

# Workshop Bahnhofsumfeldentwicklung

## Online-Workshop mit Forschungsergebnissen zur Perspektiven von Bahnhofsumfeldern in ländlichen Gemeinden und ihrem möglichen Beitrag zu Daseinsvorsorge, Nachhaltigkeit und Mobilitätswende

21. Mai 2024

In einer gemeinsamen Veranstaltung der Forschungsprojekte „ISDN – Integrierte Strategie für Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit in ländlichen Räumen“ am Fachgebiet Stadterneuerung und Planungstheorie der Universität Kassel und „Cross-InnoNet: Grenzüberschreitende Daseinsvorsorge Berlin-Szczecin. Governance-Netzwerk in den Bereichen Gesundheit und Mobilität entlang der ausgebauten Zugstrecke“ am Fachgebiet Regionalplanung der BTU Cottbus-Senftenberg standen Bahnhöfe und ihre Umfeldsentwicklung in ländlichen Regionen im Fokus. Anschauungsbeispiele waren der Ostthüringer Bahnhof Gößnitz, 50 S-Bahn-Minuten südlich von Leipzig, und der nordostbrandenburgische Bahnhof Angermünde an der Ausbaustrecke Berlin – Szczecin, mit Verbindungen nach Schwedt sowie Prenzlau, Greifswald und Stralsund. Teilnehmende aus der Praxis, sowie Studierende und Forschende aus Kassel, Cottbus und vom Thünen-Institut für Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen kamen im Online-Workshop via Webex zusammen und diskutierten aus unterschiedlichen Perspektiven.

Dass Brandenburg und Thüringen ähnliche Rahmenbedingungen als ostdeutsche Bundesländer besitzen und beide von Klein- und Mittelstädten in peripheren Lagen geprägt sind, muss nicht extra betont werden. Daher bot der gemeinsame Austausch (im Rahmen der Abschlussreflexion des ISDN-Projekts) Anlass dazu, die unterschiedlichen Forschungsperspektiven z.B. aus der Stadterneuerung (hier: Uni Kassel) oder der Regionalplanung (hier: BTU) zu diskutieren. Im Rahmen des Workshops wurde wiederholt betont, wie wichtig dieser informelle Dialog zwischen Forschenden ist, für den in Projekten wie ISDN und Cross-InnoNet mittels Online-Formaten dann eben auch Platz gefunden werden kann.

## 1 Knotenpunkt Angermünde

Im Projekt „Cross-InnoNet“ schauen wir aus regionaler Perspektive auf den Streckenausbau Berlin – Eberswalde – Angermünde – Szczecin. Dabei suchen wir nach Kooperationen und Ideen zur Vernetzung der Daseinsvorsorgebereiche Mobilität und Gesundheit im deutsch-polnischen Verflechtungsraum. Der Online-Workshop im Mai war Anlass, den Knotenpunkt Angermünde in einem kleineren Maßstab zu betrachten. Für das Mittelzentrum erwarten wir ab 2026 Impulse durch den Streckenausbau – mit dann verkürzten Reisezeiten zwischen der Bundeshauptstadt und der polnischen Hafenmetropole Szczecin, dichterem Takt und neuen Direktverbindungen.

Für das Beispiel Angermünde können wir aus Erhebungen zum Mobilitätsverhalten ableiten, dass die integrierte Lage und fußläufige Erreichbarkeit im Nutzungsverhalten deutlich werden und der regionale Einzugsbereich durch zurückgelegte Distanzen zur Haltestelle im PKW und Bus sichtbar ist. Auch wurde festgestellt, dass der ÖPNV trotz Schienenersatzverkehr und Verbesserungsbedarf im grenzüberschreitenden Kontext für den Zugang zu medizinischen Angeboten in der Region von Bedeutung ist. In der Altersgruppe über 65 gab etwa ein Viertel der Reisenden im Angermünder Bahnhofsumfeld an, einen Weg zu medizinischen Angeboten zurückzulegen. Mit



den angestoßenen Entwicklungen des Pilotprojekts „Modulares Fahrradparken“ und des geplanten Medizinischen Versorgungszentrums in unmittelbarer Bahnhofsnähe stellt sich die Frage, welche Rolle die Planung im kommunalen und regionalen Kontext spielen muss, um den Prozess zu begleiten und den Impuls des Streckenausbaus aufzunehmen.

Neben Pull-Faktoren für die ländliche Mobilitätswende, um die Normativität des PKW und das „Bahnsteigdenken“ zu überwinden, stehen dabei Instrumente zur Stärkung und Bündelung von Angeboten der Daseinsvorsorge entlang der Haltepunkte im Fokus. Ein Transit-Oriented Development im ländlichen Kontext für Dienstleistungen braucht ein breites Bündnis aus kommunalen Akteuren, Anbietern und Zivilgesellschaft, um die Knotenfunktion des Mittelzentrums Angermünde weiter zu stärken und die ländlichen Haltepunkte zu Kristallisationspunkten der Daseinsvorsorge zu entwickeln. Nicht nur die Strecke nach Szczecin, sondern auch die Verbindungen in Richtung Prenzlau und Schwedt/Oder, die an die Achse Berlin-Eberswalde-Angermünde anknüpfen, brauchen eine Unter-  
setzung durch regionale, interkommunale und interdisziplinäre Governance-Strukturen, um Entwicklungschancen zu heben und zukunftsfähige Formen der Mobilität in Ergänzung und Komplementär zum Schienenverkehr zu etablieren. Neue Lösungen erfordern neue Kooperationen, beispielsweise mit dem örtlichen Taxigewerbe, örtlichen Pflegediensten und anderen Akteuren und Anbietern von Daseinsvorsorge, die bereits heute in der Region unterwegs sind. Das Denken und Handeln sollte weder am Tellerrand noch an der Bahnsteigkante oder an Gemeinde-, Kreis- oder Landesgrenzen enden.

## 2 Bahnhof Gößnitz

Die kommunale Verkehrswende vorantreiben - das ist ein Ziel, welches sich viele Kleinstädte setzen. Doch wie kann die Umsetzung gelingen? Welche Hürden treten in den Planungsprozessen auf und verhindern eine schnelle und unkomplizierte Umsetzung? Damit beschäftigte sich ein Planspiel im Rahmen des ISDN-Projekts am 5. Dezember 2023. Per Videokonferenz kamen Akteure der Stadtverwaltungen Schmölln und Gößnitz, des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (TMIL), des Landkreises Altenburger Land, der Polizei Altenburger Land, der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune Schmölln (AGFS) sowie der DB Station&Service zusammen, um gemeinsam die Themen des Radwegeausbaus und der Bahnhofsumfeldgestaltung durchzuspielen.



Neben dem Radverkehr wurde im Planspiel auch der öffentliche Personennahverkehr thematisiert. Es wurde diskutiert, wie die Umgestaltung des Bahnhofs Gößnitz und seines Umfeldes zu einem Mobility-Hub, der einen komfortablen Wechsel zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten ermöglicht und gleichzeitig als Eingangstor bzw. Visitenkarte der Stadt fungiert, in einem integrierten Stadtentwicklungskonzept als Vertiefungsraum geplant werden kann. Hierzu wurde die Möglichkeit eines Angebotsbebauungsplans in den Blick genommen, der neben zwei Mischgebieten, auch die Grünfläche mit dem Überschwemmungsgebiet an der Pleiße als öffentliche Grünfläche sowie Verkehrsflächen festlegt. Es stellte sich heraus, dass ein erster Planungsschritt ist, Zeichnerische Festsetzungen des Bebauungsplans „Bahnhofsumfeld Gößnitz“ Beispielroute des Planspiels:

Marktplatz Schmölln – Gewerbegebiet Crimmitschauer Straße die Zuständigkeiten zu klären. Der aktuell stattfindende Ausbau der Strecke Leipzig-Karlsruhe ist hierfür ein hilfreicher Anlass (der die im kommenden Jahrzehnt bundesweit stattfindenden Korridorsanierungen der Bahninfrastruktur in die kommunalpolitische Aufmerksamkeit rücken lässt).

Auch die Regulierungsdichte des Bebauungsplans und mögliche Realisierungsbeschränkungen wurden diskutiert. In der abschließenden Diskussion wurde deutlich, dass eine große Herausforderung darin besteht, die Zu-

kunft heute planbar und gestaltbar zu machen, insbesondere vor dem Hintergrund der anstehenden Bahnreform. Bürgermeister Sven Schrade schloss das Planspiel mit folgender Erkenntnis und Fragestellung: „Wir merken, um als Kommune in der heutigen Zeit weiter voranzukommen, sind wir so in ein Akteursnetzwerk verwoben, dass Projekte an sich nur sehr schwer ins Laufen kommen oder Zielstellungen nur schwer oder zumindest verlangsamt umgesetzt werden können. Frage am Ende, die bei beiden Projekten oder Planspielen, die wir heute durchgespielt haben, für mich steht, ist: Geht es auch anders?“

### 3 Diskussion

Es zeigen sich recht schnell drei Gemeinsamkeiten zwischen Schmölln-Gößnitz und Angermünde. 1. Es findet aktuell ein Bahnstreckenausbau statt, Bahnsteige und Bahnsteigzugänge entstehen neu, Zugtaktungen werden verdichtet, neue Züge (MDV-S-Bahn, Expresszüge Berlin-Szczecin) werden auf die Strecke gesetzt. 2. Es gibt mehrere Bahnhöfe im Gemeinde-(Verbund)-Gebiet, für welche individuelle Lösungen entsprechend ihrer abgestuften Bedeutung gefunden werden müssen. Doch alle Lösungen können davon ausgehen, dass die Bedeutung des jeweiligen Orts steigt – egal ob es „Hauptbahnhof“ wie Angermünde, „Knotenbahnhof“ wie Gößnitz oder „nur“ ein Bahnsteighalt in einer dörflichen Lage wie in Schmölln-Nöbdenitz oder Angermünde-Wilmersdorf an dem Abzweig nach Pasewalk ist. 3. Soziale Infrastrukturfragen aller Art sind ein Ansatz, die Bahnhofsumfelder zu beleben, egal ob als Gesundheitsbahnhof in Nöbdenitz oder als medizinisches Versorgungszentrum direkt am Angermünder Bahnhofplatz.

Die Forschungen im Rahmen beider Projekte identifizierten verschiedene Hemmnisse, die die Entstehung von Kooperationen und die Entwicklung und Umsetzung von Projektideen zur regionalen Wirkung der Schieneninfrastruktur behindern. Das fehlende sektoren- und grenzübergreifende Verständnis bezeichnen wir als „Denken bis zur Bahnsteigkante“. Dieses Phänomen beobachteten wir (in Cottbus) beispielsweise in der Netzwerkanalyse, die mittels Interviews Governance, Kooperationskultur und Perspektiven zur Verbesserung der Versorgung und Verknüpfung von medizinischen Angeboten und ÖPNV untersuchte. Dabei zeigte sich eine starke Abhängigkeit von einzelnen Personen und Projekten, insbesondere im Bereich Mobilität und Gesundheit. Diese Abhängigkeit wurde durch traditionelle sektorale Denkweisen, etablierte Aufgabenverteilungen im Mehrebenen- und Multisektorensystem sowie durch fehlende Kapazitäten für soziale Innovationen verstärkt. Aus der Perspektive der Stadtentwicklung und Stadterneuerung beobachteten wir (in Kassel) durch das Aufgreifen von Planungsinstrumente im Rahmen unserer Planspiele, wie schwer es fällt, die im Wortsinne aneinander grenzenden verschiedenen Rechtssysteme des Eisenbahn- und des Baurechts potenzialorientiert gemeinsam zu nutzen, um bei einer gemeinsamen Entwicklungsvorstellung dann auch gemeinsam zu entwickeln. Für erfolgreiche Kooperationen ist die Bereitschaft erforderlich, Denkmuster zu verändern und so auch den motorisierten Individualverkehr als Maß der Erreichbarkeiten zu überwinden

Hier sind auch aktuelle politische Diskussionen auf nationaler Ebene im Bahnsektor relevant, die Diskussionen im Vermittlungsausschuss von Bundestag und Bundesrat um das BSWAG haben noch einmal bestätigt, dass es eine gemeinsame Aufgabe der nationalen Ebene und der kommunalen Ebene ist, die Bahnhöfe als Schauplätze einer gelingenden Verkehrswende zu betrachten. Dabei ist es nie nur der Bahnhof als Eisenbahnanlage selbst, nie nur isoliert der Bahnhofplatz als Eingangstor, nie nur das Bahnhofsviertel als Stadtquartier im Umfeld allein. Und, wenn die nationale Ebene des Bahnhofswesens durch die noch recht neue DB Infrago repräsentiert wird, dann ist die lokale Ebene des Bahnhofswesens kommunal. Das bedeutet automatisch zweierlei: 1. Die territoriale Ebene ist jene, auf der kommunale Stadtentwicklungspolitik gemacht wird: Gemeinden mit eigener Bauverwaltung oder die kommunale Hierarchie, wo das passiert: Amt, Verwaltungsgemeinschaft etc. 2. Es geht für den kommunalen Anteil nie ohne jene Mittel, die als Bund-Länder-Fördersysteme bereits existieren und auch hier und da diesseits der Bahnhofsgrenze auf Stadtgebiet, also im Bahnhofsviertel eingesetzt werden.

## 4 Ausblick

Strukturierter und systematischer hinzubekommen ist das Finden gemeinsamer räumlicher Entwicklungsvorstellungen für Bahnhof und Bahnhofsumfeld, zusammen durch nationale Ebene (DB Infrago) und kommunaler Ebene, also gemeindlicher Stadtentwicklungspolitik. Die Governance-Systeme, die sowohl Elemente verkehrsplanerischer, regionalplanerischer und städtebaulicher Instrumente beinhalten werden, sind noch in ihrer Fokussierung auf die Verkehrswende insbesondere in kleinstädtisch geprägten Gemeinden auf dem Land und in den suburbanen Umlandgebieten der Metropolen und Regiopolen zu entwickeln.

Das ISDN-Projekt ist nach drei Jahren im Sommer 2024 beendet worden, die Dokumentation der Ergebnisse wird bis zum Herbst abgeschlossen sein. Für drei Jahre erkundeten die Forschungspartner der Universität Kassel und Stadt Schmölnn gemeinsam, wie es möglich ist, die "großen" Themen Klimaanpassung und Nachhaltigkeit sowie Daseinsvorsorge und demographischer Wandel in die alltäglichen Stadtentwicklungsprozesse einer Kleinstadt zu integrieren. Das Projekt ist Teil der Fördermaßnahme "Kommunen innovativ" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF), in dem ermöglicht wird, strukturschwachen Regionen und Kommunen Frei- und Experimentierräume für zukunftsfähige Lösungen zu eröffnen.

„Cross-InnoNet“ ist Teil des Bündnisses „region4.0“, koordiniert durch die Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE) und wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in der Maßnahme „WIR! – Wandel durch Innovation in der Region“ gefördert. Vorbehaltlich der abschließenden Förderzusage hoffen wir, dass „Cross-InnoNet“ bis 2025 noch zu konkreten Wirkungen und Konzepten für ländliche Bahnhofsumfelder forschen wird. Wir freuen uns daher auf den weiteren Austausch in der Region und wollen die Kooperation zwischen den beiden Hochschulen in diesem Rahmen fortsetzen!

---

**U N I K A S S E L**  
**V E R S I T Ä T**

**b-tu**

Brandenburgische  
Technische Universität  
Cottbus - Senftenberg

GEFÖRDEBT VOM  
 Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung