

Das Bahnprogramm Brandenburg

Aufwertung von Regionalbahnhöfen in einem Flächenland

Jochen Schneider

Die „Renaissance der Bahnhöfe“, Thema eines deutschen Beitrags auf der Architekturbiennale 1996 in Venedig, scheint in den Zentren der großen Metropolen stattzufinden. Aber kann sie, selbst wenn es sich dabei primär um eine großangelegte Immobilienkampagne handelt, wirklich ohne die Renaissance auch der kleineren Zubringerstationen gelingen? Droht nicht eine Zweiteilung zwischen den exklusiven Entrees zum Hochgeschwindigkeitsverkehr und den „Normal“- oder Kleinbahnhöfen, deren Modernisierung mangels übernahmebereiter Investoren zur kostspieligen Pflichtaufgabe wird? Und birgt dies nicht auch Risiken für die Attraktivität des Verkehrsträgers Bahn? Wie auch immer die grundsätzliche Einschätzung hierzu lauten mag, Brandenburg kann an einer Fokussierung der Entwicklungsanstrengungen auf das „Top-Segment“ hochfrequentierter Stationen kein Interesse haben. Mit der Finanzierung des regionalen Bahnverkehrs besteht daher auch der Anspruch, Leben in die kleinen Bahnhöfe zu bringen.

Brandenburg - Ein mit der Bahn erreichbares Land

Bahnhöfe - Orte des Aufbruchs in die Welt, große Hallen, Menschenströme - all diese Großstadtempfindungen wird man in den Bahnhöfen Brandenburgs nicht spüren. Während sich in den großen Berliner Bahnhöfen täglich jeweils Zehntausende Reisende aufhalten, wurden 1993 in den Brandenburger Stationen Frankfurt (Oder) 4.700 oder Brandenburg an der Havel 2.500 Reisende täglich ermittelt. Die Struktur Brandenburgs wird jedoch durch wenige größere und viele kleine bzw. mittlere Städten geprägt. So gewinnen diese relativ geringen Fahrgastzahlen, die inzwischen zudem deutlich zugenommen haben (vgl. Tab. 1), eine gewisse Bedeutung, jedenfalls dann, wenn man den Verkehrsträger Bahn in der Fläche und den Bahnhof als Zugangsstelle dazu ernst nimmt und ihm eine Zukunft einräumen will. Den-

Tab. 1

Reisendenaufkommen im Regionalverkehr (Regionalbahn und Regionalexpress ohne S-Bahn und Fernverkehr) der Städte des Bahnprogramms des Landes Brandenburg

Ort/Bahnhof	Einw.*	Summe Juni-Mai 1992/93	Ein- und Juni-Mai 1993/94	Aussteiger täglich Juni-Mai 1994/95	Juni-Mai 1995/96
Angermünde	10.307	1.029	1.414	1.154	2.096
Bad Freienwalde	10.936	278	275	531	504
Bad Liebenwalde	11.649	(220)	237	278	339
Bad Saarkow-Pieskow	3.897	115	140	125	118
Bad Wilsnack	2.616	139	122	145	138
Beelitz Heilstätten	6.025	323	461	332	266
Brandenburg/Havel	85.994	(2.400)	2.513	(3.300)	4.774
Eberswalde	49.212	1.852	1.448	(2.000)	2.700
Erkner	11.802	2.646	1.437	1.294	1.453
Frankfurt/Oder	80.807	(4.000)	4.751	(5.300)	6.713
Fürstenwalde/Spree	33.628	2.220	3.524	3.351	3.892
Jüterbog	11.440	686	689	815	837
Königs Wusterhausen	17.633	(2.700)	2.741	(2.900)	3.581
Luckenwalde	24.185	710	768	763	616
Lübben	15.091	(780)	799	(850)	949
Lübbenau	18.896	(900)	930	(1.200)	1.322
Neuruppin	32.795	399	(440)	472	526
Neuruppin Rh.Tor		252	282	294	237
Neustadt/Dosse	3.533	(500)	533	754	1.117
Oranienburg	28.446	1.736	1.519	(1.800)	2.026
Pritzwalk	11.317	(650)	650	611	776
Rheinsberg	5.274	124	246	119	222
Templin	13.967	271	426	371	399
Templin-Stadt		204	257	231	295
Wittenberge	24.515	(900)	929	(1.500)	2.157
Wünsdorf	2.676	1.016	1.356	(1.200)	1.067
Summe		27.050	28.887	31.690	39.119
Veränderung		100%	107%	117%	145%

Einw.* = Einwohner 31.12.1995

Ziffern in Klammern = Schätzungen des ISW

Quelle: INSTITUT FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN DES LANDES BRANDENBURG, auf Basis von Zahlen der DB AG

Dipl.-Ing. Jochen Schneider
Institut für Stadtentwicklung
und Wohnen des Landes Brandenburg (ISW)
Michendorfer Chaussee 114
14473 Potsdam

noch: In der öffentlichen Debatte - und natürlich bei den Überlegungen privater Investoren - spielen die Hauptbahnhöfe der Großstädte eine ungleich größere Rolle.

An den radial oder tangential zu Berlin verlaufenden Bahnlinien des Landes lagen 1993 über 570 Zugangsstellen (Haltepunkte) unterschiedlichster Bedeutung und Frequenz, in den meisten Fällen kleinere Zugangsstellen am Rande von Dörfern und Siedlungen. Das weitere Umland Berlins verfügte damit über das dichteste Netz an Zugangsstellen aller ländlichen Räume der Bundesrepublik: im Durchschnitt eine Zugangsstelle pro 5.000 Einwohner. Zwar hat nur etwa ein Drittel der (kleinen) Gemeinden einen direkten Bahnanschluß, in diesen Orten wohnen jedoch drei Viertel der Landesbevölkerung, 70 der 77 Gemeinden mit über 5.000 Einwohnern verfügen über einen oder mehrere Bahnhöfe, dies gilt auch für drei Viertel der kleinen Städte und Gemeinden mit 2.000 bis 5.000 Bewohnern. Diese stark dezentrale Struktur hat den Vorteil, daß ein relativ großer Teil der Orte (und der ländlichen Bevölkerung) mit der Bahn potentiell erreichbar ist. Sie hat aus betriebswirtschaftlicher Sicht den Nachteil, daß der einzelne Bahnhof für einen relativ kleinen Bahnkundenkreis instand gehalten und betrieben werden muß.

Nach der Privatisierung der Bahn zum 1. Januar 1994 - Wirtschaftlichkeitsgebot - wurden viele schwach befahrene Tangentialstrecken stillgelegt, weitere Stationen werden wegen zu geringen Fahrgastaufkommens „überfahren“; die Zahl der Zugangsstellen hat sich so inzwischen auf 370 reduziert. Diese Zahl kann sich weiter verändern, sowohl nach oben, wie das Beispiel Dannenwalde in diesem Beitrag zeigt, als auch nach unten, zum Beispiel wenn ein Teil der kürzlich veröffentlichten Bahn-Überlegungen zur Stilllegung unrentabler Strecken verwirklicht wird (siehe zum Beispiel „DIE ZEIT“ Nr. 12 vom 14.03.1997). Auch das Land Brandenburg als Besteller des Schienenpersonennahverkehrs kann weitere Stilllegungen nicht grundsätzlich ausschließen. Es unternimmt jedoch erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung des Verkehrsangebotes und begegnet damit der Gefahr des Verlustes einer bereits im vergangenen Jahrhundert begründeten und durch die Bedingungen der DDR-Zeit erhaltenen punktaxialen Siedlungsstruktur mit ihrer raumordnenden und landschaftsschonenden Wirkung. Im Rahmen dieser Politik sollen die Bahnhöfe als ein verkehrlicher und städtebaulicher Fokus Brandenburger Städte gestärkt werden.

Historie

Zwischen 1838 und 1846 wurden fünf von Berlin ausgehende Fernstrecken gebaut: die Potsdamer, Anhalter, Schlesische, Stettiner und Hamburger Bahn. Zwischen 1867 und 1879 wurden sechs weitere Hauptstrecken gebaut: die Linien Berlin-Küstrin und Berlin-Cottbus-Görlitz, die Verbindungen nach Stendal-Lehrte, nach Dresden über Doberlug-Kirchhain, nach Stralsund über Neustrelitz und nach Blankenheim mit Anschluß an Kassel. Diese auf Berlin zentrierten Radialen haben der gesamten Region Berlin/Brandenburg eine „überragende Stellung im deutschen Eisenbahnnetz“ (METHLING o.J., S. 2) verschafft, die auch auf heutigen Streckennetzkarten sofort ins Auge fällt.

Die Siedlungsentwicklung im Umland Berlins vor dem Zweiten Weltkrieg wurde wesentlich durch das Bahnnetz und den

darauf betriebenen Vorortverkehr bestimmt. So gibt es z.B. einen deutlichen zeitlichen Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Umlandgemeinden und der Einführung des Vororttarifs.

Trotz teilungsbedingter negativer Veränderungen von Netzstrukturen und Erreichbarkeitszeiten, besonders auch im Raum Berlin, hat sich die Bedeutung des Zugverkehrs aufgrund der allgemeinen Bedingungen im Verkehrswesen der DDR zunächst nicht verändert. Während der Verkehrsträger Bahn in Westdeutschland rasch an Bedeutung verlor und der Städtebau sich nunmehr am Leitbild der autogerechten Stadt orientierte, kam es in der DDR - bedingt durch eine schwach entwickelte Kfz-Produktion - zu einer sehr viel langsameren Veränderung. So war noch 1980 - bei einem um etwa ein Drittel niedrigeren Mobilitätsniveau (ca. 6.300 km gegenüber 10.500 km pro Person) - der Anteil der Bahnnutzer wesentlich höher als in der BRD (40% der Personenverkehrsleistung gegenüber 8% in Westdeutschland).

Später holte auch die DDR bei der Kfz-Benutzung auf; dies führte bis 1990 einerseits zu einer Halbierung des Anteils der Bahnnutzer, andererseits zu einer Erhöhung der Mobilitätsquote um 26%. Dennoch blieb die Zahl der mit der Bahn zurückgelegten Personenkilometer konstant, sie lag bei 22 Mio. Erst nach der Wiedervereinigung sank diese Zahl auf ca. 13 Mio. in 1991. Zum Vergleich: In Westdeutschland nimmt seit 1987 die Zahl der Bahn-Personenkilometer allmählich zu. Inzwischen gewinnt auch im Gebiet der ehemaligen DDR die Bahn wieder an Bedeutung, zumal sich die Verkehrsmittelwahl weitgehend der in Westdeutschland angeglichen hat. So lag der Anteil der Bahnnutzer 1992 bei ca. 6,1% (gesamtdeutscher Tiefstand, Kfz: 82,7%); bis 1994 stieg er wieder um einen halben Prozentpunkt an. Hinter dieser gering anmutenden relativen Zunahme stehen hohe absolute Zahlen, die vor allem auf die Veränderungen im Fernverkehr, in einigen Regionen auch im Nahverkehr zurückzuführen sind: plus 1,5 Mrd. Personenkilometer in 1993 bzw. plus 3 Mrd. Personenkilometer 1994 (siehe BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (Hg.) 1991, S. 459 und 1995, S. 215). Zwar bleibt der Autoverkehr dominant, es scheint sich jedoch allmählich eine Trendwende abzuzeichnen.

Das Bahnhofsprogramm Brandenburg

Auch in Brandenburg gab es durch den Ausbau des Regionalbahnsystems zum Teil erhebliche Fahrgastzuwächse (vgl. Tab. 1). Eine weitere Steigerung erfordert aber nicht nur verkehrliche Angebotsverbesserungen (die im SPNV-Plan des Landes vorgesehen und beschlossen sind), sondern auch Maßnahmen an den Bahnhöfen, um den Zugang zum Zug zu erleichtern.

Die Notwendigkeit, Bahnhöfe und Bahnhofsvorplätze sowie ihre städtebaulichen Umfeldler attraktiv zu gestalten, ist in Brandenburg schon früh erkannt und nicht zuletzt durch Initiativen aus dem politischen Raum befördert worden. Positive Wirkungen hat insbesondere das aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gespeiste Vorplatzprogramm von 1993 und das ZOB-Konzept 2000 ausgelöst. Es hat sich allerdings gezeigt, daß einerseits die

Konzepte und Maßnahmen zwischen DB AG und Kommunen häufig nicht abgestimmt waren und andererseits manche Einzelplanungen nicht aus einem stimmigen Gesamtkonzept heraus entwickelt wurden.

Das Bahnhofsprogramm Brandenburg (vgl. MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES BRANDENBURG 1995) soll deshalb zu integrierten Lösungen an den betreffenden Standorten führen. Die Integration soll unter drei Gesichtspunkten erfolgen: Koordination von Planungen und Maßnahmen der DB AG und der Kommunen, koordinierter Einsatz der Fördermittel des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) und anderer Ressorts sowie stärkere Einbeziehung von Privatinvestitionen. Durch die Auswahl unterschiedlicher kleiner und mittlerer Bahn-

höfe sollen Beispiele für andere Städte des Landes gegeben werden.

Diese ungewöhnliche Übereinkunft zwischen einem Bundesland und der DB AG beruhte auf der Initiative des Ministerpräsidenten DR. MANFRED STOLPE und des Vorstandsvorsitzenden der DB AG HEINZ DÜRR und mündete im September 1995 in eine Vereinbarung, die die prioritäre Entwicklung in 24 Bahnhöfen (neben dem viel diskutierten und weitaus größer dimensionierten „Potsdam-Center“) vorsah. Eineinhalb Jahre nach dieser Vereinbarung ist es zwar zu früh, eine quantitative Zwischenbilanz zu ziehen, über einige Erfahrungen jedoch kann berichtet werden.

In das Programm wurde eine Reihe „typischer“ Städte und Gemeinden des Landes aufgenommen (vgl. Abb. 1), drei der

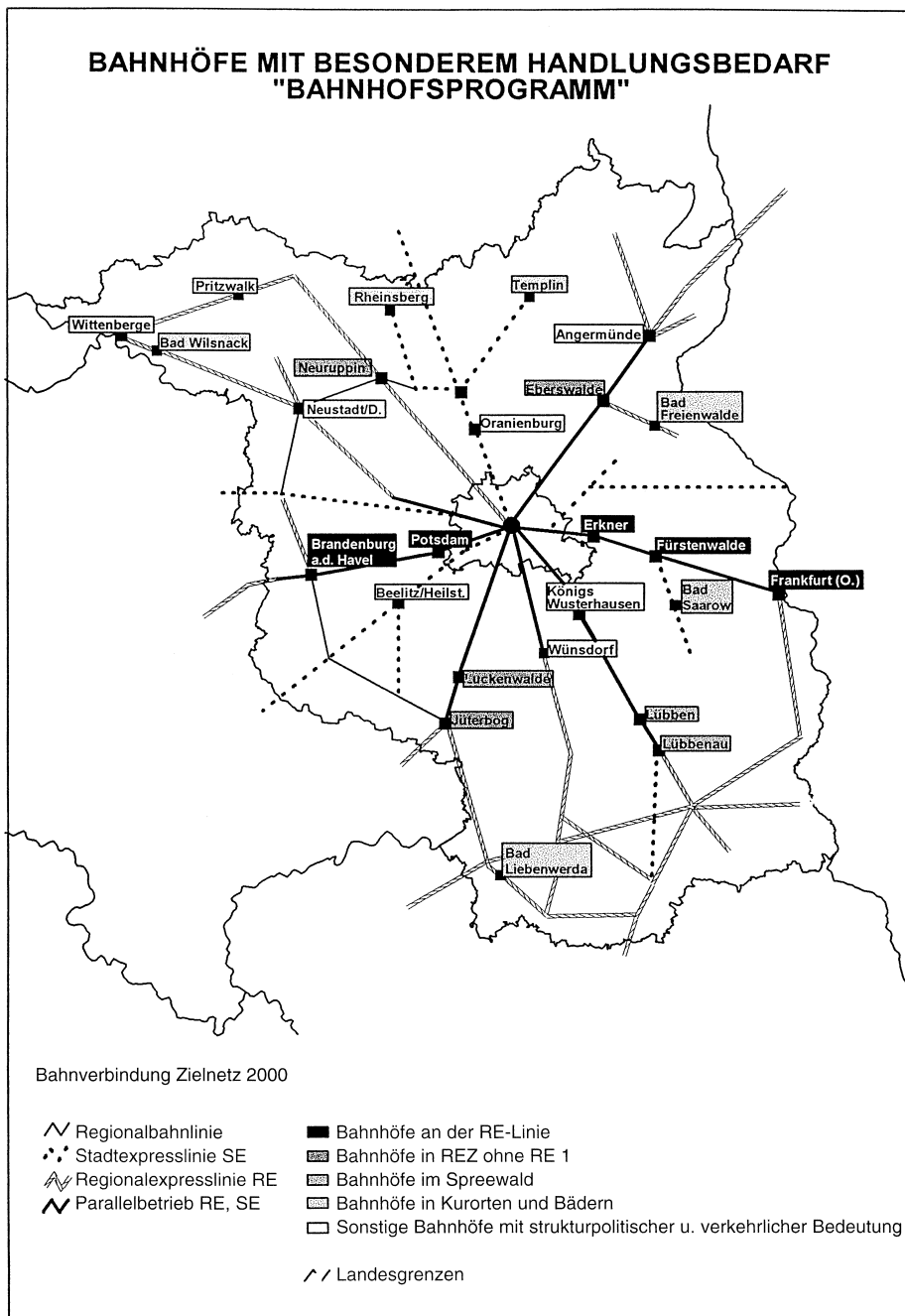


Abb. 1

Bahnhöfe mit besonderem Handlungsbedarf im Brandenburger Bahnhofsprogramm

Quelle: INSTITUT FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN DES LANDES BRANDENBURG (1996)

vier Oberzentren ebenso wie einige Orte unter 5.000 Einwohnern ohne zentralörtliche Funktion, sieben Orte im „engeren Verflechtungsraum“ um Berlin und 18 Orte im „äußeren Entwicklungsraum“ des Landes. Es sind Verwaltungsstädte, Industriestädte und ländliche, touristisch bedeutsame Kleinstädte. Diese Orte wurden aufgrund der beim Land und bei der DB AG verfügbaren Informationen für die Aufnahme in das Bahnhofsprogramm benannt. Die Benennung hat insoweit vorläufigen Charakter, als die Ausfüllung der gestellten Aufgaben die Bereitschaft zu deutlichem Engagement vor Ort erfordert.

Eine Bilanzierung der Fahrgastveränderungen zwischen 1993 und 1996 ergibt eine sehr positive und - bis auf Ausnahmen - ermutigende Entwicklung (vgl. Tab. 1). Dennoch wirken die Bahnhöfe und ihr Umfeld in vielen dieser Städten auch heute nicht einladend. Sie sind oft grau, baufällig, unbeachtet und vermitteln ein Gefühl von Unsicherheit. Die Vorplätze, die unmittelbar angrenzenden Quartiere und die Verbindungen zwischen Bahnhöfen und Innenstadt weisen z.T. erhebliche bauliche, gestalterische und funktionale Defizite auf. Und schließlich sind die Verknüpfungen zwischen der Bahn und den örtlichen Verkehrsträgern häufig nicht optimal gestaltet. Die Vielzahl der Mängel hat im Bewußtsein der örtlichen Bevölkerung den Bahnhof und damit auch die Bahn selbst zu einem sehr untergeordneten Punkt und Angebot in der Stadt werden lassen, so daß der Druck von unten, diese Ausgangslage zu verbessern, relativ gering ist. Die Arbeit zur Umsetzung des Bahnhofsprogramms besteht daher neben den sachlichen Aufgaben darin, Interessierte und Akteure einzubeziehen, die die Zukunft dieser Orte zu ihrer Sache machen. Zur Koordinierung der erforderlichen Aktivitäten wurde 1995 der Landesarbeitskreis „Regionalbahn und Stadtentwicklung“ ins Leben gerufen. In diesem Arbeitskreis und seiner Lenkungsgruppe sind insbesondere der bei der DB AG zuständige Geschäftsbereich „Personenbahnhöfe“ sowie die zuständigen Referate des Stadtentwicklungs- und Verkehrsministeriums einbezogen. Die Federführung im Arbeitskreis und die Koordination des Bahnhofsprogramms liegt beim Institut für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Brandenburg (ISW).

Ziel ist es, bis 1999 wichtige verkehrliche Elemente des Programms an den zugehörigen Bahnhöfen zu realisieren, die Gestaltung von Vorplätzen abzuschließen und private Baumaßnahmen zur Nutzungsergänzung bzw. zur Neuansiedlung von Dienstleistungseinrichtungen sowie zur Errichtung von Wohngebieten, z.B. auf der Basis von städtebaulichen oder Investorenwettbewerben, einzuleiten. In der gleichen Zeit kann die Planung für weitere Bahnhöfe anlaufen, so daß ein Prozeß eingeleitet wird, der bei gutem Verlauf und kontinuierlichem Engagement unter qualitativen Gesichtspunkten stetige Verbesserungen in den gemeinsamen Angeboten von Stadt und DB AG mit sich bringen wird.

Mühen und Erfolge: Fallbeispiele

Soweit die Absichten. Wie die Realisierung aussieht und mit welchen Optionen und Schwierigkeiten gearbeitet wird, soll an fünf Fallbeispielen illustriert werden: Fürstenwalde, Wittenberge, Neuruppin und Königs Wusterhausen als typische Brandenburger Mittelstädte sowie - nicht im Bahnhofspro-

gramm enthalten - die kleine, seit einem Jahr wiedereröffnete, Station Dannenwalde im Norden des Landes.

Fürstenwalde: In Warteposition

Fürstenwalde hat ca. 34.000 Einwohner und liegt am östlichen Rand des engeren Verflechtungsraums Berlin/Brandenburg auf halber Strecke nach Frankfurt (Oder). Die Stadt wird von der Regionalexpresslinie 1 bedient und im Stundentakt (zukünftig im Halbstundentakt) mit Berlin verbunden. Der Regionalexpress hat zu einer deutlichen Steigerung des Fahrgastaufkommens auf 3.970 Personen pro Tag in 1996 geführt.

Die Bahnstrecke Berlin-Warschau trennt die Stadt in einen südlichen, älteren und einen nördlichen, jüngeren (industrielle Wohnungsbauten der DDR-Zeit) Teil. Der Bahnhof liegt an zentraler Stelle, unmittelbar an die Haupteinkaufsstraße der Stadt angrenzend. Trotz dieser günstigen Lage ist die Attraktivität und das Erscheinungsbild durch den beengten Vorplatz, den schlechten baulichen Zustand der Bahnhofsgebäude und das ungeordnete Umfeld nördlich des Bahnhofs stark beeinträchtigt.

Das Empfangsgebäude steht als eines der ältesten des Landes unter Denkmalschutz. Wie viele andere Stationen hatte das Gebäude und der Vorplatz eine hohe repräsentative Bedeutung (vgl. Abb. 2). Heute gilt es, unter völlig veränderten Rahmenbedingungen an diese Eingangssituation anzuknüpfen.



Abb. 2

Das Bahnhofsgebäude Fürstenwalde, historische Aufnahme
Quelle: FOTOARCHIV DES STADTMUSEUMS FÜRSTENWALDE

Dabei handelt es sich um eine sehr komplexe Aufgabe (vgl. Abb. 3); die Herausforderung besteht darin, am Bahnhof ein echtes Scharnier zwischen beiden Stadthälften und ein Eingangstor zum Metropolenraum Berlin zu realisieren. Es handelt sich um eine Aufgabe, die auch eine erhebliche finanzielle Größenordnung hat und zu den Schwerpunkten der Stadtentwicklung zählt. Ähnlich gelagerte Fälle und Herausforderungen bestehen in vielen anderen Städten des Landes. Ähnlich ist leider auch das Ausmaß der ihrer Umsetzung entgegenstehenden bzw. diese verzögernden Probleme. Daher sei das Beispiel präsentiert, auch wenn bisher nur bescheidene Erfolge zu verzeichnen sind. Eigentlich ist es auch heute schon möglich, am Bahnhof in Busse und Taxen um-

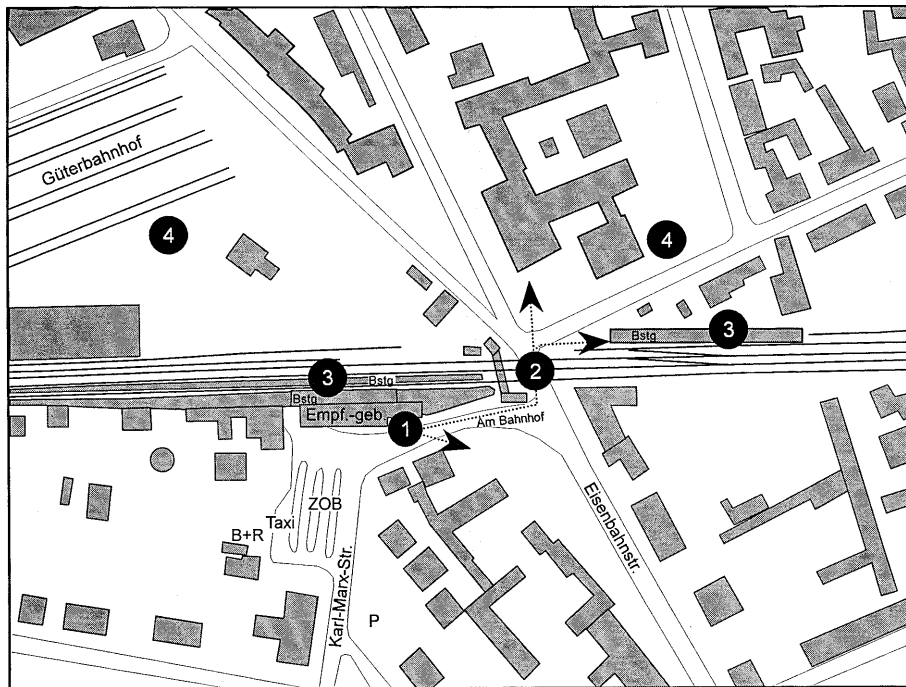


Abb. 3

Bahnhof Fürstenwalde (Spree)

Quelle: INSTITUT FÜR STADTENTWICKLUNG UND
WOHNEN DES LANDES BRANDENBURG**Problempunkte**

1 + 2 - Fußläufige Anbindung des Bahnhofs erheblich gestört:

- tangierende überbreite Straße „Am Bahnhof“ engt Vorplatz ein und behindert Querung Richtung Zentrum
- Zugang Bahnhofrückseite/Kleinbahnhof durch Bahnschranke (lange Schließzeiten) stark eingeschränkt. Tunnel nicht attraktiv. Starke Stau-bildung im Straßenverkehr.

3 - Betriebseinschränkungen im Bahnverkehr durch niveaugleichen Zugang zum Inselbahnsteig und separaten Kleinbahnhof (keine Durchbin-dung Richtung Beeskow möglich).

4 - Nördliches Bahnhofsumfeld ungeordnet und unattraktiv (Brache Gü-terbahnhof, Kleinbahnhof, Handelsbereich).

Erforderliche Maßnahmen

- komplexe Umgestaltung Gleis und Bahnsteiganlagen mit Integration des Kleinbahnhofs, Schaffung niveaufreier Bahnsteigzugänge koordiniert mit einer stadtteilverbindenden Rad-/Fußwegeunterführung im Zuge der geplanten Schließung des Bahnübergangs (Ersatz durch Überführung J.-S.-Bach-Straße). Derzeit präferierte Lösung sieht Tunnelbauwerk im Zuge Eisenbahnstraße - Ernst-Thälmann-Straße und zusätzlich Gleisüberführung westlich des Empfangsgebäudes vor.
- Rückbau der den Bahnhof tangierenden Straße Am Bahnhof/Karl-Marx-Straße auf das notwendige Maß (6,50 m Fahrbahn + abgeteilte Radfahrstreifen), Aufwertung des Vorplatzes, Schaffung von Querungshilfen
- Neubau des ZOB, Schaffung ausreichender P+R-Möglichkeiten auch nördlich des Bahnhofs, Ausweisung attraktiver B+R-Angebote direkt am (im) EG.
- Aufwertung/Entwicklung des nördlichen Bahnhofsumfeldes auf der Grundlage eines noch zu definierenden Leitbildes (Rahmenplanung).

zusteigen, der alte Omnibusbahnhof grenzt unmittelbar an das Empfangsgebäude. Dennoch weist dieser Bereich funktionale Mängel auf, die 1993/94 - mit den günstigen Finanzierungsbedingungen des „Vorplatzprogramms“ - Ausgangspunkt einer von der Stadt durchgeführten Neugestaltungsplanung waren. Die scheinbar einfache Aufgabenstellung konnte bis heute nicht umgesetzt, noch nicht einmal wirklich abgestimmt werden. Die vier Hauptprobleme sind

- ein fehlendes Gesamtkonzept,
- mangelnde Grundstücksverfügbarkeit,
- geplanter Ausbau der Bahnverbindung Richtung Warschau sowie
- Koordinationsprobleme der Belange der verschiedenen Geschäftsbereiche der DB AG.

Hinsichtlich des Pachtpreises für ein bahnhofsnahe Grundstück für den neuen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) entstand eine einjährige, hitzige Debatte, die erst durch persönliches Eingreifen des Vorstandsvorsitzenden der DB AG beendet wurde. Daß der neue ZOB trotz dieser Entscheidung

und trotz ausreichender Fördermittel bis heute nicht gebaut wurde, hat verschiedene Ursachen. Ein Grund ist sicherlich das Fehlen eines Gesamtkonzeptes zur Bahnhofsentwicklung. Durch die in einem solchen Konzept mögliche Bündelung der Interessen der DB AG, der Stadt und des Handels wäre eine Grundsatzauseinandersetzung über die Zukunft des Standortes möglich gewesen. So aber findet diese Auseinandersetzung zu jedem Einzelaspekt der Entwicklung (z.B. dem ZOB) statt, und Festlegungen können durch neue, übergeordnete Fakten immer wieder in Frage gestellt werden.

Eine Schlüsselrolle spielt die noch nicht definitiv geklärte Frage, wie das zukünftige Gleisbild am Bahnhof aussehen soll. Dazu zählen der Anschluß bzw. die Streckenführung der Nebenstrecke nach Beeskow, die noch einen eigenen „Kleinbahnhof“ hat, die Einbindung des künftigen Stadtexpreßhaltes und insbesondere die Lage und (sicherheits)technischen Folgen der Hochgeschwindigkeitsstrecke Richtung Warschau. Da der Gleisausbau erst ab dem Jahr 2000 stattfinden

soll, scheinen genaue Planungsdaten hierzu noch nicht vorzuliegen. Diese Tatsache verzögert die heute schon möglichen Entwicklungen erheblich. So kann beispielsweise der im Norden des Bahnhofs geplante P&R-Platz nicht begonnen werden, weil die Bewilligung des Förderantrags nur bei Sicherheit über den endgültigen Zugang zu den Bahnsteigen möglich ist.

Inzwischen haben sich die Beteiligten darauf verständigt, auf eine gemeinsame Gleisquerung (Tunnel für Fußgänger und Radfahrer) aus finanziellen, organisatorischen und technischen Gründen zu verzichten. Bahn und Stadt bauen getrennte Übergänge. Die Stadt kann die neue Verkehrslösung unabhängig von der Bahn durchführen und dabei auf die Finanzierungskonditionen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zurückgreifen, während die DB AG die geplante Querung so legen kann, daß das unter Denkmalschutz stehende Empfangsgebäude für ein „Reisecentrum“ und Geschäfte attraktiv wird. Damit scheinen jetzt, vier Jahre nach Beginn der Planungen, Voraussetzungen für erste Umsetzungsschritte zu bestehen.

Ob aber so die bestmögliche Entwicklung eingeleitet wird bzw. die genannten Probleme bewältigt werden, muß ebenso offen bleiben, wie die Frage, ob es die Möglichkeit gegeben hätte, die Entwicklung zu beschleunigen. Die Einbeziehung der Stadt in das Bahnhofsprogramm Brandenburg hat dem Projekt eine höhere Priorität bei Land, DB AG und Investoren eingebracht. Somit gibt es zwar keine Erfolgsgarantie, es besteht aber die reale Chance, die Lösung, auf die sich die Beteiligten verständigt haben, auch umzusetzen.

Königs Wusterhausen: Die Tourismusdrehscheibe

Königs Wusterhausen hat etwa 18.000 Einwohner und ist Endhaltepunkt der S-Bahn im Südosten Berlins. Gleichzeitig halten hier Regionalbahnen und Regionalexpreß- bzw. Interregiozüge. Die Stadt ist Eingang und Verteilerstation zu einem bedeutenden - nahe an Berlin gelegenen - Erholungsraum, dem Dahme-Spree-Gebiet. Der Stadtkern grenzt westlich an die Bahnlinie, die das Stadtgebiet von Nord nach Süd durchschneidet.

Das Bahnhofsgebäude im klassizistischen Stil stammt aus dem Jahr 1866, steht unter Denkmalschutz und hat eine hohe städtebauliche Bedeutung, da es sich am Endpunkt der kurzen Zentralachse des Stadtkerns befindet. Es ist in einem schlechten baulichen Zustand, aber belebt durch einige Geschäfte und täglich bis zu 10.000 Reisende.

Nun wird es zur wichtigsten Tourismus-Verteilerstelle der gesamten Region ausgebaut und einer der Mittelpunkte der Stadt werden, da die DB AG und der Fremdenverkehrsverband des Kreises, der das erste und zweite Obergeschoß nutzen wird, bei der Sanierung zusammenarbeiten. So wird an die frühere Bedeutung angeknüpft und auf einen Nahtourismus gesetzt, der so weit wie möglich auf die Bahn als Verkehrsmittel zurückgreift.

Seit einigen Wochen ist der Zuwendungsbescheid erteilt. Der Fremdenverkehrsverband wird nun den nicht von der DB AG benötigten Bereich mit Wirtschaftsfördermitteln umbauen. Zwar handelt es sich „nur“ um eine 2 Mio. DM teure Maßnahme, aber sie wird unter inhaltlichen und arbeitsmarktpolitischen Gesichtspunkten Vorbildwirkung haben.

Zur Kofinanzierung der Mittel der Gemeinschaftsaufgabe zur Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur werden nämlich nicht in erster Linie Eigenmittel, sondern Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen eingesetzt, die sogenannten Vergabe-ABM. Langzeitarbeitslose werden Abbruch- und bauvorbereitende Aufgaben durchführen und dabei durch erfahrene Ausbilder begleitet. So entsteht eine touristische Logistik, die auch ohne Auto eine maximale Flexibilität garantiert.

Am Bahnhof können Kremserfahrten bestellt sowie Boote und Räder gemietet werden, die bei einem weitverzweigten Netz von Anlaufstellen an Seen, Rathäusern und Bahnhöfen vor der Rückfahrt mit dem Zug oder der Abholung durch Fahrdienste wieder abgeben werden können. Ein großer Veranstaltungsraum von 300 m² im Dachgeschoß soll den Bahnhof zu einem Treffpunkt der Region machen.

Die DB AG hat unbürokratisch günstige Überlassungskonditionen zugestanden. Auch so wird ein Beispielfall geschaffen, der die Zukunft vieler Bahngelände im ländlichen Raum sichern könnte. Die zeitlich begrenzte „Gratis“-Überlassung nicht benötigter Gebäudeteile schafft Voraussetzungen für ein Engagement Dritter, die den Standort Bahnhof aufgrund seiner Lagevorteile und seines Identitätswerts schätzen lernen.

Die Einbeziehung der Stadt in das Bahnhofsprogramm hat die Entstehung dieses Präzedenzfalls erleichtert oder vielleicht überhaupt erst ermöglicht. Dennoch war Voraussetzung und wichtigste Bedingung für die Durchsetzung des Projekts ein außerordentlich beherztes Engagement vor Ort. Wo dieses Engagement aufhört und aufhören muß, nämlich außerhalb des Empfangsgebäudes selbst, ist die Lobby für die Verbesserung der Gesamtsituation schwächer. Erforderlich wäre nämlich die Realisierung einer Vielzahl verkehrlicher Maßnahmen, die insbesondere der Durchlässigkeit der Bahntrasse und der Verkehrsentslastung des beengten Bahnhofsvorplatzes dienen. Doch dabei treten die bereits genannten Koordinierungs- und Finanzierungsprobleme auf; deren Lösung allerdings könnte, wenn alle Beteiligten es wollten, durch das Bahnhofsprogramm erleichtert werden.

Bahnhof Rheinsberger Tor in Neuruppin

Der Bahnhof als Tourismusdrehscheibe ist auch Grundgedanke in einem anderen Ort des Bahnhofsprogramms, dem kleinen Bahnhof Rheinsberger Tor in Neuruppin. Er wird im unrenovierten Zustand zu ähnlichen Konditionen wie in Königs Wusterhausen von einem Trägerverein aus den Stadtwerken Neuruppin und dem Deutschen Bahnkundenverband übernommen, modernisiert und ab Mitte 1997 als „BürgerBahnhof“ mit Mobilitäts- und Tourismuszentrale genutzt. Dabei werden einige für Fremdenverkehr zuständige Mitarbeiter aus der Stadtverwaltung herausgelöst und vom Trägerverein übernommen. Dieser wird - auch außerhalb der üblichen Verwaltungsarbeitszeiten - Ansprechpartner für Touristen und Organisator touristischer Ereignisse sein (vgl. MÄRKISCHE SCHIENE 1996).

Bahnhof Dannenwalde

Von Umweltinitiativen angestoßen und bis jetzt erfolgreich ist auch ein anderes Beispiel in diesem Bereich - der Bahnhof Dannenwalde. Dannenwalde ist ein Sonderfall. Der Ort liegt nahe der Bahnstrecke von Berlin nach Stralsund und

hatte 1995 lediglich 395 Einwohner. Zum Fahrplanwechsel 1995 wurde der Bahnhof geschlossen. Die Fahrgastzahl lag unter dem Richtwert der DB AG. Kurz danach hat eine „große Koalition für den kleinen Bahnhof“ einen Wiederbelebungsversuch unternommen. Der Initiative des Fußgängerschutzvereins FUSS e.V. schlossen sich bald die regionalen Umweltverbände und weitere Gruppen an. Bereits ein Jahr später konnte die Station mit einem Volksfest wieder eingeweiht werden. In der Zwischenzeit sind am Bahnhof vielfältige Aktionen durchgeführt worden, die ihn ins Bewußtsein der örtlichen und regionalen Bevölkerung bringen. So konnte die Zahl der täglichen Ein- und Aussteiger von früher 20 auf heute 40 gesteigert werden. Darin liegt aber nicht die eigentliche Bedeutung der Wiederinbetriebnahme. Fast noch wichtiger sind die Abstimmungsrunden, die sogenannten „Regionaltagungen Wentowseen“, in denen die anstehenden Maßnahmen geplant werden und die zunehmend den Charakter einer echten regionalen touristischen Entwicklungsinitiative unter Einbeziehung der Kommunal- und Kreispolitiker bzw. -behörden haben. Nach dem Selbstverständnis der Initiativen beschäftigt man sich längst nicht mehr nur mit dem Bahnhof, es geht um die touristische Stärkung der gesamten Region. Der Mittelpunkt dabei aber bleibt der Bahnhof, an dem auch in Zukunft Züge halten. Noch in diesem Jahr wird die „Bahnhofsstube Dannenwalde“ eröffnet, wozu im Februar 1997 ein Trägerverein „Umweltbahnhof Dannenwalde“ gegründet wurde. Längerfristig will man die Wiedereröffnung der Bahnlinie Fürstenberg-Lychen-Templin erreichen, für die der FUSS e.V. den Begriff „50-Seen-Bahn“ geprägt hat.

Dannenwalde ist auch insofern ein Sonderfall, als die Initiative hier von nicht ortsgebundenen Organisationen und vielen Einzelpersonen aus Berlin ausging. Der Schub kam von außen. Angesichts der enormen Erholungsbedeutung des Berliner Umlandes ist bei einem Erfolg des Projekts allerdings zu erwarten, daß sich ähnliche Initiativen auch andernorts bilden.

Wittenberge:

Der Bahnhof rückt näher an die Stadt

Daß die neue Nutzung von Empfangsgebäuden wirtschaftliche Impulse vermitteln kann, ist auch der Grundgedanke eines Neuordnungskonzeptes für Wittenberge im Nordwesten des Landes.

Wittenberge - ca. 25.000 Einwohner - hat eine Knotenpunktfunktion im nordostdeutschen Schienennetz (vgl. Abb. 4). Der Bahnhof grenzt westlich an die Innenstadt und war bisher nicht direkt aus der Stadt zu erreichen. Das Empfangsgebäude liegt zwischen den Gleisen der Bahnstrecke nach Magdeburg und der nach Berlin bzw. Hamburg. Im Rahmen des von der Projektgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit vorgenommenen Streckenausbaus zwischen Hamburg und Berlin wird die Abzweigung nach Magdeburg zukünftig bereits vor dem Bahnhof eingefädelt, so daß durch die Aufhebung der ausgedehnten stadtsseitigen Gleisanlagen die sogenannte Befreiung des Bahnhofs aus der Insellage erfolgen kann (vgl. Abb. 5).

Diese Maßnahme hat erhebliche Bedeutung für die Stadt, kommt aber zu einer Zeit mit erheblichem Überangebot an Entwicklungsflächen in der Stadt und einem starken Ein-

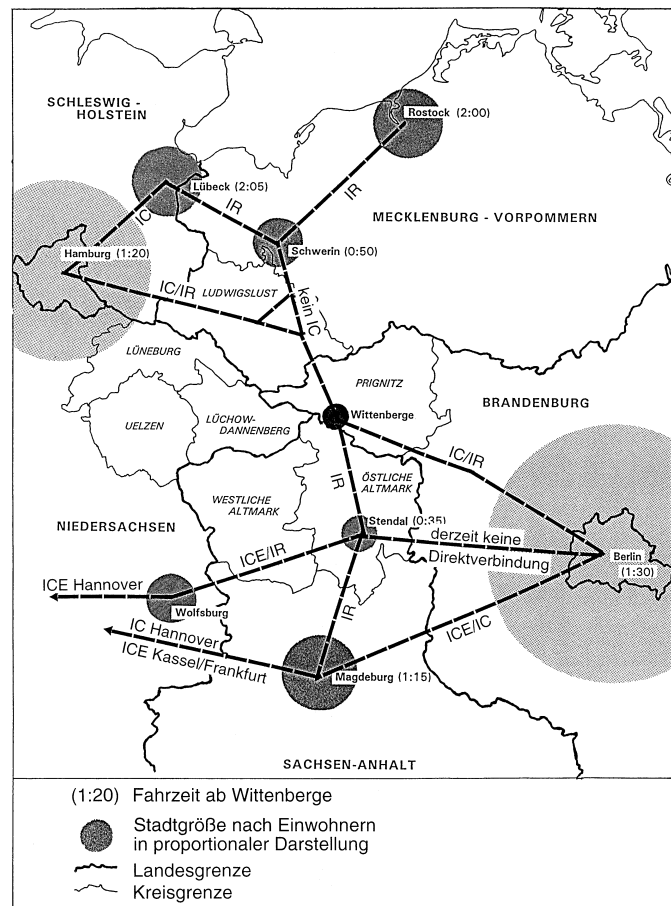
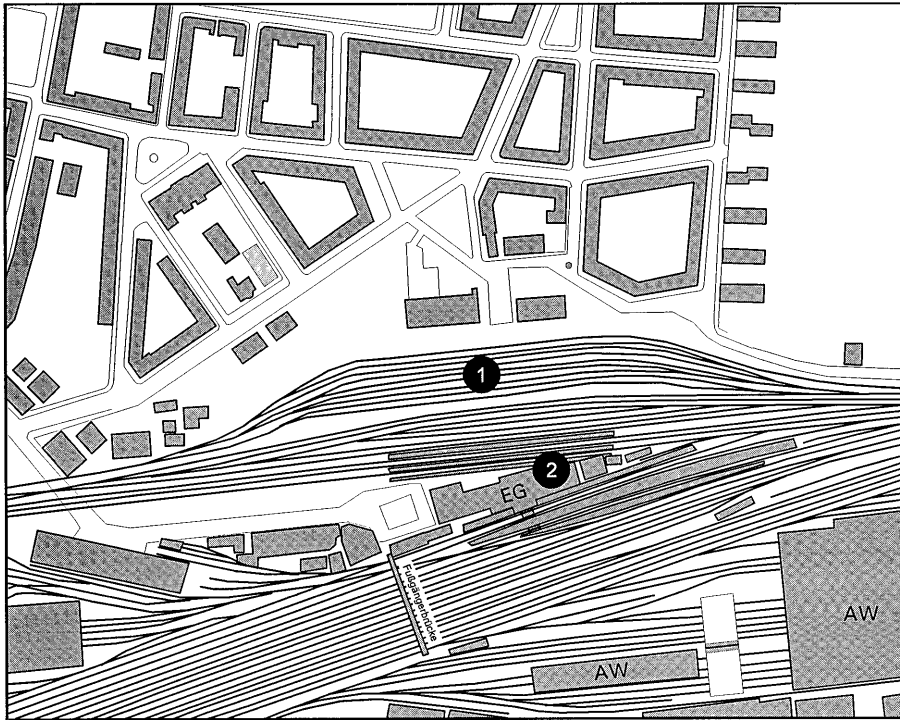


Abb. 4

Der Knotenpunkt Wittenberge im nordostdeutschen Schienennetz

wohnerrückgang. Mit der Streckenbeschleunigung und den dadurch vorgegebenen größeren Kurvenradien ist zudem eine Verschiebung der Bahnsteiganlagen erforderlich. Dadurch kann deren Erschließung nicht mehr von dem - 1844 errichteten - imposanten Empfangsgebäude aus erfolgen, das ein hervorragendes Beispiel der Architektur an der „Hamburger Bahn“ ist und unter Denkmalschutz steht. Vom ISW wurde ein „Standortprogramm Bahnhof Wittenberge“ erarbeitet, das zu der Empfehlung kommt, das freiwerdende 18 ha große Bahngelände unter einheitlicher Regie zusammenzuführen und zur Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung und als Reservefläche für später eventuell mögliche bauliche Zwecke vorzuhalten.

Schwerpunkt sollte auf das historische Empfangsgebäude gelegt werden. Es wird bahnfunktional nach dem Bahnhofs-ausbau praktisch nicht mehr benötigt, auch wegen des zukünftig außerhalb dieses Gebäudes liegenden Zugangs zu den Bahnsteigen. Der Umgang damit ist daher exemplarisch für viele andere überdimensionierte oder für moderne Erfordernisse - fehlplazierten Empfangsgebäude (vgl. Abb. 6). Die Immobilie zeichnet sich dem Standortprogramm zufolge durch einige Besonderheiten aus, denen die zu entwickelnde Vermarktungsstrategie bzw. die neu zu schaffende Trägerstruktur gerecht werden muß. Sie hat eine hohe Stadtbildbedeutung, aber eine periphere Lage zur Innenstadt bei geringer örtlicher Flächennachfrage; sie hat jedoch eine zen-

**Abb. 5**

Bahnhof Wittenberge

Quelle: INSTITUT FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN DES LANDES BRANDENBURG

Problempunkte

- 1 - Nach der zu erwartenden Entscheidung der DB AG für die Aufgabe der Gleisanlagen der „Magdeburger Seite“ ist eine vollständige Neugestaltung der westlich des Bahnhofgebäudes liegenden Flächen notwendig.
- 2 - Sanierungsbedürftiges Empfangsgebäude

Erforderliche Maßnahme

Erarbeitung einer Entwicklungskonzeption für die freiwerdende Fläche

trale Lage in einer - allerdings dünn besiedelten - ländlichen Region, und sie ist großräumig gut mit dem Schienenverkehr erreichbar: innerhalb von 1 bis 1,5 Stunden können vier Landeshauptstädte und die Bundeshauptstadt erreicht werden. Die Nutzungskonzeption sollte daher auf der örtlichen Verkehrsfunktion und der guten regionalen Verkehrs- und überregionalen Schienenverkehrsanbindung als Knotenpunkt im nord-östlichen Teil Deutschlands aufbauen. Zunächst ist zu prüfen, welche Dienstleistungs- und Verwaltungsfunktionen der Geschäftsbereiche der DB AG im Raum Wittenberge vorhanden sind, welche Entwicklungsperspektiven dafür bestehen und inwiefern diese im Empfangsgebäude zentral untergebracht werden können.

Durch die zu erwartende Aufwertung des Bahnhofsumfeldes und die Bündelung der Träger des ÖPNV am Bahnhof sollten

die verbleibenden Flächen im Bahnhofsgelände zunächst diesen Akteuren angeboten werden (z.B. Busunternehmen, Taxizentrale etc.). Dabei sollte der Aufbau und gemeinsame Betrieb einer Mobilitätszentrale angestrebt werden. Auch eine Fahrradstation ließe sich gut im Empfangsgebäude unterbringen.

Aus der regionalen und aus der großräumigen Lage könnten zudem Funktionen als regionale Tourismusschaltstelle und als Treffpunkt für Besprechungen, Konferenzen, Schulungen, kleinere Kulturveranstaltungen usw. für Unternehmen und Verwaltungsstellen entstehen. Dabei könnte auch eine Arbeitsteilung mit dem städtischen Kulturhaus angestrebt werden. Da aus beiden Funktionen wiederum Impulse für die Entwicklung Wittenberges resultieren, ergibt sich ein direktes Entwicklungsinteresse der Stadt wie auch der örtlichen Unternehmensschaft.

Diese Überlegungen sollen in diesem Jahr näher untersucht werden. Dabei wird auch die Frage nach der möglichen Trägerschaft zu stellen sein. Die Stadt hat bereits erste Schritte eingeleitet, um Voraussetzungen für die Neuordnung des Gesamtgebietes zu schaffen. Sie läßt durch den örtlichen Sanierungsträger vorbereitende Untersuchungen durchführen, die die Erforderlichkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme überprüfen sollen. Dabei ist als Resultat ein Rahmenkonzept für den Umgang mit dem gesamten Bahnhofsbereich und für die spätere Nutzung des heutigen Empfangsgebäudes zu erwarten, die für andere Standorte vielleicht Pilotcharakter haben könnte, eine echte Vereinbarungsgrundlage also für alle Beteiligten.

**Abb. 6**

Das Bahnhofsgelände Wittenberge

Quelle: FOTOARCHIV DES INSTITUTS FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN DES LANDES BRANDENBURG

Bahn und andere: Erfahrungen im Bahnhofsprogramm

Der Ausgangspunkt von Konzeptionen zur Neuordnung und Aufwertung von Bahnhöfen, speziell von (kleineren) Regionalbahnhöfen, ist also folgender: Der Ort dient zunächst und vor allem der Verknüpfung aller Verkehrsträger der Stadt. Von diesem Grundansatz ausgehend, sind unterschiedlichste Belegungsmöglichkeiten möglich - vorausgesetzt, ein entsprechendes Engagement vor Ort ist vorhanden. Exemplarische inhaltliche Konzepte hierzu sind im Rahmen des Projekts „Umweltbahnhof Rheinland-Pfalz“ entwickelt worden (vgl. MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU DES LANDES RHEINLAND-PFALZ 1995).

Auch dem „Stationsentwicklungsplan“ des Rhein-Main-Verkehrsverbundes können interessante Anregungen entnommen werden.

Kommerzialisierungskonzepte zur Realisierung von Einzelhandelsstandorten am oder im Bahnhof sind angesichts des bereits geschaffenen Handelsangebotes nur ausnahmsweise und in bescheidenem Umfang umsetzbar. Den ohnehin auszehrungsgefährdeten Ortszentren sollte am Bahnhof keine gezielt herbeigeführte Zusatzkonkurrenz entstehen, was speziell angesichts der in weiten Teilen Brandenburgs rückläufigen Flächennachfrage auch für ansonsten gut an Bahnhöfen anzusiedelnde Dienstleistungsfunktionen oder auch für den Wohnungsbau gilt.

DB AG und Kommune sind bei der Bahnhofsentwicklung aufeinander angewiesen. Die notwendige Zusammenarbeit erfordert auf beiden Seiten mehr als reines Zuständigkeitsdenken, was aber den kleineren eingespielten Stadtverwaltungen naturgemäß weniger Schwierigkeiten als der DB AG macht, die zudem in einem tiefgreifenden Umstrukturierungsprozeß steckt. Z.Zt. gibt es unterhalb der Konzernleitung keine Entscheidungsinstanz für die Zusammenführung der stark segmentierten internen Zuständigkeiten, was auch durch die Koordinierungsfunktion der Beauftragten der Konzernleitung auf Länderebene nicht wettgemacht wird. Da der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe längst keine Gesamtverantwortung für alle bahnhofsbezogenen Liegenschaften und Funktionen hat, ist der Abstimmungsprozeß mit den Kommunen erheblich erschwert.

Die DB AG verfügt über viele heute noch in Funktion stehende, künftig aber nicht mehr betriebsnotwendige Flächen an den Bahnhöfen, die hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Stadtentwicklung mit Industrie- und Gewerbebrachen und Konversionsflächen vergleichbar sind. Dieses Flächenpotential wird aber zu einem Zeitpunkt verfügbar gemacht, zu dem viele wichtige Standortentscheidungen bereits getroffen wurden. Nachfrage aus Nutzersicht wird daher in vielen Fällen erst mittel- bis langfristig, in weiter von Berlin entfernten Gemeinden für große Flächenanteile gar nicht zu erwarten sein (siehe Wittenberge). Aus den bisherigen Erfahrungen mit den freigesetzten Funktionsbereichen lassen sich folgende Schlußfolgerungen ableiten:

- Die DB AG sollte den Ländern quantitative Übersichten zu den umzunutzenden Bereichen zur Verfügung stellen. Aus einem Vergleich mit bereits vorhandenen Informationen über die Flächenangebots- und -nachfrageseite auf örtlicher Ebene könnten daraus Grobeinschätzungen zum Bei-

trag dieses Flächenpotentials für die Innenentwicklung der Städte abgeleitet werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist meist von verhältnismäßig niedrigen Bodenpreisen auszugehen; die Erlöserwartungen der DB AG hingegen sind vielfach eindeutig zu hoch, was zu Verfahrensverzögerungen und damit wiederum zu weiteren Wertverringerungen führt. Beim Flächenoutsourcing in den Städten und Gemeinden Brandenburgs sollte die DB AG auf vorliegende Immobilienveräußerungserfahrungen - beispielsweise bei den Bundesvermögensämtern - zurückgreifen.

- Die Empfangsgebäude sind in aller Regel für die künftige Bahnfunktion überdimensioniert. Sie haben aber häufig hohen Repräsentations- und Identifikationswert und werden in der Öffentlichkeit als „der Bahnhof“ angesehen. Wo immer möglich und im Gesamtkonzept sinnvoll, sollten diese Gebäude daher als Bahnhofszugang mit entsprechenden Funktionen genutzt werden. Freiwerdende Gebäude(teile) sollten im Rahmen der örtlichen Bedingungen zu kommerziellen oder öffentlichen Zwecken genutzt werden. Die funktionale Ergänzung der (ehemals) reinen Bahngebäude sollte Ausgangspunkt der Verwertung der Bahnhofsimmobilien werden.
- Freiwerdende oder freistehende Gebäude(teile) sollten auf örtlicher Ebene bekanntgemacht werden. Um Nutzer sollte gezielt auch bei Vereinen, Initiativen und anderen potentiell an zentralen Standorten Interessierten geworben werden. Dabei sollte eine Interessenkoalition mit dem Denkmalschutz angestrebt und dieser nicht als Behinderung angesehen werden.
- Der „multifunktionale Wartepavillon“, den die DB AG konzipiert und an einigen Orten auch bereits errichtet hat, sollte zunächst nur an den Zugangsstellen vorgesehen werden, die über kein Empfangsgebäude verfügen oder wo dessen Weiternutzung zu untragbaren Kosten oder unzumutbaren organisatorischen Aufwendungen führt.

Um weitere Anhaltspunkte für den möglichen Umgang mit Bahnhofsgebäuden und -einrichtungen zu gewinnen, bereitet das ISW zur Zeit den Aufbau einer Beispielsammlung vor zur Dokumentation gelungener Umnutzungsvorhaben in Bahnhöfen unterschiedlichster Größenordnung, Zwischenergebnisse auf einer Fachtagung Ende 1997 vorgestellt werden. So bleibt zu wünschen, daß alle Teilaufgaben der Vitalisierung der kleinen und mittleren Regionalbahnhöfe, d.h. auch die „Pflichtaufgaben“ der Verkehrsverknüpfung, mit Phantasie und Herz angegangen werden. Dazu ist es erforderlich, die Neunutzung des Ortes „Bahnhof“ im öffentlichen Bewußtsein als eine wichtige Aufgabe der Stadterneuerung und einen wesentlichen Beitrag zu einer modernen Stadtentwicklung zu etablieren und dafür auf allen Ebenen Interessenten und möglichst Begeisterte zu werben. Der Verfasser ist davon überzeugt, daß ein Effekt des Bahnhofsprogramms darin besteht, hierfür einen Beitrag zu leisten. Das alleine stellt schon einen Wert dar, der in den nächsten Jahren durch sichtbare Resultate belegt werden wird.

Literatur

- BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN ET AL. (1996) (Hg.): Die Renaissance der Bahnhöfe - Die Stadt im 21. Jahrhundert. - Ausstellungskatalog zur Biennale 1996.
- DEUTSCHES SEMINAR FÜR STÄDTEBAU UND WIRTSCHAFT (1996) (Hg.): Bahnhöfe - Eintrittstor zur Stadt, bearbeitet von Arnulf Marquardt-Kuron, DSSW-Schriften 23, Bonn.
- METHLING, H. ZUR (O.J.): Entwicklung des Eisenbahnnetzes (1838-1966). - Historischer Handatlas von Brandenburg und Berlin, Lfg. 22.
- INSTITUT FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN DES LANDES BRANDENBURG (1996): Bahnhofsprogramm Land Brandenburg. - Schriftenreihe, H. 4, Potsdam.
- MÄRKISCHE SCHIENE (1996): Zeitschrift des Deutschen Bahnkundenverbandes, Berlin/Hamburg.
- MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES BRANDENBURG (1993) (Hg.): Erreichbarkeit regionaler Entwicklungszentren im dünn besiedelten ländlichen Raum. - Potsdam.
- MINISTERIUM FÜR STADTENTWICKLUNG, WOHNEN UND VERKEHR DES LANDES BRANDENBURG (1995) (Hg.): Entwicklung von Bahnhofsumfeldern. - Schriftenreihe, H. 16, Potsdam.
- MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU DES LANDES RHEINLAND-PFALZ (1995) (Hg.): Planungshandbuch Umweltbahnhof Rheinland-Pfalz. - Mainz.
- RHEIN-MAIN-VERKEHRSVERBUND, Heft 5: Stationsentwicklungsplan, Hofheim 1996.

Dipl.-Ing. Jochen Schneider, Jahrgang 1957, 1978 bis 1984 Studium der Raumplanung an der Universität Dortmund, 1985 bis 1987 Referendariat Städtebau beim Land Nordrhein-Westfalen, 1988 bis 1989 Sachgebietsleiter im Umweltamt Düsseldorf, 1990 bis 1992 Dezernent beim Regierungspräsidenten Düsseldorf, seit 1993 Fachbereichsleiter am Institut für Stadtentwicklung und Wohnen des Landes Brandenburg



Tag der Angewandten Geographie

im Rahmen des
51. Deutschen Geographentags in Bonn
am Donnerstag, 9. Oktober 1997

Europa im Überblick (9-11 Uhr)

Sitzungsleitung: Dipl.-Geogr. Klaus Mensing, Hamburg

Organisation, Aufgaben, Perspektiven

Dr. Welf Selke, Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Europäische Raumordnung

N.N., Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung

Europäische Förderprogramme

N.N., EU-Koordinierungsstelle

LEONARDO: Europäisches Weiterbildungsnetzwerk für Berufsgeographen

(Präsentation des DVAG-LEONARDO-Projektes (11-13 Uhr))

Sitzungsleitung: Prof. Dr. Klaus Kost, Essen und
Dipl.-Vw. Irene Kuron, Bonn

Geographen und ihr Markt in Europa

(14-16,30 Uhr)

Sitzungsleitung: Dipl.-Geogr. Dr. Peter M. Klecker, Bochum und
Dipl.-Geogr. Thomas J. Mager, Bonn

Der europäische Arbeitsmarkt im Überblick

Referent: N.N., ZAV Frankfurt

Berufsfeld: Europäische Kommission

Referent: Dipl.-Geogr. Matthias Martens, Brüssel

Berufsfeld: Euro-Consulting

Referent: Dipl.-Geogr. Juan-Javier Carmona-Schneider, Bochum

Beispiel Benelux

Referentin: Dipl.-Geogr. Susanne Bergius (angefragt)

Beispiel Großbritannien

Referent: Dr. Tassilo Herschel, London (angefragt)

Beispiel Frankreich

Referent: Dipl.-Geogr. David Voskuhl, Toulouse

Europäische Institutionen stellen sich vor

(16,30-18,30 Uhr)

Sitzungsleitung: Dipl.-Geogr. Juan-Javier Carmona-Schneider, Bochum

Das Europäische Parlament
Die Europäische Kommission
Die Europäische Zentralbank
Der Europäische Gerichtshof
Ausschuß der Regionen u.a.