 m <sup>2</sup> Gaststätte 138 m <sup>2</sup> Radstation 121 m <sup>2</sup>
<b>Obergeschoss</b>	221 m <sup>2</sup>	238 m <sup>2</sup>	davon Architekturbüro Reese 115 m <sup>2</sup> Büro PRO:SA 86 m <sup>2</sup> Taxi-Zentrale 37 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>570 m<sup>2</sup></b>	<b>604 m<sup>2</sup></b>	

als Motor einer ganzen Quartiersentwicklung, um damit auch die Wohnumfeldbedingungen der eigenen Wohnungsbestände insbesondere im rückwärtigen Bahnhofsumfeld zu stärken. Daher haben die Stadt Moers, die Wohnungsbau Moers GmbH/Stadtbau Moers GmbH und die BEG NRW gemeinsam mit der Bezirksregierung Düsseldorf und der DB AG ein gesamthafes Entwicklungskonzept für den Bahnhofsbereich abgestimmt. Wesentliches Ziel ist die Aufwertung der Verkehrsschnittstelle durch die Einrichtung von P&R-Stellplätzen sowie die städtebauliche Wiedernutzung der ehemaligen Ladestraße und weiterer Bahnbrachen.

Die Stadt hat den Bahnhofsvorplatz bereits teilweise neu geordnet und überwiegend als Fußgängerbereich entwickelt, ein Teil wurde als Außenfläche für die Gaststätte abgeteilt.

Die Stadtbau Moers GmbH hat über das Empfangsgebäude hinaus sämtliche Bahnbrachen erworben. Die ehemalige Ladestraße wurde bereits zu einer P&R-Anlage einschließlich einer neuen Zuwegung ausgebaut. Die eingeschossigen Aufbauten auf den übrigen – stadtseitigen – Bahnbrachen sollen abgerissen und durch städtebaulich ansprechende, mehrgeschossige Büro- und Gewerbegebäude ersetzt werden.

Mit der geplanten Modernisierung der Verkehrsstation und einer verbesserten Anbindung des dahinter liegenden Stadtteils durch einen Tunneldurchstich stehen weitere Schritte der Bahnhofsentwicklung an.

Der ebenfalls erworbene historische Güterschuppen wird durch die Stadtbau Moers GmbH saniert und soll als Jugendzentrum an die Stadt Moers vermietet werden. Die wesentlichen Vorplanungen, die auch Grundlage der konkreten Förderanträge waren, wurden von der BEG NRW finanziert.

<b>Bahnhofsvorplatz und Anbindung an die Innenstadt</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Moers
Baujahr	2007
Neugestaltete Fläche	rd. 1.400 m <sup>2</sup>
Investitionsvolumen	250.000 Euro
Förderung	243.000 Euro (Städtebauförderung)
<b>Park&amp;Ride-Anlage</b>	
Maßnahmenträger	Stadt Moers
Baujahr	2006 / 07
Neugestaltete Fläche	rd. 3.500 m <sup>2</sup>
Anzahl Stellplätze	103
Investitionsvolumen	330.000 Euro
Förderung	248.000 Euro (ÖPNVG)
<b>Private Folgeinvestitionen</b>	
Bauherr	Stadtbau Moers GmbH
Projekt	Neubau eines Wohn- und Geschäftshauses
Baujahr	2007 / 08
Investitionsvolumen	1,85 Mio. Euro
Maßnahmenträger	Stadtbau Moers GmbH
Bauherr	Stadt Moers
Projekt	Jugendzentrum für die Stadt Moers im Güterschuppen
Baujahr	2007 / 08
Investitionsvolumen	1,915 Mio. Euro



# Plettenberg

Im Einklang mit dem historischen Vorbild haben Öffnung und Verlagerung von verbauten Fenster und Türen moderne und großzügige Räume für vier Laden- und Gastronomieeinheiten geschaffen.



## 2.3 Erwerb und Betrieb durch eine kommunale Tochter

**Bahnhof** Der Bahnhof Plettenberg liegt an der elektrifizierten, zweigleisigen Strecke Hagen-Siegen. Das Bahnhofsgebäude steht direkt an der von Regionalzügen der Abellio GmbH im Halbstundentakt sowie von schweren Güterzügen der DB AG und dritter Güterverkehrsunternehmen mit rund 100 km/h befahrenen Strecke. Zwischen Gleis und Außenwand ist teilweise kein Sicherheitsraum mehr vorhanden. Der Bahnhof liegt im Zentrum von Plettenberg.

**Bahnhofsgebäude** Das Empfangsgebäude und das Umfeld waren durch städtebauliche und verkehrliche Missstände, insbesondere den Verfall und den zunehmenden Leerstand des Bahnhofsgebäudes, die mangelhafte Zugangs- und Vorplatzsituation sowie brachgefallene und untergenutzte Bahnflächen geprägt. Im Bahnhofsgebäude selbst war lediglich noch eine Kneipe vorhanden und eine Wohnung vermietet. Alle weiteren Räume wie die Fahrkarten-

ausgabe, die Empfangshalle, Büros der Bundesbahn und die Gepäckabfertigung standen teils seit Jahrzehnten leer.

Nachdem die DB Station&Service AG eigene Überlegungen zur Sanierung und Wiedernutzung des Gebäudes aufgegeben hatte, erwarb die Stadt Plettenberg das Gebäude einschließlich des Bahnhofsvorplatzes und der Nebengebäude Anfang 2004 über ihre Tochter, die Vermögensverwaltungsgesellschaft der Stadt Plettenberg mbH.

Neben der (Wieder-) Herstellung eines Fahrkartenverkaufs sollten die noch im Gebäude vorhandene Kneipennutzung erhalten und die Nutzungen aus dem Nebengebäude in das Bahnhofsgebäude verlagert werden; die Wohnnutzung aber sollte aufgegeben werden.

**Umgestaltung** Das Empfangsgebäude wurde denkmalgerecht und unter Einbau einer Wärmeschutzinnendämmung vollsaniert. Dabei wurde das mehrfach umgebaute Erdgeschoss entkernt und neu strukturiert. Durch den Abriss des Vordachs wurde die historische Natursteinfassade wieder zur Geltung gebracht. Ein neues Eingangselement setzt nunmehr einen Akzent. Der Anbau aus den 1960er Jahren wurde erhalten und stellt mit seiner neuen Glasfassade nun einen gelungenen Kontrast zum Hauptgebäude dar.

Das Dach sowie sämtliche Fenster und Eingänge des Hauptgebäudes wurden in Abstimmung mit dem Westfälischen Amt für Denkmalpflege entsprechend dem historischen Vorbild den neuen Nutzungen angepasst. Die neuen Fenster entsprechen der Schallschutzklasse 4. Um eine nachhaltige Nutzung zu ermöglichen, wurden durch Öffnung beziehungsweise Verlagerung der im Laufe der Zeit verbauten Fenster und Türen des Erdgeschosses neue Zugänge geschaffen. Hier entstanden moderne und großzügige Räume für vier Laden- und Gastronomieeinheiten: Ein Kiosk mit Lottoannahmestelle und Fahrausweisen für den Regionalverkehr, eine Kneipe, eine Gaststätte und ein Friseursalon.

Rahmendaten	
Baujahr	1898
Denkmalschutz	ja
Grundstücksgröße	2.150 m <sup>2</sup>
Fahrgastzahl	1.348 Reisende pro Tag (2007)
Einwohner	ca. 29.000
Verfahren	1. Empfangsgebäudepaket NRW
Ausgangssituation	
Zustand	sanierungsbedürftig
Nutzfläche Gebäude	590 m <sup>2</sup>
Leerstandsquote	52 %
Erwerb und Entwicklung	
Eigentümer	Vermögensverwaltungsgesellschaft der Stadt Plettenberg mbH
Erwerb	2004 Gebäude einschließlich Bahnhofsvorplatz und Nebengebäuden
Sanierung	05.2005 – 03.2006
Nutzungen	Fahrkartenagentur, Gastronomie, Kiosk, Dienstleistung, Musikschule
Nutzfläche	537 m <sup>2</sup>
Arbeitsplätze	6 (Vollzeit), 5 (Teilzeit)
Investitionen	rd. 948.000 Euro (rd. 1.766 Euro/m <sup>2</sup> )
Förderung	rd. 221.800 Euro (Städtebauförderung)
Architekten	Ch-Quadrat, Plettenberg