



SACHSEN-ANHALT



NAHVERKEHRSSERVICE SACHSEN-ANHALT GMBH

Neue Nutzungen für alte Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt



Hinweise für die Entwicklung von Bahnhofsgebäuden in Sachsen-Anhalt

Herausgegeben durch die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH)

Inhalt

Vorwort	Die Bedeutung von Bahnhofsgebäuden in Sachsen-Anhalt	3
Kapitel 1	Licht und Schatten – eine kritische Bestandsaufnahme	4
	1.1 Handlungsbedarf und Potenziale	4
	1.2 Eigentumsverhältnisse und Vermarktungsperspektiven	5
	1.3 Gelungene Beispiele	6
Kapitel 2	Das REVITA-Projekt – neue Ideen für Bahnhofsgebäude	10
	2.1 Das Interreg IIIb-Projekt REVITA	10
	2.2 Die REVITA-Pilotstandorte in Sachsen-Anhalt	10
	2.2.1 Burgkernitz	11
	2.2.2 Ilseburg	13
	2.2.3 Thale	16
	2.3 Fachtagung Bahnhofsgebäude	18
Kapitel 3	Künftige Entwicklung von Bahnhofsgebäuden	20
	3.1 Konzeption und Strategie	20
	3.2 Fördermöglichkeiten des Landes Sachsen-Anhalt	22
	3.3 Ausblick	25
Anhang	Adressen und Ansprechpartner der wichtigsten Akteure	26
	Abbildungs- und Abkürzungsverzeichnis	27
	Impressum	27

Die Bedeutung von Bahnhofsgebäuden in Sachsen-Anhalt

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Land Sachsen-Anhalt setzt auch in Zukunft auf einen leistungsstarken öffentlichen Personennahverkehr. Dazu zählen neben einem guten Angebot an Bahn- und Busverbindungen auch attraktive, fahrgastfreundliche Haltestellen und Verkehrsstationen.

Bis auf die großen Bahnhöfe in den Oberzentren sowie einzelne kleinere Stationen befinden sich viele der mehr als 200 Bahnhofsgebäude in unserem Land in einem eher unbefriedigenden Zustand.

Neben dem enormen Handlungsbedarf sind an zahlreichen Standorten aber auch Potenziale vorhanden, die Empfangsgebäude der Bahnhöfe zu sanieren und einer nachhaltigen Nutzung zuzuführen, von der Fahrgäste, Bewohner und Touristen gleichermaßen profitieren.

Gelungene Beispiele aus mehreren Bundesländern unterstützen die Hoffnung, dass auch in Sachsen-Anhalt nach und nach Bahnhofsgebäude revitalisiert werden können. Mit der Entwicklung erster Pilotprojekte im Rahmen des EU-Forschungsvorhabens „REVITA“ hat das Land Sachsen-Anhalt einen Anfang gemacht und seine Ambitionen unterstrichen, eine landesweite Entwicklung zur Erhaltung und nachhaltigen Nutzung möglichst vieler Bahnhofsgebäude voranzubringen.

Ich erhoffe mir, dass mit dieser Broschüre weitere Städte und Gemeinden des Landes sowie lokale Akteure und Privatinvestoren angeregt werden, auch „ihre“ Bahnhofsgebäude vor dem Niedergang zu retten und wiederzubeleben. Das Land Sachsen-Anhalt bietet neben verschiedenen Förderprogrammen auch eine konzeptionelle Unterstützung an. Die landeseigene NASA GmbH steht Ihnen dabei als verlässlicher Partner gern zur Verfügung!



Dr. Karl-Heinz Daehre
Minister für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt



1 Licht und Schatten – eine kritische Bestandsaufnahme

1.1 Handlungsbedarf und Potenziale

Bahnhöfe sind für die Reisenden das Eingangstor zur Stadt. Sie haben neben verkehrlichen auch gestalterische und städtebauliche Anforderungen zu erfüllen.

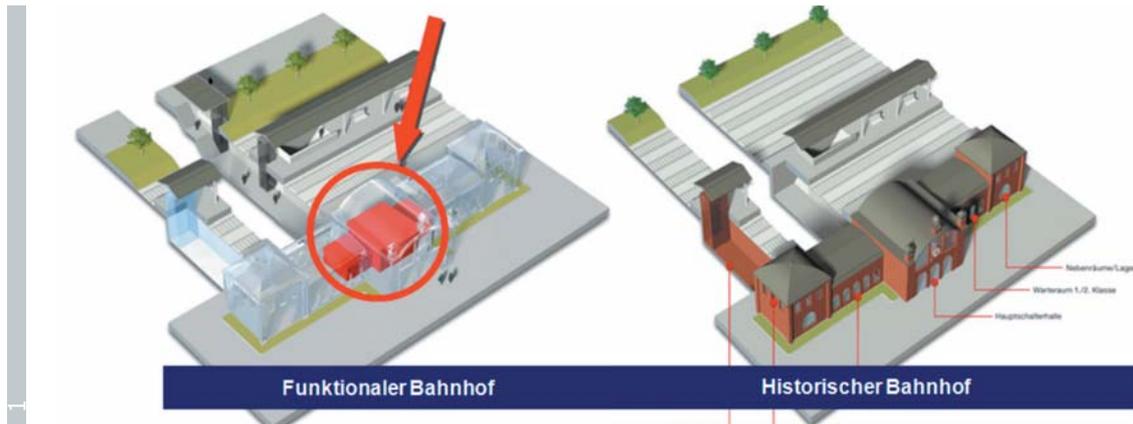
Vor allem die Fortschritte in der Eisenbahntechnik haben jedoch in der Vergangenheit dazu beigetragen, dass viele Bahnhofsgebäude ihrer ursprünglichen Funktion enthoben wurden. Die technische Durchführung des Eisenbahnverkehrs wird heute in aller Regel von wenigen zentralen Betriebsstellen aus gesteuert. Serviceschalter für die Nutzer des Schienenpersonennahverkehrs sind nur noch an den größeren Bahnhöfen anzutreffen. Funktionen wie die klassische Gepäckaufbewahrung und Diensträume für das Bahnpersonal sind entbehrlich geworden.

Vor diesem Hintergrund sind die architektonisch oft ansprechenden Gebäude nicht mehr für den Bahnbetrieb notwendig, stehen leer bzw. werden nur noch in geringen Teilen genutzt. Das hat wiederum zur Folge, dass sich dem Reisen-



Bf Osterburg: Bahnsteige runderneuert, Gebäude abgehängt

den seit einigen Jahren nicht selten ein Anblick des zunehmenden baulichen Verfalls bietet, der den Aufenthalt an den Bahnhöfen wenig attraktiv macht. Parallel dazu wachsen die erforderlichen Sanierungsaufwendungen stetig. Trotz einiger Streckenstilllegungen in den vergangenen Jah-



Funktionswandel der Bahnhofsgebäude aus Sicht der DB AG, Skizze der DB Station&Service AG, Mai 2008

ren verfügt das Flächenland Sachsen-Anhalt nach wie vor über ein vergleichsweise dichtes Schienennetz mit einer großen Zahl an Bahnhöfen und Bahnhofsgebäuden. Um dieses zu erhalten, bedarf es neben einem attraktiven Verkehrsangebot mit schnellen Verbindungen, komfortablen Fahrzeugen sowie ansprechendem Service und günstigen Tarifen auch attraktiver Bahnhöfe mit fahrgastfreundlicher Ausstattung.



Empfangsgebäude Magdeburg Hbf

Die DB Station & Service AG (DB S&S) hat in der Vergangenheit bundesweit einen Teil der kleinen und mittelgroßen Bahnhofsgebäude veräußert und damit die Verantwortung für dringend erforderliche Investitionen zur Sanierung und Nachnutzung der Gebäude verlagert.

Im Gegensatz dazu sind in die großen, stark frequentierten Bahnhofsgebäude, die zum sogenannten „Kernportfolio“ gehören, in den letzten Jahren seitens der DB S&S erhebliche Investitionen geflossen. Durch die Schaffung neuer Mietobjekte sowie hoher Auslastungsquoten können diese Bahnhofsgebäude, zu denen in Sachsen-Anhalt unter anderem die Hauptbahnhöfe von Halle (Saale) und Magdeburg zählen, wirtschaft-

lich betrieben werden.

Aus Sicht des Landes Sachsen-Anhalt bergen jedoch auch viele mittelgroße Bahnhöfe aufgrund höherer Fahrgastzahlen sowie ihrer guten Lage im Siedlungsgefüge erhebliche Potenziale für eine Wiederbelebung der Empfangsgebäude. Ziel ist es, diese gegenwärtig unzureichend genutzten oder komplett leerstehenden und verschlossenen Bahnhofsgebäude zu sanieren und einer nachhaltigen Nutzung zuzuführen, unabhängig ob sie weiterhin im Eigentum der Deutschen Bahn AG (DB AG), der Kommune oder privater Investoren sind. Mit Blick auf eine öffentliche Nutzung durch Fahrgäste des ÖPNV ist dabei auch eine finanzielle Unterstützung durch das MLV möglich.

1.2 Eigentumsverhältnisse und Vermarktungsperspektiven

Seitens der DB AG sind in den letzten Jahren neben Einzelverkäufen an Städte und Gemeinden vor allem ein Paketverkauf von bundesweit inzwischen über 1.000 Bahnhofsgebäuden an ein britisch-deutsches Bieterkonsortium (Patron Capital Ltd.) vorgenommen worden, der in der Öffentlichkeit zu erheblichen Spekulationen zur Zukunft der Bahnhofsgebäude geführt hat.

Im Land Sachsen-Anhalt hat die DB S&S in den letzten Jahren insgesamt 91 Bahnhofsgebäude an die Patron Capital Ltd., 14 an andere Privatinvestoren und 6 an Kommunen veräußert (Mai 2008, Angabe DB S&S). Ein Verkauf weiterer Immobilien wird angestrebt, so dass letztlich voraussichtlich nicht mehr als die 13 Bahnhofsgebäude des Kernportfolios im Bestand der DB AG verbleiben sollen.

Zielstellung der neuen Eigentümergesellschaft Patron Capital Ltd. ist vordergründig der Erhalt der Gebäude. Dabei sollen gemeinsam mit den

Kommunen und den Mietern Nutzungskonzepte entwickelt und dringend notwendige Sanierungen und Modernisierungen begonnen werden. In Einzelfällen ist auch ein Weiterverkauf der Immobilie nicht ausgeschlossen.

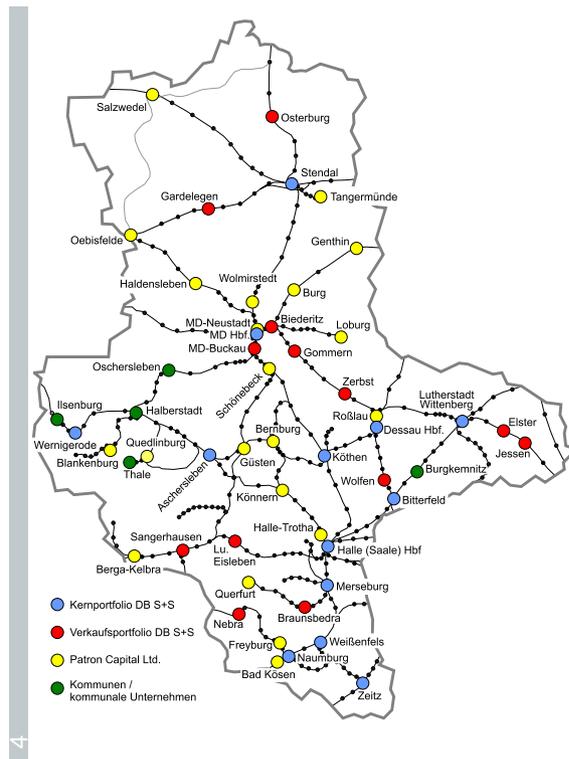
Auch die bereits heute in kommunaler oder privater Hand befindlichen Bahnhofsgebäude sollen – soweit nicht bereits erfolgt – nach und nach neuen Nutzungen zugeführt werden, wobei häufig ein Nebeneinander von gewerblichen und nichtkommerziellen Nutzungen angestrebt wird.

1.3 Gelungene Beispiele

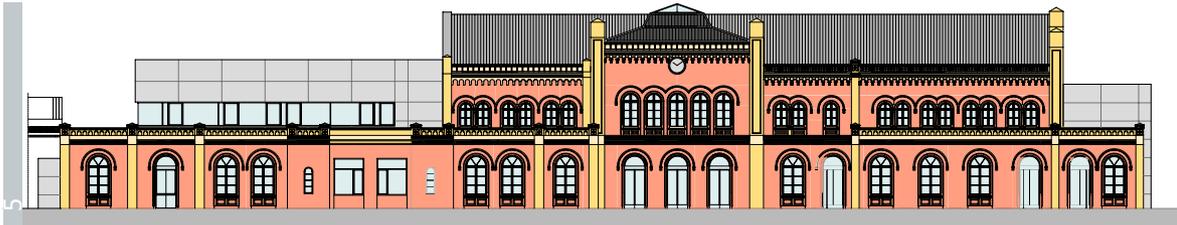
Deutschlandweit gibt es mittlerweile eine Reihe von gelungenen Projekten zur Wiederbelebung von Bahnhofsgebäuden, die Mut machen für die Realisierung weiterer Vorhaben und zudem wertvolles Know-how im Hinblick auf Konzepterstellung, Finanzierung und Betrieb generiert haben. Die Erfolgsfaktoren solcher Projekte ähneln sich meist. Entscheidend ist insbesondere die Bereitschaft von lokalen Akteuren (Kommune, ortsansässige Vereine oder Unternehmen), sich durch Erwerb, Sanierung und Betrieb für den Erhalt und die Nachnutzung der Bahnhofsgebäude zu engagieren. Die Auswahl der Nutzungen sollte möglichst gewerblich-dienstleistungsorientiert sein, um die Nachfrage von Fahrgästen, Anwohnern und Touristen zu decken sowie eine nachhaltige Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Das konkrete Nutzungs- und Betreiberkonzept ist jedoch standortbezogen zu entwickeln und zu realisieren. Dabei muss die Kommune nicht immer Eigentümerin sein und den Betrieb selbst übernehmen, sie kann auch durch vielfältige Aktivitäten das Vorhaben fördern und vorantreiben.

Zu den positiven Beispielen in Sachsen-Anhalt zählt der Bahnhof Oschersleben (Bode) an der Strecke Magdeburg – Halberstadt. Dort sind in den vergangenen Jahren im ehemaligen Postgebäude am Bahnhofsvorplatz eine Servicezentrale mit verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen, ein Bistro, öffentliche Toiletten und zwei Wohnungen eingerichtet worden. Zusätzlich aufgewertet wird das Gebäude durch die moderne und fahrgastfreundliche Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes mit P+R- und B+R-Anlagen.

Außerdem wird gegenwärtig das Empfangsgebäude des Bahnhofs Halberstadt mit erheblicher finanzieller Unterstützung seitens des Landes Sachsen-Anhalt umfassend saniert. Dabei wird die historische Fassade wieder freigelegt und das



Eigentumsverhältnisse ausgewählter Bahnhofsgebäude in Sachsen-Anhalt, Stand September 2008



Zukünftige Fassadenansicht des Bahnhofsgebäudes Halberstadt (Arge Bahnhofsgebäude Halberstadt, Groß Quenstedt, 2008)

Gebäude zunächst vollständig entkernt. Anschließend werden neben einer Mobilitätszentrale und Wartebereich für Fahrgäste moderne Läden und Büros eingerichtet. Weiterhin wird ein direkter Zugang vom Erdgeschoss zum Hausbahnsteig geschaffen. Der Umbau des Gebäudes wird barrierefrei erfolgen und soll im ersten Halbjahr 2010 abgeschlossen sein. Projektträger ist die NOSA GmbH, eine 100 prozentige Tochtergesellschaft der Stadt Halberstadt. Zusammen mit der Umgestaltung der Verkehrsstation durch die DB S&S und dem in den Vorjahren neu gestalteten Vorplatz und angrenzenden ZOB wird der Bahnhofsbereich in Halberstadt erheblich aufgewertet.

Auch die Kombination von Kultur und Gastronomie ist häufig bei wiederbelebten Bahnhofsgebäuden vorzufinden. Stellvertretend für viele Objekte seien an dieser Stelle die Bahnhöfe Wetter (Ruhr) und der Kulturbahnhof Wolfenbüttel genannt, die sich jeweils durch das Nebeneinander von Stadtbibliothek und guter Gastronomie auszeichnen. Die Verlagerung der Stadtbibliothek in den Bahnhof zeigt dabei die Tendenz, dass Bahnhofsgebäude zunehmend ihrem Verlust an rein verkehrlichen Funktionen durch Integration wichtiger Gemeinbedarfseinrichtungen trotzen und infolgedessen gar einen Bedeutungsgewinn im städtischen Kontext erzielen können.



Die jahrelang hinter Wellblech versteckte Klinkerfassade des Bahnhofsgebäudes Halberstadt vor dem Umbau



Das aufwendig sanierte Bahnhofsgebäude in Wolfenbüttel zeigt ein spannendes Nebeneinander von Alt- und Neubau.

Neue Nutzungen für alte Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt

Im Land Brandenburg ist der 2006 fertiggestellte „Sprewelten-Bahnhof“ in Lübbenau (Spreewald) hervorzuheben. Das historisch wertvolle Bahnhofsgebäude an der Strecke Berlin – Cottbus wurde durch die ortsansässige Wohnungsbau-gesellschaft im Spreewald mbH (WIS) von der DB AG erworben, aufwendig saniert und vermarktet. Die WIS betreibt selbst eine Mobilitäts- und Tourismuszentrale im Erdgeschoss, eine durch verschiedene Künstler originell gestaltete Pensi-

on im Obergeschoss sowie saisonal einen Fahrradverleih. Ein Café mit Cocktailbar rundet das Nutzungskonzept ab.

Näheres unter: www.sprewelten-bahnhof.de

Auch die Stadt Luckenwalde hat das jahrelang leerstehende Bahnhofsgebäude erworben und zur Stadtbibliothek umgebaut. Durch einen modernen Neubau ist auch hier ein zusätzlicher städtebaulicher Akzent gesetzt worden.



Bistro und Künstlerpension im Sprewelten-Bahnhof Lübbenau



Stadtbibliothek im Bahnhofsgebäude Luckenwalde



Neue Nutzungen für alte Bahnhöfe in Sachsen-Anhalt



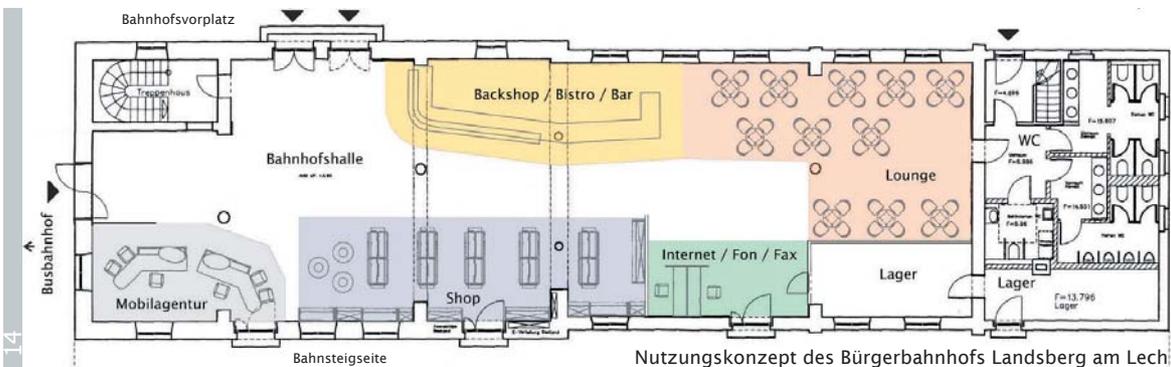
Bahnhofsgebäude Landsberg am Lech: Vorher ...



... und nachher.

Der privat betriebene Bürgerbahnhof Landsberg am Lech (Bayern) ist im Jahr 2007 von der „Allianz pro Schiene“ zum Bahnhof des Jahres gekürt worden. Er besticht durch sein umfangreiches Angebot an Waren und Dienstleistungen, die gleichermaßen von Fahrgästen, Anwohnern und Touristen nachgefragt werden. In der neu gestalteten Bahnhofshalle wird durch einen Betreiber ein breit gefächertes Service angeboten: Mobil-

agentur mit Fahrkartenverkauf und Fahrgastinformationen, Reiseangebote, Fahrrad- und Autoverleih sowie Veranstaltungsservice, Reishop, Bistro mit großzügiger Wartelounge sowie öffentliche Toiletten. Das Prädikat „kundenfreundlichster Kleinstadtbahnhof“ wird durch die stetig steigenden Besucher- und Umsatzzahlen seit der Eröffnung im März 2005 eindrucksvoll bestätigt. Näheres unter: www.bahnhof-landsberg.de



Nutzungskonzept des Bürgerbahnhofs Landsberg am Lech

2 Das REVITA-Projekt – neue Ideen für Bahnhofsgebäude

2.1 Das Interreg IIIb-Projekt REVITA



Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA GmbH) hat im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt als deutscher Projektpartner an dem Interreg IIIb-Projekt REVITA partizipiert. Gemeinsam mit den Partnern aus Slowenien, Polen, Griechenland und Bulgarien ist im Zeitraum von Juni 2006 bis Mai 2008 die Revitalisierung von Bahnhofsgebäuden an kleinen und mittleren Stationen in touristisch geprägten Regionen thematisiert worden. Neben der Erarbeitung von Strategien und Herangehensweisen für eine nachhaltige, wirtschaftlich tragfähige Nutzung der Gebäude haben sich die Partner zum Ziel gesetzt, ausgewählte Pilotprojekte im jeweils eigenen Land konkret zu entwickeln und deren Modernisierung und Umnutzung planerisch und finanziell vorzubereiten.

Die Gesamtkosten des REVITA-Projektes beliefen sich auf 1,15 Mio. EUR, wovon der Part der NASA GmbH 286.200 EUR betrug. Diese wurden zu 75

Prozent aus EU-Mitteln finanziert.

Die NASA GmbH war gemeinsam mit ihrem externen Fachberater, der Agentur BahnStadt, als Projektpartner vor allem für die Analysephase sowie das Projektmanagement zuständig.

Dabei wurde auf internationaler Ebene über den gesamten Projektzeitraum der Wissensaustausch sowie die Mitteilung der Projektfortschritte unter den Projektpartnern sichergestellt.

Darüber hinaus konnten mit allen Projektbeteiligten Fachexkursionen zu Best-Practise-Beispielen im In- und Ausland durchgeführt sowie eine professionelle Unterstützung hinsichtlich der Entwicklung von Bahnstationen gewährleistet werden.

Auf Landesebene wurde frühzeitig eine Steuerungsgruppe aus Vertretern des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr (MLV), des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt (MLU), der DB S&S sowie der Industrie- und Handelskammer ins Leben gerufen. Sie hat sowohl bei der Auswahl der Pilotprojekte in Sachsen-Anhalt mitgewirkt als auch deren Entwicklung über den gesamten Zeitraum begleitet.

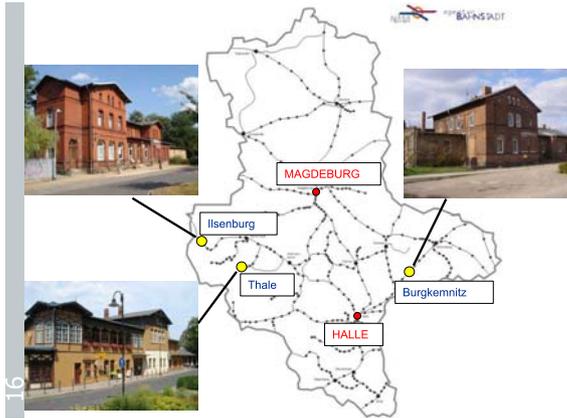


Karte der im Projekt REVITA beteiligten Länder und Partner mit den jeweiligen ausgewählten Pilotprojekten

2.2 Die REVITA-Pilotstandorte in Sachsen-Anhalt

Über ein Bewerbungsverfahren sind zu Beginn des REVITA-Projektes die Bahnhofsgebäude von Burgkennitz in der Dübener Heide sowie Ilsenburg und Thale im Nordharz, die sich durch ein überdurchschnittliches lokales Engagement auszeichneten, als deutsche Pilotstandorte ausgewählt worden.

Dies wurde zum Anlass genommen, bereits frühzeitig an jedem der drei Standorte ein lokales



Die Pilotstandorte des REVITA-Projekts in Sachsen-Anhalt.

Projektteam zu gründen, das sich jeweils aus Vertretern der Kommunalverwaltung und Tourismusinformation sowie Mitgliedern örtlicher Vereine und des Gemeinderats zusammensetzte. In regelmäßig stattfindenden Beratungen ist im Projektteam das Vorhaben zur Wiederbelebung des jeweiligen Bahnhofsgebäudes vorangetrieben worden.

Die Kommunen als Vorhabenträger und Bauherr wurden insbesondere darin unterstützt, Mieter und Betreiber für unterschiedliche Einrichtungen in den Bahnhofsgebäuden zu finden und mit ihnen gemeinsam Nutzungskonzepte zu entwickeln.

Weiterhin konnte den Städten und Gemeinden fachliche Unterstützung bei der Umnutzung von Bahnhofsgebäuden (Umgang mit vorhandener Bahntechnik, Freistellung von Bahnbetriebszwecken, Baurechtserlangung) gewährt werden.

Abgerundet wurden die Aktivitäten des REVITA-Projektes auf lokaler Ebene mit der Erstellung von Betreiberkonzepten und Finanzierungsplänen sowie einer intensiven Mitwirkung bei der Beantragung von Fördermitteln.

2.2.1 Burgkernitz

Standort und Projekt

Der Bahnhof Burgkernitz liegt an der Fernverkehrsstrecke Berlin – Halle(Saale) ca. 10 km nordöstlich von Bitterfeld und wird im Stundentakt von den Regionalbahnlinien Lutherstadt Wittenberg – Halle (Saale) Hbf bzw. Leipzig Hbf bedient. Die täglich gut 40 Zugabfahrten werden von ca. 100 Fahrgästen genutzt.

Die Gemeinde Burgkernitz (knapp 1.000 Einwohner) liegt in einer touristisch geprägten Region am Westrand des Naturparks Dübener Heide in einer ausgedehnten Bergbaufolgelandschaft mit großflächigen Seen. Westlich angrenzend beginnt das weitläufige Dessau-Wörlitzer-Gartenreich mit großzügigen Parkanlagen und Landschaftsgärten.

Die Gemeinde hat bereits frühzeitig das bis dato leerstehende Bahnhofsgebäude von der DB AG erworben und mit Blick auf die touristische Entwicklung die Zielstellung verfolgt, es als „Ein-



Touristisch attraktive Lage von Burgkernitz



Empfangsgebäude Burgkernitz - Ansicht vom Bahnsteig

gangstor zur Dübener Heide“ zu gestalten. Vor diesem Hintergrund soll dem Bahnhof auch der neue Name „Heidebahnhof Burgkernitz“ zuerkannt werden.

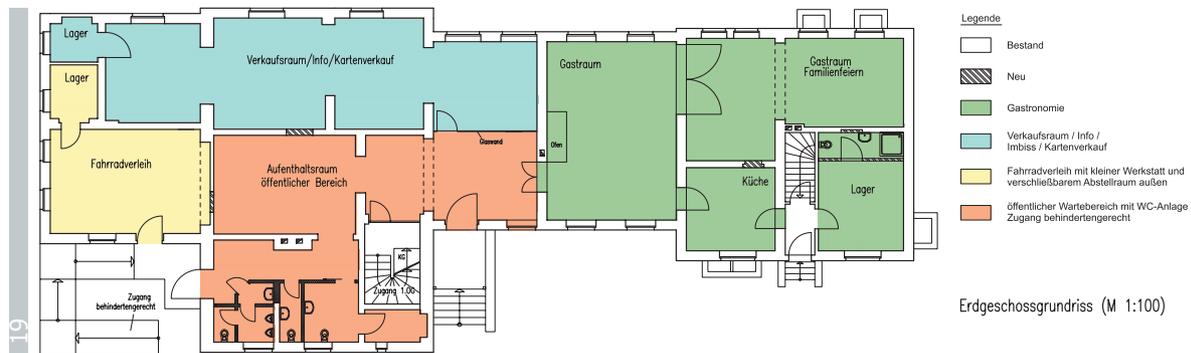
Projektpartner und Nutzungskonzept

Im Rahmen eines internetbasierten Interessensbekundungsverfahrens ist im Sommer 2007 eine private Betreibergesellschaft gefunden worden,

die in der Folgezeit gemeinsam mit der Gemeinde und der Verwaltungsgemeinschaft Muldestausee-Schmerzbach ein Nutzungskonzept entwickelt hat. Dieses sieht neben einem Wartebereich und Toiletten für Fahrgäste einen kleinen Reiseshop, Gastronomie mit Veranstaltungsraum sowie einen Fahrradverleih vor. Im Obergeschoss werden Büroräume für eine Tourismusagentur eingerichtet. Die Außenbereiche sollen in die Umnutzung des Gebäudes, z.B. für Gastronomie, einbezogen werden.

Projektablauf und Ausblick

Die Gemeinde und die Betreibergesellschaft haben im Dezember 2007 eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet. Diese regelt die Kooperation zwischen beiden Partnern in Bezug auf Investitionen, Pachtvertrag, Betrieb und Vermarktung sowie den angestrebten Zeitablauf. Während die Gemeinde weiter Eigentümerin des Gebäudes bleibt, hat die Betreibergesellschaft als Generalpächterin die Möglichkeit der Untervermietung einzelner gewerblicher Mieteinheiten (z.B. Gastronomie und Reiseshop) an Dritte.



Erdgeschossgrundriss (M 1:100)

Nutzungskonzept Bahnhofsgebäude Burgkernitz (Architekturbüro Schmidt, Gräfenhainichen, Mai 2008)



Am „Tag der offenen Tür“ konnten Besucher und potenzielle Betreiber alle Räume in Augenschein nehmen.

Im Jahr 2008 ist die Umbauplanung erstellt und die Investitionsförderung beantragt worden. Gegenwärtig befindet sich das Vorhaben in der baulichen Realisierung, die Eröffnung ist für Frühjahr 2009 geplant.

Investitionen und Finanzierung

Die Investitionskosten für die bauliche Struktur (Sanierung der baulichen Hülle und Innenausbau) belaufen sich auf ca. 540.000 EUR. Das Land Sachsen-Anhalt fördert das Vorhaben durch die zuständige NASA GmbH aus dem Schnittstellenprogramm mit ca. 200.000 EUR.

Weitere Zuwendungen wurden im Rahmen der Förderung der ländlichen Entwicklung aus dem EU-Programm (ELER / LEADER) gewährt, so dass der kommunale Eigenanteil noch gut 120.000 EUR beträgt.

Die Investitionen in die Inneneinrichtung des Gebäudes belaufen sich auf ca. 50.000 EUR. Diese werden von der Betreibergesellschaft übernommen.

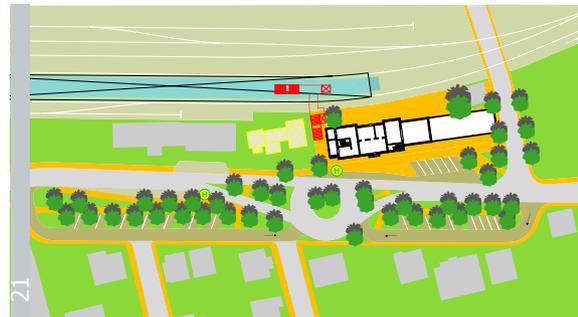
2.2.2 Ilsenburg

Standort und Projekt

Die Stadt Ilsenburg (ca. 6.300 Einwohner) liegt im Nationalpark Harz inmitten eines weitläufigen Netzes von Wander- und Trekkingwegen unweit des Brockens.

Der am Stadtrand positionierte Bahnhof Ilsenburg wird im Stundentakt bedient, und zwar abwechselnd von Regionalexpresszügen der Verbindung Hannover – Halle (Saale) bzw. vom Harz-Elbe-Express auf der Relation Vienenburg – Halle (Saale). Mit Blick auf den Abschluss der Streckenausbauarbeiten Halberstadt – Vienenburg und die Herrichtung der Verkehrsstation in Ilsenburg wird eine Steigerung des derzeitigen Reisendenaufkommens von ca. 400 täglichen Fahrgästen erwartet.

Die Stadt Ilsenburg hat im Jahr 2007 das denkmalgeschützte Empfangsgebäude (Baujahr etwa 1885) von der DB AG erworben. Es stand zu diesem Zeitpunkt bis auf eine Wohnung im Obergeschoss komplett leer und präsentierte sich – nicht zuletzt aufgrund jahrzehntelang ausbleibender Modernisierungen – in einem vernachlässigten Erscheinungsbild.



Lage des Bahnhofsgebäudes Ilsenburg zwischen neu gestaltetem Bahnhofsumfeld und Bahnanlagen

Ziel der Stadt Ilsenburg war von Beginn an, das Gebäude wieder zu einem attraktiven Eingangstor in die Stadt Ilsenburg mit multifunktionalen Nutzungen für Besucher und Bewohner zu entwickeln.

Das unmittelbare Bahnhofsumfeld wurde bereits in den Vorjahren im Rahmen des Schnittstellenprogramms mit der Anlage von Bushaltestellen und P+R-Plätzen nachhaltig aufgewertet.

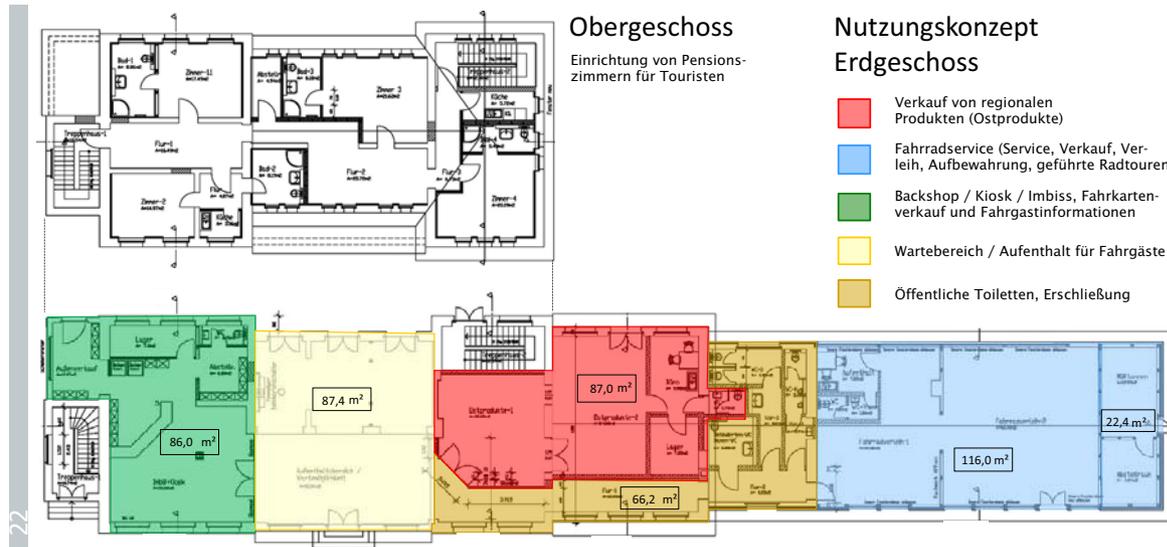
Projektpartner und Nutzungskonzept

Innerhalb des REVITA-Projektes konnten bis Ende 2007 einige Interessenten für den Betrieb verschiedener Einrichtungen im Empfangsgebäude gefunden werden. Daraufhin wurde gemeinsam mit ihnen ein Nutzungs- und Raumkonzept entwickelt, das ihren Bedürfnissen hinsichtlich der Lage und Größe ihrer Mietflächen entsprach und als Grundlage für die Umbauplanung diente.



Leerstehendes Bahnhofsgebäude Ilsenburg (Nov. 2006)

Das Konzept sieht als Nutzungen neben einem zentralen Aufenthaltsbereich Verkaufsflächen für regionale Produkte, Fahrscheine und Tourismusartikel sowie Kiosk und Imbiss vor. Weiterhin sind Fahrradservice inklusive Radverleih und öff-



Nutzungskonzept Bahnhofsgebäude Ilsenburg (Bauplanungsbüro Burkhard Spormann, Wernigerode, Mai 2008)



24 Lokale Arbeitsgruppe: Diskussion der Projektentwicklung am Tisch des Bürgermeisters

fentliche Toiletten im Erdgeschoss sowie die Einrichtung von Pensionszimmern im Obergeschoss vorgesehen. Die Rolle der Stadt Ilsenburg war von Beginn an klar definiert: Eigentümer, Bauherr und Nutzer der öffentlichen Bereiche.



25 Bauherr, Architekt und künftige Nutzer vor dem umzubauenden Bahnhofsgebäude Ilsenburg

Projekttablauf und Ausblick

Zu Beginn des REVITA-Projektes wurde eine lokale Arbeitsgruppe aus Vertretern der Stadtverwaltung, der städtischen Tourismusinformatik, der Kaufmannsgilde und Stadtratsmitgliedern gegründet, die die Projektentwicklung unterstützt und begleitet hat. Gemeinsam hat man sich auf ein transparentes, offenes Verfahren zur Betriebsuche verständigt und dieses anschließend – begleitet von einem Tag der offenen Tür im Bahnhofsgebäude – auch durchgeführt. Nach Festlegung des Nutzungskonzeptes wurde die Planung zur umfassenden Sanierung und Modernisierung des Gebäudes begonnen. Zur Vereinfachung des Baurechtsverfahrens konnte zeitgleich beim Eisenbahn-Bundesamt für das Bahnhofsgebäude eine „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ (Entwidmung) erwirkt werden.

Revitalisierung des Empfangsgebäudes Bahnhof Ilsenburg

Karten

Fotos

Die im folgenden Raumkonzept aufgeführten Nutzungen sind ausschließlich als Vorschläge zu verstehen, die weder abschließend noch in ihrer Veranlagung festgelegt sind. Während für den Erdgeschossbereich eine Aufteilung in mehrere Mieteinheiten durchaus sinnvoll sein könnte, ist dies für das erste Obergeschoss sowie das Dachgeschoss nicht angebracht.

Die Stadt Ilsenburg (ca. 4.300 Einwohner) liegt im Nationalpark Harz inmitten eines weitläufigen Netzes von Wander- und Trekkingwegen. Der Brocken (1.142 m) ist von Ilsenburg aus über einen romantischen Aufstieg von ca. 13 km Länge gut zu erreichen. Neben der herrlichen Naturlandschaft zählen zu den touristischen Highlights aber auch das Hütten- und Technikmuseum sowie die Fang-Steinberg-Hütte, die über die industrielle Entwicklung der Stadt informieren. Mit der Harzrundbahn verfügt die Stadt Ilsenburg zudem über eine große Veranstaltungshalle. In der jährlich über 100 Veranstaltungen mit mehr als 60.000 Besuchern stattfinden. Weiterhin sind in Ilsenburg zwei Gewerbegebiete mit zunehmender Auslastung vorhanden.

Das denkmalgeschützte Gebäude (Baujahr etwa 1885) steht gegenwärtig überwiegend leer; einzig im ersten Obergeschoss ist eine Wohnung vermietet. Hier wird jedoch die Umsetzung des Möbels angelehnt, so dass künftig auch das gesamte Obergeschoss vermietet werden könnte. Ein Nebenschbau, z.B. der ehemaligen Sommerwache in Richtung Schmiedestraße, ist auch nicht ausgeschlossen, soweit dafür eine denkmalrechtliche Genehmigung erteilt werden kann. Auch die in Richtung Bahnterrasse angrenzenden Außenbereiche (ca. 200 m²) können neugestaltet und in die Nutzungsoberflächen integriert werden. Der dort gegenwärtig verlaufende Bahnsteigzugang wird voraussichtlich noch im laufenden Jahr zurückgebaut und durch einen neuen Bahnsteigunnel nördlich des Bahnhofgebäudes ersetzt (vgl. dazu Lageplan Bahnhofsumfeld Ilsenburg).

Objektinformationen

Wir stellen Ihnen auf dieser Website Pläne, Fotos sowie eine Darstellung der Ausgangssituation zur Verfügung.

Raumkonzept

Folgendes Raumkonzept ist das Ergebnis erster Überlegungen und daher keineswegs als Vorgabe zu verstehen; (Farbschema siehe Grundrisse)

- A: Durstbehalter Bereich (78 m²) - z.B. geeignet für Restaurant, Möbeldesign, Tourismusinformatik
- B: Halbeisbar Bereich (87 m²) - z.B. geeignet für Ausstellungen, Wartebereich, öffentliche Toiletten
- C: Roter Bereich (122 m²) - z.B. geeignet unter anderem für Kiosk, Shop oder Imbiss
- D: Gelber Bereich (184 m²) - z.B. geeignet unter anderem für Fahrradverleih
- E: Obergeschoss (187 m²) - z.B. geeignet für Pension oder Herberge, direkt eine Wohnung vermietet
- F: Dachgeschoss (71 m²) - z.B. geeignet für Pension oder Herberge, derzeit leerstehend

Sämtliche Nutzungsoberflächen stehen unter dem Vorbehalt baurechtlicher Zulässigkeit. Der Betreiber muss je nach Nutzungskonzept den gesetzlich vorgeschriebenen Stellplatznachweis bzw. die erforderlichen Stellplatzabläge berücksichtigen. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz, so dass Veränderungen der Gebäudestruktur vor allem im Außenbereich nur eingeschränkt möglich sind.

Dachgeschoss 187 m²

Dachgeschoss 71 m²

26 Auszug aus dem Internet-basierten Interessenbekundungsverfahren (Juni/Juli 2007)



Das Bauschild am Gebäude kündigt es schon an: Hier wird sich in den kommenden Jahren vieles verändern!

Mit der nunmehr zuständigen unteren Bauaufsichts- und der Denkmalschutzbehörde sind frühzeitig Ortstermine und Abstimmungen im Hinblick auf die einzuholende Baugenehmigung durchgeführt worden. Die Anträge für Investitionsförderungen sind im Frühjahr 2008 fristgemäß gestellt worden, Ende 2008 erfolgte der Baubeginn für den ersten Bauabschnitt. Die Fertigstellung und Eröffnung ist für 2009 geplant.

Investitionen und Finanzierung

Die Investitionskosten für die bauliche Struktur (Sanierung der baulichen Hülle und Innenausbau) und Inneneinrichtung des Gebäudes betragen ca. 2 Mio. EUR. Neben Mitteln aus dem Schnittstellenprogramm des Landes in Höhe von ca. 700.000 EUR können voraussichtlich auch erhebliche Gelder der Städtebauförderung eingesetzt werden. Der kalkulierte Eigenanteil der Stadt Ilsenburg beläuft sich voraussichtlich auf weniger als 1 Mio. EUR.

2.2.3 Thale

Standort und Projekt

Die Stadt Thale (ca. 12.500 Einwohner) liegt inmitten des Harzes und ist touristisch geprägt. Das Bahnhofsgebäude von Thale befindet sich am Rande des Bodetals unterhalb der überregional bekannten touristischen Ziele wie Hexentanzplatz und Rosstrappe. Der Bahnhof Thale bildet somit einen zentralen Ausgangspunkt für touristische Ausflüge in die Umgebung.

Diesen Standortvorteil im Zusammenhang mit der reizvollen Architektur des in der äußeren Gestalt weitgehend original erhaltenen und daher auch denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes hat die Stadt Thale bereits vor Jahren zum Anlass genommen, die unzureichend genutzte und in einem schlechten Bauzustand befindliche Immobilie von der DB AG zu erwerben.

Gegenwärtig verkehrt ab Thale Bahnhof der Harz-Elbe-Express (HEX) stündlich über Quedlinburg und Halberstadt nach Magdeburg Hbf, wobei am



Bahnhofsgebäude Thale, Bahnsteigseite

Wochenende einzelne Züge bis Berlin durchfahren. Im Mittel liegt die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger bei ca. 450.

Projektlauf, Partner und Nutzungskonzept

Auch für das Bahnhofsgebäude Thale ist in einer lokalen Arbeitsgruppe intensiv über die Nachnutzung der Immobilie diskutiert worden. Aufgrund noch bestehender Pachtverträge für einen Großteil der Räumlichkeiten ist jedoch im Gegensatz zu den beiden anderen Pilotprojekten zunächst keine Suche nach neuen Mietern und Betreibern durchgeführt worden.



Treffen des lokalen Projektteams Thale im Frühjahr 2007



Vorläufiges Nutzungskonzept Bahnhof Thale (Architekturbüro alt & neu GmbH, Wernigerode, Mai 2008)



Blick in die Empfangshalle des Bahnhofsgebäudes Thale

Die Stadt Thale bleibt Eigentümerin des Gebäudes und will es in den kommenden Jahren umfassend neugestalten. Die städtische Tourismusinformation („Thale-Information“), die seit Jahren in beengten Verhältnissen vis-à-vis vom Bahnhof untergebracht ist, wird als neuer Hauptnutzer ins Bahnhofsgebäude ziehen. Zum Angebot sollen u.a. auch der Verkauf von Bahnfahrkarten sowie die Bereitstellung von Fahrgastinformationen zählen.

Neben einer großzügigen „Kommunikationshalle“ im Mitteltrakt des Gebäudes, die Fahrgästen auch als Warteraum dient, sollen Gewerbetreibenden Mieteinheiten für Läden und Gastronomie angeboten werden. Im Obergeschoss sind bislang sowohl museale Einrichtungen und Ausstellungsflächen als auch ein Veranstaltungsraum vorgesehen.

Investitionen und Finanzierung, Ausblick

Die geschätzten Investitionskosten belaufen sich auf ca. 1,5 bis 2 Mio. EUR. Neben dem städtischen Eigenanteil ist eine Inanspruchnahme von

Fördermitteln aus dem Schnittstellenprogramm des Landes, der GA-Förderung zum Ausbau der touristischen Infrastruktur sowie der Städtebauförderung vorgesehen.

Die Konkretisierung des Nutzungskonzeptes verbunden mit der Betreiberauswahl sowie die Ausarbeitung der Umbauplanung und des Finanzierungskonzeptes sind für 2009 geplant, so dass in den Jahren 2010 und 2011 die bauliche Realisierung folgen könnte.

2.3 Fachtagung Bahnhofsgebäude

Am 15. Mai 2008 fand in Magdeburg zum Abschluss des REVITA-Projektes eine Fachtagung unter dem Motto „Bahnhofsgebäude in Sachsen-Anhalt – Neue Nutzungen für alte Bahnhöfe“ statt.

Die NASA GmbH hatte Vertreter des MLV, des MLU sowie weiterer beteiligter Landesbehörden, Vertreter der Landkreise, sämtliche Kommunen des Landes mit Bahnhofsgebäuden und nicht zuletzt leitende Mitarbeiter der heutigen Gebäudeeigentümer wie der DB AG und der Patron Capital Ltd. zum Dialog über die Zukunft der Bahnhofsgebäude im Land Sachsen-Anhalt eingeladen. Die Resonanz war mit 90 Teilnehmerinnen und Teilnehmern sehr gut und zeigt das große landesweite Interesse an diesem Thema.

Herr Dr. Hans-Joachim Gottschalk, damaliger Staatssekretär im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, stellte zu Beginn Handlungsbedarfe und Perspektiven für die zahlreichen Bahnhofsgebäude im Land vor.

Anschließend wurden die positiven Ergebnisse der ausgewählten REVITA-Pilotprojekte von Vertretern der beteiligten Kommunen präsentiert.

So konnte den Teilnehmern der anderen Städte und Gemeinden die Entwicklung der Projekte von ersten Ideen bis zur Umbauplanung und zugrunde liegenden Finanzierungskonzepten aufgezeigt werden.

Auch die beiden derzeit größten Eigentümergesellschaften von Bahnhofsgebäuden in Sachsen-Anhalt, die DB S&S sowie die Patron Capital Ltd., referierten über ihre Strategien zur weiteren Entwicklung bzw. geplanten Bahnhofsgebäudeverkäufen. Die Patron Capital Ltd. erläuterte weiterhin Kooperationsmöglichkeiten mit Kommunen zur Sanierung und nachhaltigen Nutzung der Immobilien.

Anschließend wurden die verschiedenen Fördermöglichkeiten des Landes Sachsen-Anhalt zur Revitalisierung von Bahnhofsgebäuden aufgezeigt: Neben dem Bahnhofs- und Schnittstellenprogramm der NASA GmbH wurden die Voraussetzungen zur Inanspruchnahme von Mitteln aus der Städtebauförderung sowie der integrierten ländlichen Entwicklung einschließlich deren Kombinationsmöglichkeiten erläutert.



32
Bahnhofstagung in Magdeburg: Breites Interesse an Informationen zur Entwicklung der Bahnhofsgebäude



33
Die Vertreter der Förderbehörden standen Rede und Antwort.

Die Veranstaltung wurde begleitet von Nachfragen und Diskussionen, in denen sich vor allem Vertreter der Kommunen nach den Möglichkeiten und Randbedingungen des Erwerbs und der Entwicklung „ihres“ Bahnhofsgebäudes erkundigten.

Sämtliche Vorträge der Tagung sind auf der Internetseite der NASA GmbH dokumentiert:
www.nasa.de/oepnv/infrastruktur/revita/

3 Künftige Entwicklung von Bahnhofsgebäuden

3.1 Konzeption und Strategie

Mit der Revitalisierung der drei vorgestellten Empfangsgebäude in Burgkernitz, Ilsenburg und Thale im Rahmen des EU-Projektes REVITA hat das Land Sachsen-Anhalt bewusst eine Entwicklung angestoßen und Handlungsperspektiven aufgezeigt, um in den kommenden Jahren weitere Bahnhofsgebäude der Verwahrlosung und dem Verfall zu entziehen und einer Wiederbelebung und tragfähigen Nachnutzung zuzuführen.

Das Land wird auch künftig, und zwar unabhängig vom Eigentümerstatus, die Revitalisierung von Bahnhofsgebäuden unterstützen, um neben dem barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe (Bahnsteige und Zugänge) und der Neugestaltung der Bahnhofsumfelder (Busverknüpfung, Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen) einen weiteren Ansatz zur Steigerung der Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs und letztlich zur Erhöhung der Fahrgastzahlen zu verfolgen.

Während in den vergangenen Jahren landesweit bereits viele Verkehrsstationen erneuert wurden und zahlreiche Kommunen über das Schnittstellenprogramm der NASA GmbH ihre Bahnhofsumfelder neu gestaltet haben, ist noch ein enormer Handlungsbedarf zur Aufwertung der Bahnhofsgebäude zu verzeichnen.

Dies zeigt sich daran, dass in Sachsen-Anhalt von den gegenwärtig ca. 220 Empfangsgebäuden an betriebenen Bahnhöfen bislang erst wenige saniert und modernisiert worden sind. Dazu zählen neben einigen großen Bahnhöfen mit Fernverkehrshalt (Magdeburg Hbf, Halle Hbf, Naumburg, Stendal) auch kleinere Stationen wie z.B. Wernigerode und Aschersleben.

Während diese Immobilien im Eigentum der DB S&S verbleiben sollen (sogenanntes Kernportfolio), ist der große Rest von mehr als 200 Gebäuden bereits an Privatinvestoren und Kommunen veräußert worden oder steht noch zum Verkauf.

Im Auftrag der NASA GmbH ist im Sommer 2008 eine Voruntersuchung von 60 Bahnhofsgebäuden des Landes durchgeführt worden, die weder zum Kernportfolio der DB S&S gehören noch in den letzten Jahren umfassend saniert worden sind.

Die Untersuchung der Gebäude erfolgte sowohl anhand der Ermittlung ihrer Potenziale wie Lage im Siedlungsgefüge, Einwohnerzahl und Fahrgastfrequentierung als auch an deren offensichtlichen Handlungsbedarf (hoher Leerstand, funktionale Mängel und schlechte Bausubstanz). Als Ergebnis ist eine Prioritätenliste erstellt worden, wobei die Potenziale stärker gewichtet wurden als der jeweilige Handlungsbedarf.

An den 35 potenzialstärksten Bahnhofsgebäuden sind zudem Ortsbesichtigungen zur Vertiefung der Erkenntnisse durchgeführt worden. Begleitet wurde die Untersuchung durch eine umfassende Fragebogenaktion, mit der die betroffenen Städte und Gemeinden konkret befragt wurden, ob die Entwicklung „ihres“ Bahnhofsgebäudes von kommunalem Interesse ist und eine aktive Mitwirkung zu deren Revitalisierung, z.B. hinsichtlich der Suche nach Mietern und Betreibern sowie der Erstellung von Nutzungskonzepten, zu erwarten ist.

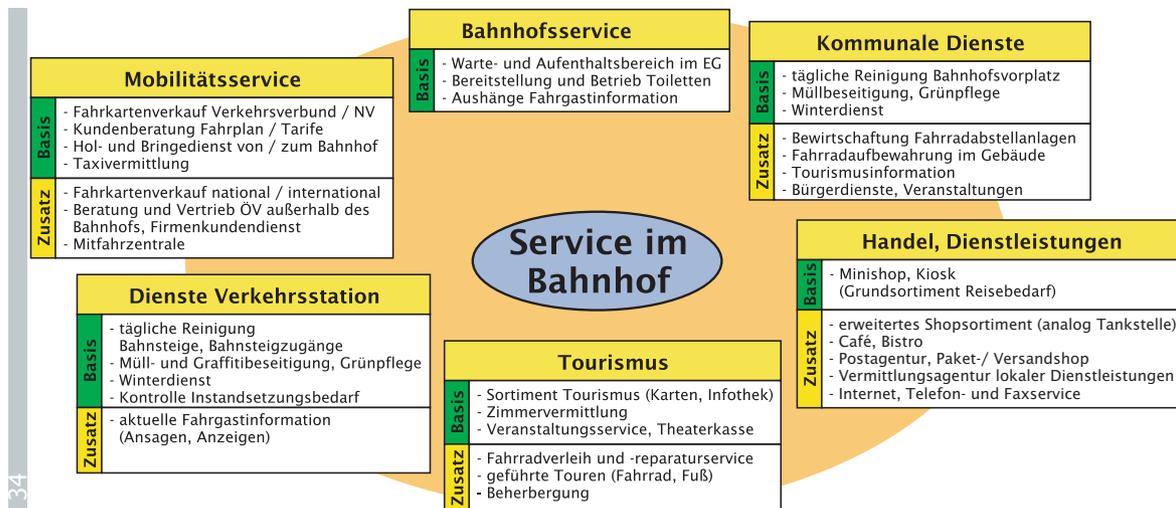
Die Auswertung der Fragebögen zeigt das große Interesse am Erhalt und der Aufwertung der Bahnhofsgebäude, wenngleich das zu erwartende kommunale Engagement insgesamt sehr unterschiedlich ausfällt. Während viele Kommunen sich interessiert zeigen und einen Erwerb des Bahnhofsgebäudes und / oder eine aktive Mitwirkung und finanzielle Beteiligung anbieten, ist ei-

nigen Städten und Gemeinden aufgrund der jahrzehntelangen Vernachlässigung der Objekte mit mehrfachem Wechsel der Zuständigkeiten und Eigentümer die Skepsis bezüglich einer positiven Entwicklung deutlich anzumerken.

Das MLV beabsichtigt, gemeinsam mit der NASA GmbH ein neues Entwicklungsprogramm für Bahnhofsgebäude zu initiieren, um mit der Aufwertung weiterer Objekte an potenzialstarken Standorten eine Flächenwirkung zu erzielen. Um eine nachhaltige Steigerung der Attraktivität der Bahnhöfe und damit in der Konsequenz auch einen Zuwachs an Bahnfahrern zu erzielen, sollen neben der Aufwertung des äußeren Erscheinungsbildes der Bahnhofsgebäude auch fahrgastorientierte Serviceangebote Einzug erhalten.

So sind Basisdienstleistungen wie Fahrkartenver-

kauf (zumindest für den Nahverkehr), Bereitstellung von Fahrgastinformationen, Warte- und Aufenthaltsbereiche ohne Konsumzwang sowie öffentliche Toiletten an jedem Standort mit einem größeren Fahrgastaufkommen anzustreben. Ergänzend sollten standortspezifisch weitere Dienstleistungen und Einzelhandelsangebote angeboten werden. Dazu zählen u.a. ein erweiterter Mobilitätsservice, touristische Dienstleistungen sowie Reishop/Kiosk und Gastronomie. Zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit und Verbesserung der Ertragsstruktur könnten von den Betreibern der Bahnhofsgebäude auch Dienste zur Reinigung und Instandhaltung der Verkehrsstation (im Auftrag der DB AG) und des Bahnhofsumfeldes (für die Kommune) übernommen werden. Die Auswahl an Nutzungsmöglichkeiten ist vielfältig, wobei das Zusammenspiel funktionieren muss.



Beispielhafte Nutzungsstruktur für ein Bahnhofsgebäude



Für das Bahnhofsgebäude in Nienburg (Saale) scheint aus heutiger Sicht der Rückbau die einzige Lösung zu sein!

Im Fall der Bereitstellung einer breit gefächerten Angebotspalette aus nur einer Hand kann die Errichtung eines großen zusammenhängenden Raumes von Vorteil sein, um einerseits den Komfort für die Nutzer zu erhöhen und andererseits den Personalaufwand, gerade in Zeiten schwacher Frequenzierung, zu reduzieren.

Abschließend bleibt zu erwähnen, dass gerade an sehr kleinen Stationen oder abgelegenen Standorten ohne große Fahrgastpotenziale auch andere Nutzungen wie Wohnen, gemeinnützige oder kulturelle Einrichtungen sowie Herbergen in Frage kommen.

Sollten auch diese Absichten scheitern und Bauzustand wie Dimensionierung der Bahnhofsgebäude keine Investitionen rechtfertigen, muss auch deren Abriss in Betracht gezogen werden; diesbezügliche Prüfungen sind jedoch im Einzelfall vorzunehmen.

3.2 Fördermöglichkeiten des Landes Sachsen-Anhalt

Die Revitalisierung der Empfangsgebäude an den Bahnhöfen Sachsen-Anhalts erfordert meist erhebliche Investitionen in die bauliche Struktur, da in der Regel sowohl die Sanierung der baulichen Hülle (Keller, Fassade, Dach) als auch Umbauten im Gebäudeinneren aufgrund des schlechten Bauzustandes sowie veränderter Nutzungsbedürfnisse erforderlich sind.

Wie die angestrebte Finanzierung der Investitionen an den drei Pilotprojekten in Burgkennitz, Ilsenburg und Thale gezeigt hat, können unterschiedliche Förderprogramme des Landes genutzt und miteinander kombiniert werden, soweit die Voraussetzungen erfüllt sind und ein entsprechender Eigenanteil durch den Vorhabenträger übernommen wird.

Im Folgenden sollen die derzeit wichtigsten Programme zur Bereitstellung von nicht rückzahlbaren Zuschüssen kurz vorgestellt werden.

ÖPNV-Investitionsprogramm

Mit dem von der NASA GmbH betreuten Schnittstellenprogramm des Landes kann eine (anteilige) Förderung derjenigen Investitionen erfolgen, mit denen Serviceleistungen für Fahrgäste im Bahnhofsgebäude angeboten werden sollen.

Im Einzelnen regeln die Verwaltungsvorschriften zur Durchführung von § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes (VV-EntflechtG/Verkehr, vgl. Runderlass des MLV vom 12.07.2007) sowie die dazugehörigen Merkblätter die Gewährung von Zuwendungen. Demnach ist im Rahmen des Schnittstellenprogramms bei der Revitalisierung von Bahnhofsgebäuden der „Bau oder Ausbau von Gebäudeteilen, die für Einrichtungen zum Fahrkartenerwerb und Reisendenservice des

SPNV genutzt werden (inklusive Verkehrsflächen zur inneren Erschließung)“ ebenso förderfähig wie der „Bau, Ausbau und Umgestaltung von Sanitäreinrichtungen für Fahrgäste“ (vgl. Merkblatt über die Gewährung von Zuwendungen zum Bau, Ausbau und zur Umgestaltung von SPNV-Schnittstellen (Schnittstellenprogramm), Pkt. 2.4 und 2.6).

In den Verwaltungsvorschriften wird weiterhin geregelt, dass Zuwendungsempfänger u.a. kommunale Gebietskörperschaften, Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturunternehmen wie Personen des privaten Rechts sein können, „wenn sie öffentliche Aufgaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden wahrnehmen“.

Der Fördersatz beträgt derzeit bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben des Vorhabens, zu denen neben Grunderwerbs- und Baukosten auch die Baunebenkosten zählen, jedoch erst ab der Leistungsphase 3 HOAI.

Nähere Informationen sowie Anmelde- und Antragsformulare finden Sie im Internet unter: www.nasa.de/oePNV/foerderprogramme/

Städtebauförderung

Die Städtebauförderung dient grundsätzlich der Beseitigung oder Verhinderung städtebaulicher Missstände und wird als ein zentrales Instrument der nachhaltigen Stadtentwicklung gesehen, das ausdrücklich mit anderen Fördermöglichkeiten kombiniert werden kann.

Städtebaufördermittel sind Finanzhilfen des Bundes und der Länder, ergänzt durch einen kommunalen Eigenanteil, die nach dem besonderen Städtebaurecht des Baugesetzbuchs (BauGB) eingesetzt werden können. Fördergegenstand sind durch die Kommune nach § 142 bzw. § 165 BauGB festgelegte städtebauliche Gesamt-

maßnahmen als Sanierungs- oder Entwicklungsmaßnahmen oder Stadtumbau-Ost-Gebiete nach § 171b BauGB.

Demnach kann auch der Umbau von Bahnhofsgebäuden anteilig mit Städtebaufördermitteln finanziert werden, soweit diese in einem der vorgenannten Gebiete liegen. Förderfähig sind die nicht durch sanierungsbedingte Einnahmen oder auf sonstige Weise gedeckten unrentierlichen Kosten.

Zuwendungsempfänger und damit auch Antragsteller ist die Kommune. Sie entscheidet allein über den Einsatz der Mittel innerhalb des Gebietes. Sie kann dabei Mittel auch an Dritte (Private) weiterreichen.

Weiteres dazu im Internet unter:

www.sachsen-anhalt.de >Förderprogramme
>Förderprogramme Sachsen-Anhalt >Wohnungswesen und Städtebau

Förderung der regionalen ländlichen Entwicklung

Weiterhin können unter bestimmten Voraussetzungen auch Zuwendungen zur Förderung der regionalen ländlichen Entwicklung in Sachsen-Anhalt („Richtlinie zur Förderung der regionalen ländlichen Entwicklung in Sachsen-Anhalt (RELE)“, vgl. Runderlass des MLU vom 30.04.2008) für Umbau und Umnutzung von Bahnhofsgebäuden gewährt werden, wobei eine Kombination mit Städtebaufördermitteln vom Grundsatz her ausgeschlossen ist.

Der Zweck der Förderung ist die nachhaltige Stärkung der Wirtschaftskraft im ländlichen Raum; Fördergebietskulisse ist das gesamte Land außer den Großstädten Magdeburg und Halle (Saale). Die o.g. Förderrichtlinie unterscheidet zwischen 5 Förderbereichen, von denen für die Nachnutzung von Bahnhofsgebäuden der Bereich „Dorf-

entwicklung und ländlicher Tourismus“ (Teil E) Anwendung findet. Im Einzelnen können u.a. folgende Maßnahmen und Vorhaben, die durchaus in Bezug zur Revitalisierung von Bahnhofsgebäuden stehen, Gegenstand der Förderung sein:

- Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des Ortszentrums z.B. durch Sanierung und Umnutzung leer stehender oder leer fallender Bausubstanz,
- Vorhaben, die der nachhaltigen Entwicklung des dörflichen Gemeinschaftslebens dienen (z.B. multifunktionale Gebäude zur Verbesserung der Nahversorgung mit Dienstleistungen und Waren oder Gemeinbedarfseinrichtungen zur Erhaltung und Entwicklung von Betreuungs- und Begegnungsstätten),
- Vorhaben zum Erhalt ortsbildprägender oder historisch wertvoller Bausubstanz und
- Vorhaben zur Verbesserung der ländlichen touristischen Infrastruktur (u.a. Schaffung von touristischen Dienstleistungseinrichtungen und Übernachtungsmöglichkeiten).

Zuwendungsempfänger können neben Gemeinden auch gemeinnützige Einrichtungen und natürliche wie juristische Personen des privaten Rechts, soweit sie sich zur Verwirklichung eines Vorhabens mit Gemeinden oder Gemeindeverbänden zusammenschließen (öffentlich-private Partnerschaften), sein.

Zu den förderfähigen Ausgaben zählen neben Investitionen auch erforderliche Planungsleistungen.

Hinsichtlich der Fördervoraussetzungen ist zu erwähnen, dass in der Regel nur Vorhaben in Gemeinden oder Ortsteilen mit weniger als 7.500 Einwohnern gefördert werden und die Projekte zudem prinzipiell auf der Grundlage von Dorfentwicklungsplanungen durchzuführen sind.

Die Höhe der Zuwendung richtet sich sowohl nach der Art des Vorhabens als auch nach dem Status des Zuwendungsempfängers und kann bis zu 65 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben und maximal 250.000 EUR betragen. Soweit Vorhaben der Umsetzung eines integrierten ländlichen Entwicklungskonzeptes oder eines LEADER-Konzeptes dienen, können die Fördersätze um jeweils 5 Prozent erhöht werden.

Bewilligungsbehörden sind die jeweils örtlich zuständigen Ämter für Landwirtschaft, Flurneueordnung und Forsten (ALFF), die dem Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt unterstehen. Sie prüfen und koordinieren auch die Förderung der Vorhaben nach anderen Programmen und achten darauf, dass Doppelförderungen ausgeschlossen werden.

Nähere Informationen dazu unter:

www.sachsen-anhalt.de >Förderprogramme
>Förderprogramme der Europäischen Union
>EU-Strukturfonds

Die Liste der hier aufgeführten Förderinstrumente ist keineswegs abschließend, so dass grundsätzlich auch weitere Programme zur Finanzierung von Umbauvorhaben der Bahnhofsgebäude genutzt werden können, soweit die Voraussetzungen erfüllt werden. Erwähnt sei an dieser Stelle noch die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GAFörderung), die aus Geldern der Europäischen Union, des Bundes und des Landes finanziert wird. Sie ist u.a. auch das Hauptförderinstrument für Vorhaben von Unternehmen des Fremdenverkehrs und der touristischen Infrastruktur und kann z.B. bei der Einrichtung von touristischen Basiseinrichtungen in Bahnhofsgebäuden herangezogen werden.

3.3 Ausblick

Mit dieser Broschüre sollen den Städten und Gemeinden Sachsens Handlungsalternativen für die Entwicklung „ihres“ Bahnhofsgebäudes aufgezeigt werden.

Sollte die derzeitige Situation Anlass zur Sorge geben, so steht die NASA GmbH als ein erster Ansprechpartner zur Verfügung.

Dabei ist zunächst nicht entscheidend, ob die Gemeinde Eigentümerin des Gebäudes ist, kommunales Engagement wird dagegen vorausgesetzt. Sollte der Wunsch bestehen, das Bahnhofsgebäude samt Grundstück käuflich zu erwerben, so können seitens der NASA GmbH Kontakte zum Eigentümer vermittelt und darüber hinaus Hilfestellungen zum Vollzug des Erwerbs angeboten werden. Auch wenn der Kauf des Gebäudes nicht in Erwägung gezogen wird oder nicht zu Stande kommen sollte, ist eine Unterstützung grundsätzlich möglich, soweit Eigentümer und Kommune gemeinsam die Modernisierung und Nachnutzung des Bahnhofsgebäudes anstreben.

Wie der Darstellung der Projektentwicklung der drei REVITA-Pilotvorhaben (vgl. Kap. 2) zu entnehmen ist, sind zahlreiche Schritte im Hinblick auf die angestrebte Wiederbelebung der Bahnhofsgebäude zu vollziehen. Dazu zählen u. a.

- frühzeitige Bauzustandsermittlung im Hinblick auf Investitionskostenschätzungen,
- Suche nach Mietern und Betreibern, ggf. auch Investoren oder Generalpächtern,
- Erstellung von Nutzungskonzepten über alle Geschosse,
- Vorklärung der Baurechtserlangung, vor allem bei „bahngewidmeten“ Gebäuden,

- Erstellung des Investitions- und Finanzierungskonzeptes einschließlich der Vorklärung von Fördermöglichkeiten,
- Wirtschaftlichkeitsberechnung für Eigentümer und Betreiber/Mieter.

Das MLV plant gegenwärtig nach dem Vorbild der REVITA-Pilotprojekte, die Entwicklung weiterer Bahnhofsgebäude zu möglichst multifunktionalen Einrichtungen mit Reiseservice strategisch und konzeptionell zu unterstützen. Dabei sollen potenzialstarke Standorte mit hohem kommunalem Engagement vorrangig berücksichtigt werden.

Adressen und Ansprechpartner der wichtigsten Akteure

Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)
Abteilungsleiter Infrastruktur / Förderprogramme
Fritz Rössig
Am Alten Theater 6
39104 Magdeburg
Tel: 0391 / 53 631 0
Fax: 0391 / 53 631 99
Mail: fritz.roessig@nasa.de

DB Station&Service AG
Regionalbereich Südost
Löhrstraße 2
04105 Leipzig
Tel: 0341 / 22 58 100
Fax: 0341 / 22 58 111

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
Sachsen-Anhalt (MLV)
Leiter Ref. 34 Verkehrs- und Straßenbau-
finanzierung
Ralf Herthum
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg
Tel: 0391 / 567 75 74
Fax: 0391 / 567 75 69
Mail: herthum@mlv.sachsen-anhalt.de

Main Asset Management GmbH
Hauptsitz
Geschäftsführer
Siegfried Fernitz
Robert-Bosch-Straße 32
63303 Dreieich
Tel: 06103 / 386 452 60
Fax: 06103 / 386 452 80
Mail: siegfried.fernitz@mainasset.de

Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt (MLU)
Referent Ref. 55 Flächenmaßnahmen der ländlichen
Entwicklung
Johannes Wesselmann,
Olvenstedter Straße 4
39108 Magdeburg
Tel: 0391 / 567 18 77
Fax: 0391 / 567 18 49
Mail: johannes.wesselmann@mlu.sachsen-anhalt.de

Main Asset Management GmbH
Niederlassung Leipzig
Inga Bernhardt
Eisenbahnstr. 14
04509 Delitzsch
Tel: 034202 / 3407 24
Fax: 034202 / 3407 10
Mail: inga.bernhardt@mainasset.de

Landesverwaltungsamt
Referent Ref. 301 Wirtschaftsförderung
Holger Haak
Willy-Lohmann-Straße 7
06114 Halle (Saale)
Tel: 0345 / 514 15 32
Fax: 0345 / 514 11 15
Mail: holger.haak@lvwa.sachsen-anhalt.de

Anmerkung:
Die Main Asset Management GmbH agiert im Auf-
trag der Patron Capital Ltd.

Abbildungen

- Fotos Titelseite: Bahnhof Ilsenburg (linke Spalte), Bahnhof Burgkernitz (rechte Spalte)
- 1 Grafik „Funktionswandel der Bahnhofsgebäude“, Quelle DB Station&Service AG
 - 5 Zeichnung Südfassade, Quelle: Arge Bahnhofsgebäude Halberstadt, Groß Quenstedt
 - 10/11 Bahnhof Luckenwalde 2008, Quelle: ff-Architekten, Berlin
 - 19 Nutzungskonzept Burgkernitz, Quelle: Architekturbüro Schmidt, Gräfenhainichen
 - 22 Nutzungskonzept Ilsenburg, Quelle: Bauplanungsbüro B. Spormann, Wernigerode
 - 29 Nutzungskonzept Thale, Quelle: Architekturbüro alt&neu, Wernigerode
- Alle weiteren Pläne, Grafiken und Fotos, Quelle: Agentur BahnStadt, Berlin

Abkürzungen

- NASA Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH GmbH
- MLV Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt
- MLU Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Sachsen-Anhalt
- DB AG Deutsche Bahn AG
- DB S&S Deutsche Bahn Station und Service AG
- ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr
- SPNV Schienenpersonennahverkehr
- ZOB Zentraler Omnibusbahnhof

Impressum

Herausgeber:
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
Am Alten Theater 6
39104 Magdeburg
www.nasa.de
Tel: 0391 / 53 631 0
E-Mail: info@nasa.de

Inhalt, Konzeption und Layout:
Agentur BahnStadt
Schönhauser Allee 6-7
10119 Berlin
www.bahnstadt.de
E-Mail: mail@bahnstadt.de
Tel: 030 / 40 50 577-0

Inhalt: Ralf Kerkhoff
Layout: Ingo Buchholz

Auflage: 2.000 Exemplare
Stand: März 2009

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung ist nur mit Genehmigung der NASA GmbH gestattet. Als Vervielfältigung gelten insbesondere Nachdruck, Fotokopie, Mikroverfilmung, Digitalisieren, Scannen, Speicherung auf Datenträger und Einspeisung in Datennetze.



Ko-Finanzierung durch die Europäische Union, InterReg-IIIb
Projektnummer 5D216
Juni 2006 - Mai 2008

