

SCHRIFTENREIHE
DES HOCHSCHULCAMPUS
KLEINSTADTFORSCHUNG

WORKING PAPER 9
**Kleinstadtbahnhöfe -
Anbindung, Umfeld,
Funktion**

Lehrprojekte

Prof. Dr.-Ing. Silke Weidner
BTU Cottbus-Senftenberg
Dr. Arvid Krüger
Universität Kassel
Zeitraum: 04/2023 – 08/2023

Forschungsförderung – Kleinstadtforschung im Rahmen des Projektes
„HochschulCampus KleinstadtForschung (HCKF)“

Bei dem HochschulCampus KleinstadtForschung handelt es sich um ein Modellvorhaben, das im Rahmen des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) gefördert wurde.



Impressum

Im Auftrag von:



BTU Cottbus-Senftenberg
HochschulCampus KleinstadtForschung (HCKF)
Prof. Dr.-Ing. Silke Weidner
Postfach 101344
03013 Cottbus

Zeitraum:

04/2023 – 08/2023

Durchführung:



BTU Cottbus-Senftenberg
Prof. Dr.-Ing. Silke Weidner, Thora Haubold
Konrad-Wachsmann-Allee 2 03046 Cottbus
weidner@b-tu.de



Universität Kassel
Dr.-Arvid Krüger, Lena Knacker, Sebastian
Block
Gottschalkstraße 30 / 34127 Kassel
arvid.krueger@asl.uni-kassel.de

Herausgeber:innen HCKF:

Prof. Dr.-Ing. Silke Weidner
Prof. Dr. Nina Gribat
Prof. Dr.-Ing. Bernhard Weyrauch

ISSN: 2940-6366

DOI: 10.26127/BTUOpen-6692

Bei dem HochschulCampus KleinstadtForschung handelt es sich um ein Modellvorhaben, das im Rahmen des Forschungsprogramms „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) 2020-2023 gefördert wurde.

Zitiervorschlag:

Krüger, Arvid; Weidner, Silke (2023): *Kleinstadtbahnhöfe - Anbindung, Umfeld, Funktion* Cottbus: HochschulCampus KleinstadtForschung (Hrsg.), Working Paper 9.

Cottbus, Dezember 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6
2	Aufgabenstellung und Ablauf BTU	9
2.1	Doberlug-Kirchhain.....	10
2.1.1	Analyse.....	10
2.1.2	Entwicklungsszenarien.....	14
2.1.3	Leitbild.....	18
2.1.4	Konzept.....	20
2.2	Drebkau.....	28
2.2.1	Analyse.....	28
2.2.2	Entwicklungsszenarien.....	32
2.2.3	Leitbild.....	36
2.2.4	Konzept.....	37
2.3	Löbau.....	41
2.3.1	Analyse.....	41
2.3.2	Szenarien.....	44
2.3.3	Leitbild.....	47
2.3.4	Konzept.....	48
2.4	Calau.....	53
2.4.1	Analyse.....	53
2.4.2	Szenarien.....	56
2.4.3	Leitbild.....	59
2.4.4	Konzept.....	61
2.5	Großbräschen.....	66
2.5.1	Analyse.....	66
2.5.2	Szenarien.....	70
2.5.3	Leitbild.....	73
2.5.4	Konzept.....	75
3	Aufgabenstellung und Kontext Uni Kassel	77
3.1	Bahnhof Schmölln.....	78
3.1.1	Bestandsaufnahmen des Schmöllner Bahnhofsumfeldes.....	79
3.1.2	Konzept – Der Bahnhof Schmölln als Schlüssel.....	82
3.2	Die stadtentwicklungspolitische Begleitung der Verkehrswende: Mit der ISDN zum Bahnhofsviertelbebauungsplan für Gößnitz.....	88
4	Nachwort	96
	Literaturverzeichnis	99

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Nachbildung eines Bahnhofsgebäudes einer Kleinstadt im Westerwald (Spur1Fachwerkhaus 2023).....	6
Abb. 2: Bahnhofsgebäude in Biedenkopf (Abbe 2023).....	6
Abb. 3: Lage Doberlug-Kirchhain (eigene Darstellung).....	10
Abb. 4: Analyse Bevölkerungsentwicklung (eigene Darstellung; kollektiv stadtsucht 2023).....	10
Abb. 5: Analyse Pendlerbewegung und -richtungen Doberlug-Kirchhain.....	11
Abb. 6: Wegebeziehungen und DoKi (eigene Darstellung).....	11
Abb. 7: Analyse Buslinien (eigene Darstellung).....	11
Abb. 8: Analyse Radwege + touristische Ziele in der Umgebung (eigene Darstellung).....	12
Abb. 9: : Bahnhofsgebäude (Stadt Doberlug-Kirchhain 2016).....	12
Abb. 10: Umbau DB (eigene Darstellung; DB Station&Service AG o. D.).....	12
Abb. 11: Analyse Bahnhofsumfeld (eigene Darstellung).....	13
Abb. 12: Stellschrauben Szenario I (eigene Darstellung).....	14
Abb. 13: Entwicklungsstrang Szenario 1 (eigene Darstellung).....	15
Abb. 14: Stellschrauben Szenario 2 (eigene Darstellung).....	15
Abb. 15: Entwicklungsstrang Szenario 2 (eigene Darstellung).....	16
Abb. 16: Stellschrauben Szenario 3 (eigene Darstellung).....	17
Abb. 17: Entwicklungsstrang Szenario 3 (eigene Darstellung).....	17
Abb. 18: Leitbild (eigene Darstellung).....	18
Abb. 19: Leitziele und Leitlinien (eigene Darstellung).....	19
Abb. 20: Logo und Collage (eigene Darstellung).....	19
Abb. 21: Konzept Gesamtstadt (eigene Darstellung).....	20
Abb. 22: Konzept Bahnhofsumfeld (eigene Darstellung).....	26
Abb. 23: Nutzungs- und Betreiberkonzept (eigene Darstellung).....	23
Abb. 24: Entwurf Bahnhofsinsel (eigene Darstellung).....	24
Abb. 25: Bahnhofsrestaurant Drebkau.....	28
Abb. 26: Verkehrsanalyse (eigene Darstellung).....	29
Abb. 27: Stadträumliche Analyse (eigene Darstellung).....	30
Abb. 28: Vom Bahnhof zur Innenstadt, Drebkau.....	31
Abb. 29: Vision Szenario 1 (eigene Darstellung).....	32
Abb. 30: Vision Szenario 2 (eigene Darstellung).....	33
Abb. 31: Vision Szenario 3 (eigene Darstellung).....	34
Abb. 32: Ausprägung der Stellschrauben in den Szenarien (eigene Darstellung).....	35
Abb. 33: Leitbild mit Maßnahmen (eigene Darstellung).....	36
Abb. 34: Rahmenplan (eigene Darstellung).....	37
Abb. 35: Zoom-In Bahnhof und Grundriss Bahnhofsgebäude (eigene Darstellung).....	39
Abb. 36: Zoom-In Stadtschloss (eigene Darstellung).....	40
Abb. 37: öffentlicher Raum Kernstadt (eigene Darstellung).....	41
Abb. 38: Innenstadtnutzung (eigene Darstellung).....	41
Abb. 39: Ist-Zustand Gewerbestandorte und Pendlerbewegung (eigene Darstellung).....	42
Abb. 40: Ist-Zustand Bildungsstandorte (eigene Darstellung).....	43
Abb. 41: SWOT-Analyse, Stadt & Bahnhof (eigene Darstellung).....	43
Abb. 42: Collage erfolgreich revitalisierter Bahnhof (eigene Darstellung).....	44
Abb. 43: Collage verfallender Bahnhof (eigene Darstellung).....	45
Abb. 44: Collage Aufschwung durch Streckenelektrifizierung (eigene Darstellung).....	46
Abb. 45: Visualisierung des Leitbildes (eigene Darstellung).....	47
Abb. 46: Gewerbeentwicklung (eigene Darstellung).....	48

Abb. 47: Regionale Kooperationen (eigene Darstellung).....	48
Abb. 48: Visualisierung Konzept (eigene Darstellung)	49
Abb. 49: Masterplan (eigene Darstellung)	51
Abb. 50: Entwicklungskonzeption mit Maßnahmen (eigene Darstellung).....	52
Abb. 51: Standorte und Lagebeziehungen (eigene Darstellung)	53
Abb. 52: Nutzungen (eigene Darstellung).....	54
Abb. 53: Lageplan (eigene Darstellung)	55
Abb. 54: Isometrie Szenario 1 – Der Zug hat keine Bremse (eigene Darstellung).....	56
Abb. 55: : Isometrie Szenario 2 – Calau im Zugzwang (eigene Darstellung)	57
Abb. 56: Isometrie Szenario 3 – Der Zug ist abgefahren (eigene Darstellung)	58
Abb. 57: Leitbild (eigene Darstellung).....	60
Abb. 58: ÖPNV-Ausbau (eigene Darstellung)	61
Abb. 59: Nutzergruppen (eigene Darstellung).....	61
Abb. 60: Isometrie Bahnhofsgebäude (eigene Darstellung)	62
Abb. 61: Maßnahmenkatalog (eigene Darstellung).....	63
Abb. 62: Nutzungskatalog (eigene Darstellung).....	63
Abb. 63: Masterplan (eigene Darstellung).....	64
Abb. 64: Querschnitt (eigene Darstellung).....	65
Abb. 65: Perspektive (eigene Darstellung).....	65
Abb. 66: Längsschnitt (eigene Darstellung).....	65
Abb. 67: Entfernungen & Mobilitätsangebote (eigene Darstellung).....	65
Abb. 68: Verkehrliche Einbindung (eigene Darstellung).....	66
Abb. 69: Landschaftsräumliche Einbindung (eigene Darstellung).....	66
Abb. 70: Altersstruktur Großräschen (eigene Darstellung).....	67
Abb. 71: Bevölkerungsentwicklung und -prognose (eigene Darstellung).....	67
Abb. 72: Aktuelle Planungen & Entwicklungen (eigene Darstellung).....	67
Abb. 73: Schwarzplan (eigene Darstellung)	67
Abb. 74: Zielorte & Wegeverbindungen (eigene Darstellung).....	67
Abb. 75: Straßenhierarchie (eigene Darstellung)	67
Abb. 76: Radverkehrsnetz (eigene Darstellung).....	67
Abb. 77: Buslinien (eigene Darstellung)	68
Abb. 78: Blick auf das Gesundheitsstudio „Alter Bahnhof“	68
Abb. 79: Bahnhofsumfeld (eigene Darstellung).....	74
Abb. 80: Stärken und Schwächen (eigene Darstellung).....	69
Abb. 81: Stellschrauben und Annahmen Szenario 1 - „Haltestelle Unbekannt“ (eigene Darstellung).....	70
Abb. 82: Stellschrauben und Annahmen Szenario 2 - „Florida der Lausitz“ (eigene Darstellung).....	71
Abb. 83: Stellschrauben und Annahmen Szenario 3 - „Tor zum Lausitzer Seenland“ (eigene Darstellung).....	72
Abb. 84: Leitbild „Seeachse Großräschen“, Leitziele und Leitlinien Teil 1 (eigene Darstellung).....	73
Abb. 85: Leitbild „Seeachse Großräschen“, Leitziele und Leitlinien Teil 2 (eigene Darstellung).....	74
Abb. 86: Konzeptideen und Maßnahmen für die räumlichen und funktionalen Teilbereiche (eigene Darstellung).....	75
Abb. 87: Perspektive Bahnhofsvorplatz (eigene Darstellung).....	76
Abb. 88: Rahmenplan Bahnhofsumfeld mit Nutzungen und Wegebeziehungen (eigene Darstellung)	76
Abb. 89: Leitbild des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)	78
Abb. 90: Überregionale Erreichbarkeit des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung).....	79
Abb. 91: Pflegeeinrichtungen im Umfelle des Bahnhofs (eigene Darstellung).....	79

Abb. 92: Fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs (eigene Darstellung)	79
Abb. 93: unbebaute Flächen im Bahnhofsumfeld (eigene Darstellung).....	80
Abb. 94: Erschließung des Bahnhofs (eigene Darstellung)	80
Abb. 95: Stärken des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)	81
Abb. 96: Schwächen des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)	81
Abb. 97: Chancen des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)	81
Abb. 98: Risiken des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)	81
Abb. 99: Räumliches Konzept des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)	82
Abb. 100: Maßnahmen im Handlungsfeld „Lebensraum“ am Bahnhof Schmölln (eigene Darstellung).....	83
Abb. 101: Maßnahmen im Handlungsfeld „Mobilitätsraum“ am Bahnhof Schmölln (eigene Darstellung).....	84
Abb. 102: Maßnahmen im Handlungsfeld „Vernetzung“ am Bahnhof Schmölln (eigene Darstellung).....	85
Abb. 103: Städtebaulicher Entwurf des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung).....	86
Abb. 104: Gebäudenutzung (eigene Darstellung).....	86
Abb. 105: Sichtachsen (eigene Darstellung).....	87
Abb. 106: Freiflächennutzung (eigene Darstellung)	87
Abb. 107: Walter-Rabold-Straße nach dem Umbau (eigene Darstellung)	90
Abb. 108: Villa Jehn (eigene Darstellung)	90
Abb. 109: Zugang zu den Gleisen (eigene Darstellung).....	90
Abb. 110: Doppelte Erschließung, Am Bahnhof und Max-Jehn-Straße (eigene Darstellung)	90

1 Einleitung

Prof. Dr.-Ing. Silke Weidner, Thora Haubold

„Für ein ‚Tausend-Bahnhöfe‘-Förderprogramm zur Attraktivitätssteigerung gerade kleinerer Bahnhöfe, dass Bahnanlagen und das Bahnhofsumfeld einbezieht, wollen wir die Länder, Kommunen und die Deutsche Bahn als Partner gewinnen. Damit wollen wir u. a. die Sanierung von Bahnhofsgebäuden fördern“ (CDU/ CSU, SPD 2018, S. 78).

Im Koalitionsvertrag der CDU/ CSU und der SPD vom 18. März 2018 wurde explizit die Förderung kleinerer Bahnhöfe, ihrer Gebäude und des Bahnhofsumfelds festgesetzt. Hierzu zählte auch das politische Bestreben, Bundesmittel für den Betrieb von Schienennebenstrecken zur Verfügung zu stellen und ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum aufzulegen, um Bahnhöfe und -haltestellen in den Regionen zu halten (CDU/ CSU, SPD 2018, S. 78).

Der Stellenwert von Bahnhöfen für Städte und die angrenzenden Regionen wurde damit auf eine bundespolitische Ebene gehoben. Dies ist in Anbetracht einer Vielzahl funktionaler Einschränkungen von Kleinstadtbahnhöfen durchaus notwendig. Auf Bahnreisen durch das Bundesgebiet laden Bahnhöfe als „Eingangstor zur Stadt“ (Brückmann vom 26.12.2022) oftmals nämlich nicht dazu ein, die Kleinstadt bzw. Gemeinde zu besuchen. So sind zahlreiche Bahnhofsgebäude von baulichem Verfall geprägt (ebd.). Vielerorts sind die Bahnhofsvorplätze zudem wenig einladend gestaltet. Kleinstadtbahnhöfe liegen des Öfteren abseits des Stadtzentrums und sind über die Bahnhofstraßen unzureichend an die Innenstädte angebunden. In von jahrelangem Bevölkerungsrückgang geprägten Regionen wie der Lausitz führen die geringen Taktungen und Abfahrtszeiten darüber hinaus auch dazu, dass Kleinstädte regional schlecht und überregional überhaupt nicht angebunden sind. Mit Kleinstädten gemeint sind gemäß Definition des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) alle Gemeindeverbände zwischen 5.000 bis 20.000 Einwohner*innen (BBSR 2020). In Deutschland lebt fast ein Drittel der Bevölkerung in Kleinstädten (ebd.).



Abb. 1: Nachbildung eines Bahnhofsgebäudes einer Kleinstadt im Westerwald (Spur1Fachwerkhaus 2023)



Abb. 2: Bahnhofsgebäude in Biedenkopf (Abbe 2023)

Der gemeinnützigen Interessenorganisation Allianz pro Schiene und der Deutschen Bahn AG (DB AG) zufolge wurden im Zuge der Bahnreform in den 1990er-Jahre 81 Prozent aller Bahnhofsgebäude im Bundesgebiet veräußert (Allianz pro Schiene, DB AG Stand: 2021). Im Land Brandenburg sind lediglich 28 Bahnhofsgebäude noch im Besitz der DB (ebd.).

Vereinzelt kaufen Städte und Gemeinden, z.B. die Kreisstadt Herzberg (Elbe-Elster), oder engagierte Privatpersonen die Bahnhöfe nun auf, um Nutzungskonzepte zu erarbeiten und die Bahnhöfe so zu revitalisieren (Brückmann vom 26.12.2022). Vielerorts sind die Kleinstädte aufgrund ihrer begrenzten finanziellen Mittel und einer dünnen Personaldecke in den Verwaltungen mit dieser Aufgabe jedoch überfordert und gehen sie daher nicht an. Die Bahnhofsgebäude und –vorplätze bleiben gestalterisch und in ihrer Nutzung wenig attraktiv, die Bahnhöfe nehmen ihre Funktion als Stadteingang nicht wahr und verbleiben als Satelliten am Stadtrand ohne adäquate räumliche Verbindung zum Zentrum.

Spätestens seit der Corona-Pandemie, den damit verbundenen Lockdowns und erweiterten Möglichkeiten des Arbeitens im Homeoffice, aber auch aufgrund steigender Mieten in Großstädten oder dem Wunsch des Wohnens im Grünen erfahren Kleinstädte zunehmende Aufmerksamkeit als Wohnstandorte. Präferiert werden jene mit einer guten Anbindung an Großstädte. Dies stellt eine große Entwicklungschance für Kleinstädte dar, verdeutlicht aber einmal mehr die Bedeutung intakter Schieneninfrastruktur.

Dieses Heft der Schriftenreihe zeigt Ergebnisse aus Lehrprojekten von zwei Studiengängen an unterschiedlichen Universitäten: Zum einen das ein Semester umfassende Studienprojekt im Master Stadtplanung an der BTU (betreut von Prof. Dr. Silke Weidner und M.Sc. Thora Haubold), das von April 2023 bis August 2023 lief und zum anderen ein mit der Forschung verknüpftes Vertical Studio an der Universität Kassel (Vertical Studios sind Studienprojekte, die sowohl Bachelor- wie Masterstudierenden offen stehen).

Die Sieben Sachen, Samuil Marschak (Gedicht)

1. Strophe:

Zur Gepäckannahme brachte eine Dame ein Bild, einen Koffer, ein ´ Korb und ein Sofa, eine Tasche kariert und bunt, eine Schachtel, lackiert und rund, und einen ganz, ganz kleinen Hund.

2. Strophe:

Vier grüne Scheine gab man der Dame, bestätigend die Gepäckannahme: ein Bild und ein Koffer, ein Korb und ein Sofa, eine Tasche kariert und bunt, eine Schachtel, lackiert und rund, und ein ganz, ganz kleiner Hund.

3. Strophe:

Die Sachen werden zum Bahnhof gebracht. Los geht ´s. Verstaubt ist die Fracht: ein Bild und ein Koffer, ein Korb und ein Sofa, eine Tasche kariert und bunt, eine Schachtel, lackiert und rund, und ein ganz, ganz kleiner Hund.

4. Strophe:

Doch kaum fuhr der Zug aus der Halle hinaus, da riss das kleine Hündchen aus. Dass ein Gepäckstück fehlt, merkt man spät. Nun wird gezählt: ein Bild und ein Koffer, ein Korb und ein Sofa, eine Tasche kariert und bunt, eine Schachtel, lackiert und rund, und – „Kollegen, wo ist der Hund?“

5. Strophe:

Da sehen sie neben dem Wagen einen riesigen Köter ragen. Man macht auf den Struppigen Jagd, er wird zum Gepäck gepackt – ein Bild und ein Koffer, ein Korb und ein Sofa, eine Tasche kariert und bunt, eine Schachtel, lackiert und rund, kurz, auf dem Platz von dem kleinen Hund.

6. Strophe:

Die Reise ist aus, zum Empfang rollt man die Sachen den Bahnsteig entlang: das Bild und den Koffer, den Korb und das Sofa, die Tasche kariert und bunt, die Schachtel, lackiert und rund, und hinten führt jemand den Hund.

7. Strophe:

Knurrt da das Zotteltier plötzlich! Schreit da die Dame entsetzlich: „Ihr Räuber, ihr Bande, ihr Diebe ihr! Das ist doch ein wildfremdes Tier!“ Hinweg stößt sie den Koffer, einen Fußtritt bekommt das Sofa, das Bild, der Korb, die Tasche rund – „Sofort bringt ihr meinen kleinen Hund!!“

8. Strophe:

„Gestatten Sie, meine Dame! Zur Gepäckannahme brachten Sie – hier steht ´s geschrieben – der Gepäckstücke sieben: ein Bild, einen Koffer, ein ´ Korb und ein Sofa, eine Tasche kariert und bunt, eine Schachtel, lackiert und rund, und einen ganz, ganz kleinen Hund.
Mitunter kann es auf Reisen so kommen: Ihr Hund hat einfach zugenommen.“

2 Aufgabenstellung und Ablauf BTU

In diese komplexe Gemengelage versuchte das Masterstudienprojekt des Fachgebiets Stadtmanagement am Institut für Stadtplanung der Fakultät Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtplanung im SoSe 2023 vorzustoßen. Es stellte sich die Frage: Ein- und Auspendeln in Kleinstädten – nach dem Zug ist vor der Stadt oder was haben Stadtentwicklung und Bahnhof miteinander zu tun?

Im Rahmen des Projekts wurde unter Einsatz von Szenarien die Zukunft eines selbst gewählten Kleinstadtbahnhofs dargestellt und durch die Erarbeitung eines Konzepts auf diese Entwicklung planerisch reagiert. Ziel des Projekts war die konzeptionelle Auseinandersetzung mit der gewählten Kleinstadt und deren Bahnerreichbarkeit sowie Bahnhof und Umfeld – dies alles unter dem Aspekt, dass sich seitdem o.g. Koalitionsvertrag im Hinblick auf die politische Aufmerksamkeit und das Alltagsverhalten der Menschen hinsichtlich Mobilitätswende erfreulicherweise auch einiges getan hat!

Die Aufgabenstellung und damit der Rahmen der hier vorliegenden Ergebnisse sah wie folgt aus: Die Studierenden arbeiteten in Gruppengrößen von 3-5 Personen. Jede Gruppe wählte eine Kleinstadt aus, deren Bahnhof im weiteren Projektverlauf bearbeitet wird. Der ausgewählte Bahnhof musste in Betrieb sein. Stillgelegte Bahnhöfe, die gänzlich umgenutzt werden sollen, waren nicht Gegenstand der Untersuchung. Eine Vorgabe zur Region, in der die Kleinstadt liegt, gab es nicht.

Der ANALYSEteil beinhaltet für die jeweilige Stadt, das Umland und den Bahnhof eine verkehrliche (Fahrgastzahlen, Abfahrtszeiten, früheres und heutiges Liniennetz, geplante Netzaus-/ rückbauten, verkehrliche Anbindung innerorts und (über-) regional - auch mit weiteren Verkehrsarten) - und eine stadträumliche Analyse zu Bahnhof und Bahnhofsumfeld, Bahnhofstraße, Zentrum hinsichtlich Nutzungen, Grün, Geschichte und Typologie. Zudem war eine Akteursanalyse (Eigentümer*innen des Bahnhofs, Zivilgesellschaftliche Organisationen vor Ort etc.) gefordert. Bestehende relevante (Stadt-) Entwicklungskonzepte und Plandokumente sollten zudem auf den Untersuchungsgegenstand hin gesichtet werden.

Der Analyse folgte die Arbeit mit SZENARIEN, um danach ein gut abgewogenes Leitbild entwickeln zu können. Gefordert wurden drei selbst gewählte Szenarien (inkl. Zeitrahmen und Stellschrauben) zur Bahnhofs- und Stadtentwicklung – diese konnten klassische Best- und Worst-Case sowie Trendszenarien sein oder thematisch ausgerichtet werden. Über die Diskussion dieser entstand ein plakatives LEITBILD in Bild und Schrift.

Schließlich stand an, ein KONZEPT bzw. einen ENTWURF für einen Vertiefungsbereich (räumlich oder thematisch) zu entwickeln. Dies konnten Nutzungskonzepte für die Bahnhofsgebäude und ihren Bahnhofsvorplatz inkl. Darstellung der Zielgruppen ebenso wie bspw. ein Rahmenplan für das Bahnhofsgebäude, den Bahnhofsvorplatz und Zugang zur Innenstadt sein.

Eine amüsante Basis zum Einstieg in die Thematik lieferte den Studierenden die Familienserie „Kleinstadtbahnhöfe“, die in 26 Episoden von den Hennings handelt und aus den 70er Jahren ist: Gustav und seine Frau Hanne, der Sohn Wolfgang und die Tochter Uschi sind die Besitzer von einer kleinen Bahnhofsgaststätte in Lüttin – da war der Bahnhof noch Schnittstelle für Vieles und sehr lebendig. Sehenswert und z.B. bei Youtube zu finden!

2.1 Doberlug-Kirchhain

Bearbeiter:innen: Julius Robert Freitag, Jacob Curt Materny, Adrian Cornelius May, Annina Maike Kuna

2.1.1 Analyse

Lage und Einbindung



Abb. 3: Lage Doberlug-Kirchhain (eigene Darstellung)

Doberlug-Kirchhain liegt im Südosten von Brandenburg und zählt etwa 9.000 EinwohnerInnen (vgl. kollektiv stadtsucht 2023: 10). Die Stadt entstand 1950 durch die Fusion der Kleinstädte Doberlug und Kirchhain (vgl. Stadt Doberlug-Kirchhain o. D.). Wie es für Zwillingstädte üblich ist, gibt es zwei Ortskerne. Die Bahngleise teilen die Stadt in die Stadtteile Doberlug und Kirchhain, wobei der Bahnhof etwa gleich weit von den Ortskernen entfernt liegt. Die Altstadt von Kirchhain ist 1,5 km, die Altstadt von Doberlug 1,2 km vom Bahnhof entfernt. Durch seine Lage am Kreuzungspunkt der Dresdener Bahn und der Bahnstrecke Halle-Cottbus ist die Stadt gut ans Bahnnetz angeschlossen und wird von vier Regionalbahnlinien bedient. Die Lage zwischen den Metropolen Berlin, Cottbus, Dresden und Leipzig ist ein entscheidender Standortvorteil der sonst peripher gelegenen Gemeinde.

Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl sank seit 2006 von rund 10.000 auf etwa 8.500 im Jahr 2020. Verschiedene Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung bis 2030 deuten auf einen weiteren Rückgang hin, jedoch in unterschiedlichem Ausmaß (vgl. kollektiv stadtsucht 2023: 11f). Wie viele ländliche Kommunen ist auch Doberlug-Kirchhain vom demografischen Wandel betroffen. Das Durchschnittsalter stieg von 45,9 Jahren im Jahr 2006 auf 49 Jahre im Jahr 2021 und wird laut Prognosen bis 2030 voraussichtlich weiter auf 53,3 Jahre steigen (vgl. Bertelsmann).

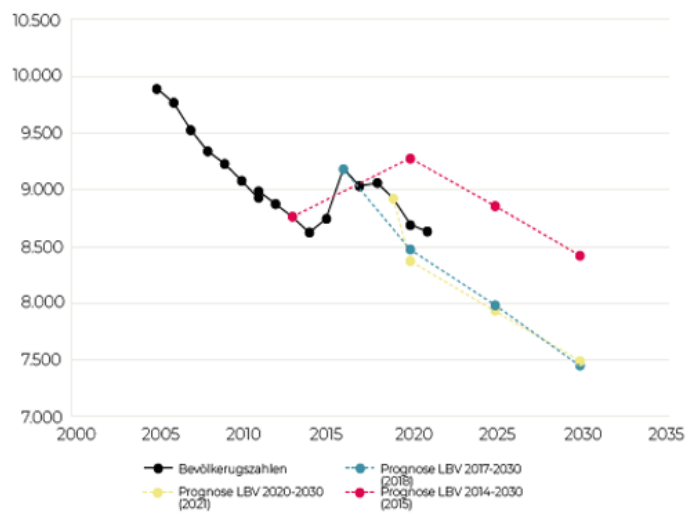


Abb. 4: Analyse Bevölkerungsentwicklung (eigene Darstellung; kollektiv stadtsucht 2023)



Abb. 5: Analyse Pendlerbewegung und -richtungen Doberlug-Kirchhain (eigene Darstellung)

Pendler:innen und Mobilität

An Werktagen nutzen etwa 1.000 Personen den Bahnhof Doberlug-Kirchhain, ein Großteil davon sind Pendler:innen. Der Pendler:innen-Saldo ist leicht negativ. Haupteinpendelgebiete sind Finsterwalde, Sonnewalde und Schönborn, während die Hauptziele der Auspendler:innen Finsterwalde, Herzberg und Cottbus sind (vgl. Statistische Ämter der Länder o.D.).

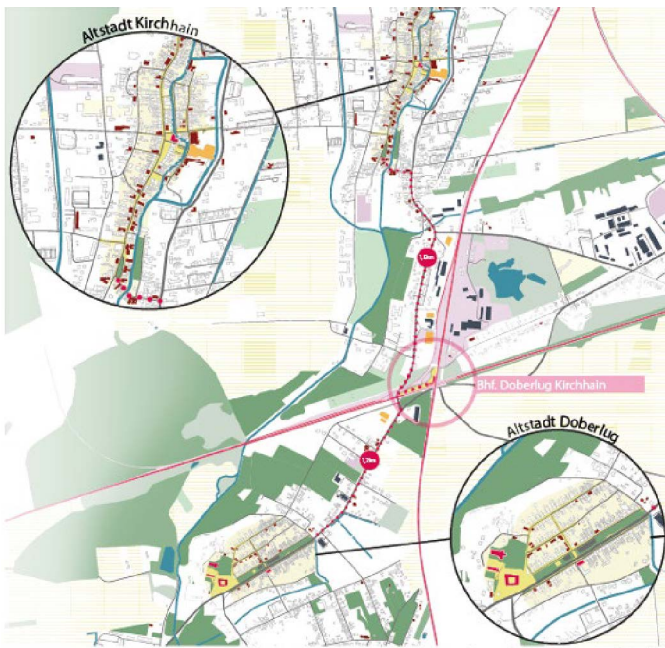


Abb. 6: Wegebeziehungen und DoKi (eigene Darstellung)

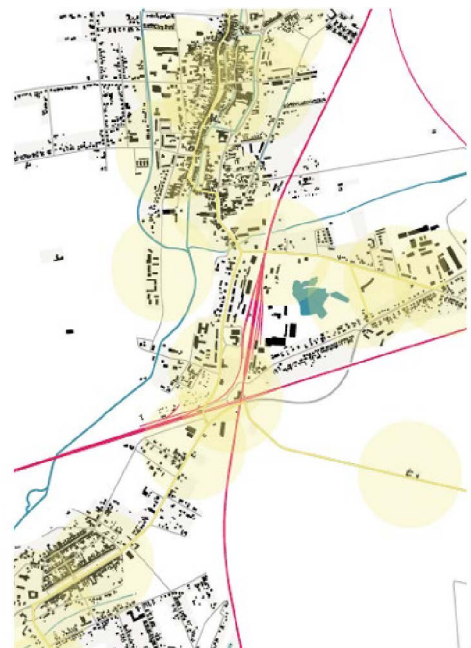


Abb. 7: Analyse Buslinien (eigene Darstellung)

Wie im ländlichen Raum üblich, ist auch in Doberlug-Kirchhain das private Auto das wichtigste Verkehrsmittel. Durch die Morphologie der Doppelstadt ist der dazwischen gelegene Bahnhof der Schnittpunkt des ÖPNV-Angebotes. Hier treffen sich sechs Buslinien, welche zwischen den Stadtkernen pendeln, aber auch periphere Ortsteile bedienen. Die Herausforderungen liegen dabei in der Abdeckung gering besiedelter Bereiche und der Taktungen außerhalb der Stoßzeiten, insbesondere hinsichtlich des relativ stark frequentierten Bahnhofs.

Tourismus



Abb. 8: Analyse Radwege + touristische Ziele in der Umgebung (eigene Darstellung)

Die Stadt bietet großes touristisches Potential, vor allem im Bereich des Natur- und baukulturellen Tourismus. Beispiele hierfür sind das Schloss Doberlug, der Marktplatz Kirchhain oder das Weißgerbermuseum. Auch Rund um das Stadtgebiet gibt es zahlreiche touristische Ziele, wie das Bad Erna, das Schloss Sonnevalde oder das Marionettentheatermuseum. Viele Sehenswürdigkeiten und Erholungsorte sind in kurzer Zeit und bequem mit dem Fahrrad erreichbar, weshalb die Region attraktiv für den Fahrradtourismus ist.

Nutzung

Das durch Gleise und Straßen stark segregierte Bahnhofsumfeld kann als "Bahnhofsinsel" beschrieben werden. Diese ist geprägt von Parkplatz-, Brach- bzw. Abstandsflächen und Gebäudeleerstand, aber auch von Nahversorgern und anderen Gewerben.

Das Bahnhofsgebäude befindet sich im Besitz der Stadt und verfügt auf fünf Geschossen über etwa 700 m² Nutzfläche, wovon ein Großteil leerstehend ist. Bestehende Nutzungen umfassen einen Servicebereich für Taxipersonal, die Touristeninformation, sanitäre Einrichtungen sowie bis vor Kurzem vermieteten Wohnraum. Die bauliche Substanz des Gebäudes ist gut, wenn auch im Inneren teils stark sanierungsbedürftig.

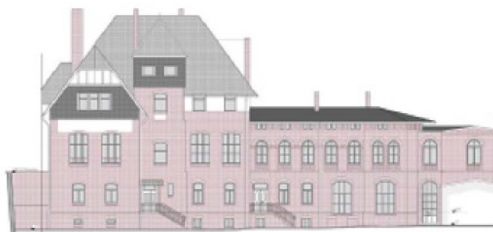


Abb. 9: Bahnhofsgebäude (Stadt Doberlug-Kirchhain 2016)



Abb. 10: Umbau DB (Eigene Darstellung; DB Station&Service AG o. D.)

Umbau



Abb. 11: Analyse Bahnhofsumfeld (eigene Darstellung)

Die Deutsche Bahn plant bis 2030 umfangreiche Modernisierungen am Bahnhof. Neben technischen Neuerungen ist die Zugänglichkeit des Bahnhofs das wichtigste Ziel der Umbaumaßnahmen. Der Ausbau der Schienen für eine Geschwindigkeit von 200km/h stellt für die Stadt ein Entwicklungspotenzial durch die schnellere Verbindung zu den umliegenden Metropolen dar. Der dafür erforderliche Neubau der Brücke schafft neue barrierefreie Zugänge zum Bahnhof. Auf der Nordseite wird der Treppenhaus-Anbau abgerissen und durch offene Aufgänge ersetzt, für den Zugang auf der Südseite wird der Mittelbahnsteig auf die Südseite versetzt, was einen bislang fehlenden Zugang von der Doberluger Seite ermöglicht (vgl. Ludwig, Martin/DB Netz AG 2023).

2.1.2 Entwicklungsszenarien

Szenario 1: Lausitzer Tor

Die Stellschrauben für das Szenario I: Lausitzer Tor resultieren aus dem Analyseergebnis für die Radinfrastruktur, welche gezeigt hat, dass das Bestandsnetz schon gut ausgebaut ist, um die naturräumlichen Qualitäten sowie die baukulturelle Geschichte der Region erleben zu können. Hauptstellschraube für das Szenario I ist somit das touristische Aufkommen, welches direkt an die Stellschraube Verkehrsaufkommen gekoppelt ist. Diese stehen in Verbindung mit den weiteren Stellschrauben Pendler:innen-aufkommen, Digitalisierung und Gemeindeentwicklung, welche wichtig für die Entwicklung des Szenarios sind.

Szenario I „Lausitzer Tor“ beschreibt damit die Entwicklung Doberlug-Kirchhains hin zu einer touristisch geprägten Stadt. Aufgrund des steigenden Drucks der Bewohnenden, beschließt die Stadt Doberlug-Kirchhain in den ersten drei Jahren den Ausbau der Radinfrastruktur sowie die Modernisierung des Sharingangebotes. Durch dieses verbesserte Verkehrsangebot und einem erfolgreichen Stadtmarketing, durch bspw. Werbung in Zügen, kommen viele Fahrradtouristen in die Stadt. Nach fünf Jahren treiben Bund und Länder die Mobilitätswende weiter voran, wodurch die Deutsche Bahn den Bahnhof Doberlug-Kirchhain in das IC/ICE Netz einbindet. Nach 10 Jahren wird mehr Geld in den Service am Bahnhof investiert, aufgrund von steigenden Fahrgastzahlen. Ebenso erhalten die ländlichen Kommunen neue finanzielle Mittel und werden somit stärker durch das Land Brandenburg unterstützt.

Nach 15 Jahren boomt der innerdeutsche Tourismus. Doberlug-Kirchhain wird hierbei Tourist:innenhotspot für die Region Lausitz, vor allem durch den Anschluss an das IC/ICE-Netz und ihrer damit guten Erreichbarkeit. Durch die Investitionen und der neuen Positionierung als Touristenhotspot steigt nach 20 Jahren die Wohnattraktivität in Doberlug-Kirchhain guter Erreichbarkeit und gestiegene Jobangebote. Außerdem profitiert die Stadt und ihre Bewohnenden finanziell durch den Tourismus, wodurch weitere Angebote, wie Bauernhoftourismus oder der Umbau des Bahnhofs als Unterkunft realisiert werden können. Diese Ereignisse führen zum „Bahnhof als Tor in die Lausitz“. Der Bahnhof Doberlug-Kirchhain wird Ausgangspunkt für den innerdeutschen Tourismus in der Region Lausitz, insbesondere für den Fahrradtourismus, welcher ebenso von den naturräumlichen Qualitäten sowie der baukulturellen Geschichte der Region profitiert.



Abb.12: Stellschrauben Szenario I (eigene Darstellung)

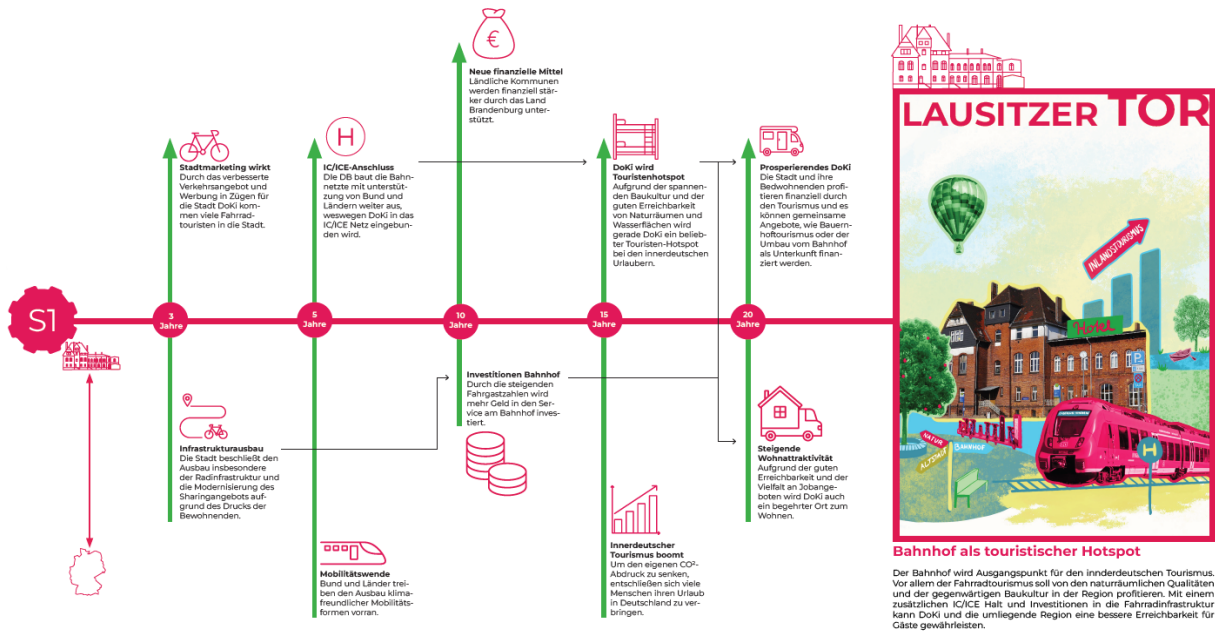


Abb. 13: Entwicklungsstrang Szenario 1 (eigene Darstellung)

Szenario 2: Workstation

Aus den Analyseergebnissen zur Demographie, der Entwicklung der Bevölkerungszahlen und dem Pendler:innenaufkommen wurden die Stellschrauben für das Szenario II: „Workstation“ entwickelt. Neben einem Bevölkerungsrückgang und einer hohen Altersstruktur ist ebenso eine höhere Anzahl an Auspendelnden, statt Einpendelnden zu verzeichnen. Hauptstellschraube für das zweite Szenario ist somit das Pendler:innenaufkommen in Doberlug-Kirchhain in Verbindung mit den Stellschrauben Finanzierung und Digitalisierung. In die Stellschraube Pendler:innenaufkommen spielen außerdem das touristische Aufkommen sowie die Demographie Doberlug-Kirchhains hinein. Weitere Stellschrauben sind die Gemeindeentwicklung sowie die Verkehrsinfrastruktur.



Abb. 14: Stellschrauben Szenario 2 (eigene Darstellung)

Das Szenario entwickelt sich wie folgt: Auf Grund eines Arbeitsplatzmangels in der Region in den nächsten drei Jahren, nutzen viele Bewohnende das Angebot der Deutschen Bahn, um in die nahegelegenen Großstädte zu pendeln. Der Pendler:innenzuwachs wirkt sich auf die Bahnhofs- und Verkehrsinfrastruktur aus. Um diesen Trend entgegenzuwirken, werden nach fünf Jahren die ländlichen Kommunen vom Land Brandenburg finanziell stärker unterstützt. Durch die neuen finanziellen Mittel kann die Stadt Doberlug-Kirchhain den Beschluss fassen, den Bahnhof zu modernisieren. Durch den weiteren Pendler:innenzuwachs wird Doberlug-Kirchhain nach sieben Jahren zu einem Metropolenschnittpunkt zwischen den Oberzentren Dresden, Cottbus, Berlin und Leipzig. Durch die gewonnene Bedeutung als Schnittpunkt entschließt sich die Deutsche Bahn für einen Netzausbau, wodurch Doberlug-Kirchhain einen IC/ICE-Anschluss erhält. Außerdem wird die Strecke für eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut. Aufgrund der voranschreitenden Digitalisierung und der steigenden Akzeptanz von Home-Office, werden nach 10 Jahren Flächen des Bahnhofs Doberlug-Kirchhain dem Gemeinschafts- und Arbeitsleben zur Verfügung gestellt. Auf Grund mangelnden Wohnraums und steigenden Mieten in den Großstädten, ziehen immer mehr Menschen aufs Land. Dies betrifft vor allem Doberlug-Kirchhain durch seine Lage zwischen den vier Oberzentren und den Arbeitsplätzen. Nach 15 Jahren wird Doberlug-Kirchhain für Städter immer attraktiver durch eine gute Flächenverfügbarkeit sowie geringe Wohnkosten. Dies führt zu einem attraktiven Standort Doberlug-Kirchhain, welcher durch den Netzausbau profitiert. Es entsteht ein Ort für Synergien des Zusammenarbeitens auf temporärer, regulärer und dauerhafter Ebene.

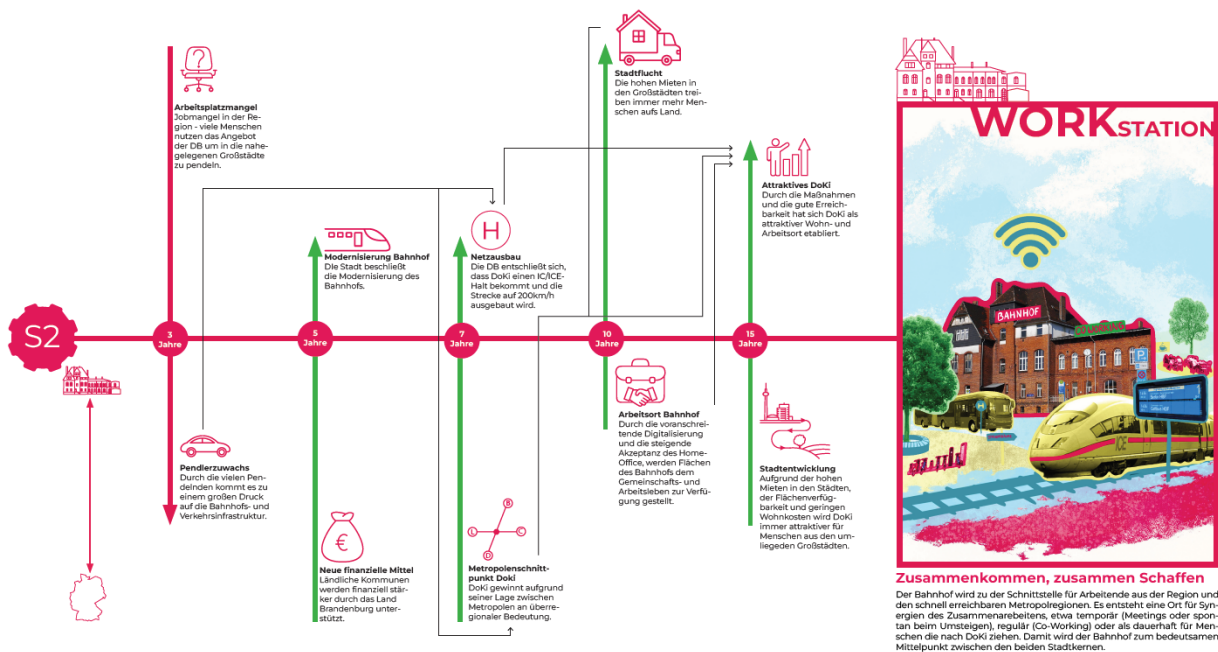


Abb. 15: Entwicklungsstrang Szenario 2 (eigene Darstellung)

Szenario 3: Lost Place

Ausschlaggebende Analysen für das Szenario III: „Lost Place“ sind die demografische Entwicklung Doberlug-Kirchhains sowie die Analyse der Altersstruktur, welche eine alternde Bevölkerung prognostiziert. Die wichtigste Stellschraube für dieses Szenario ist somit die Demografie Doberlug-Kirchhains, welche sich auf die Gemeindeentwicklung, die Verkehrsinfrastruktur sowie die Finanzierung hauptsächlich auswirkt. Auch das Pendler:innenaufkommen spielt hier eine Rolle.

In den ersten fünf Jahren des Szenarios „Lost Place“ ist ein weiterer Bevölkerungsrückgang in Doberlug-Kirchhain zu verzeichnen. Vor allem der demografische Wandel sowie der Wegzug in die nächstgelegenen Oberzentren Dresden, Cottbus, Berlin und Leipzig verstärken diesen Trend. Durch den Bevölkerungsrückgang ist die Stadt von Leerstand und Überalterung geprägt. Dieser Trend findet auch auf nationaler Ebene statt, weshalb sich die

Mobilitätswende weg vom liniengebundenen ÖV hin zu autonomen Ridesharing, insbesondere im ländlichen Raum entwickelt. Dies führt nach 20 Jahren zu einem kompletten Funktionsverlust des Bahnhofs, da er keine Haltepunkte mehr darstellt. Aufgrund fehlender Investitionen und Nutzung verfällt der Bahnhof. Das ungenutzte Bahnhofsgebäude wird nach 25 Jahren zum Lost Place, welcher hauptsächlich von Jugendlichen als Rückzugsort verwendet wird. Daraufhin beschließt die Deutsche Bahn, die Gleisanlagen und Teile des Bahnhofsgebäudes zurückzubauen.

Diese Ereignisse führen zum Szenario III „Lost Place“, in dem der Bahnhof von Funktionsverlust, Leerstand und Verfall gezeichnet ist. Als Folge wird das Gelände um den Bahnhof zum Lebensraum vieler Pflanzen und Tiere sowie zum „vergessenen“ Treff-Ort für junge Menschen aus Doberlug-Kirchhain.



Abb. 16: Stellschrauben Szenario 3 (eigene Darstellung)

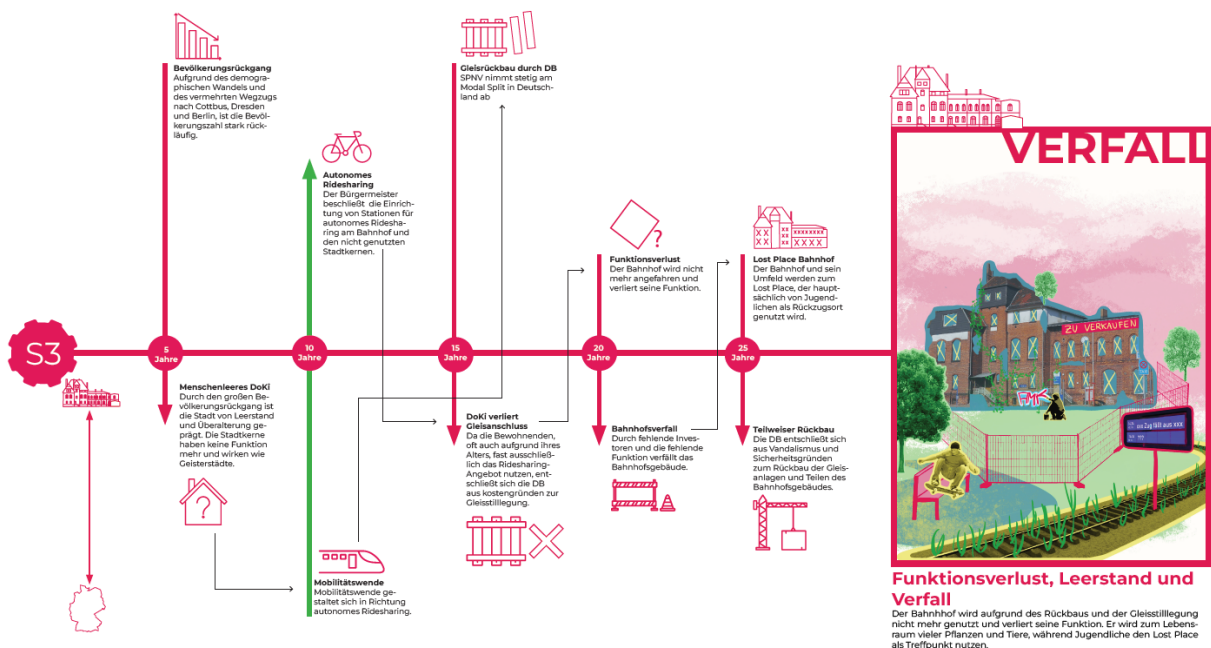


Abb. 17: Entwicklungsstrang Szenario 3 (eigene Darstellung)

2.1.3 Leitbild

Der Bahnhof Doberlug-Kirchhain wird zum Schnittpunkt mit Zukunft für alle, was sich über vier Leitziele definiert:

Das erste Leitziel **„Bewegen“** beschreibt den für jeden Bahnhof elementaren Umgang mit Mobilität. Nachhaltige und bedarfsorientierte Mobilität soll den Bahnhof für alle erreichbar und zukunftssicher machen. Die Wahrnehmung des Bahnhof Doberlug-Kirchhain wird als zentraler Ort in der Stadt, aber auch als regionaler Verbindungspunkt gefördert. Die Trennwirkung der Schienen für die Doppelstadt wird reduziert und der Bahnhof als funktionsstarke Bahnhofsinsel zwischen den beiden Stadtkernen ausgebaut. Es schafft eine gut vernetzte, nutzerfreundliche und attraktive Umgebung, die Menschen dazu ermutigt, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen, nahtlos zwischen Verkehrsangeboten zu wechseln und den Bahnhof als aktiven Ort der Bewegung und Begegnung zu erleben.

Das Leitziel **„Entdecken“** konzentriert sich darauf, den Bahnhof als einladendes Eingangstor für Doberlug-Kirchhain und die gesamte Lausitz zu positionieren. Es ermutigt die Menschen, das vielfältige Angebot der Region aktiv zu erleben, sei es durch Fahrradtouren, kulturelle Erkundungen oder die Teilnahme an lokalen Veranstaltungen. Der Bahnhof wird zum Ausgangspunkt für Reisen und Entdeckungen, sowohl in die historisch interessante Doppelstadt, aber auch in die naturräumliche Umgebung.

Das Leitziel **„Leben“** legt den Schwerpunkt auf die Schaffung einer nachhaltigen und lebendigen Umgebung in Doberlug-Kirchhain. Die Grünanlagen im unmittelbaren Bahnhofsumfeld werden für die Öffentlichkeit zugänglich und nutzbar für regionale ökologische Landwirtschaft. Die Identität der Stadt sowie die Angebote von und für Bürger:innen finden sich wieder. Für eine zukunftssichere und langfristige Nutzung wird der Bahnhof energieeffizient und klimaresilient umgestaltet.

Das Leitziel **„Schaffen“** widmet sich der Förderung einer vielfältigen und dynamischen Gemeinschaft im Kontext des Arbeitens. Das räumliche Potential des Bahnhofsgebäudes und seines Umfelds wird voll ausgeschöpft, um eine lebendige und produktive Atmosphäre zu schaffen, in der Menschen, Unternehmen und Kreative zusammenarbeiten, sich inspirieren lassen und innovative Ideen entwickeln können.

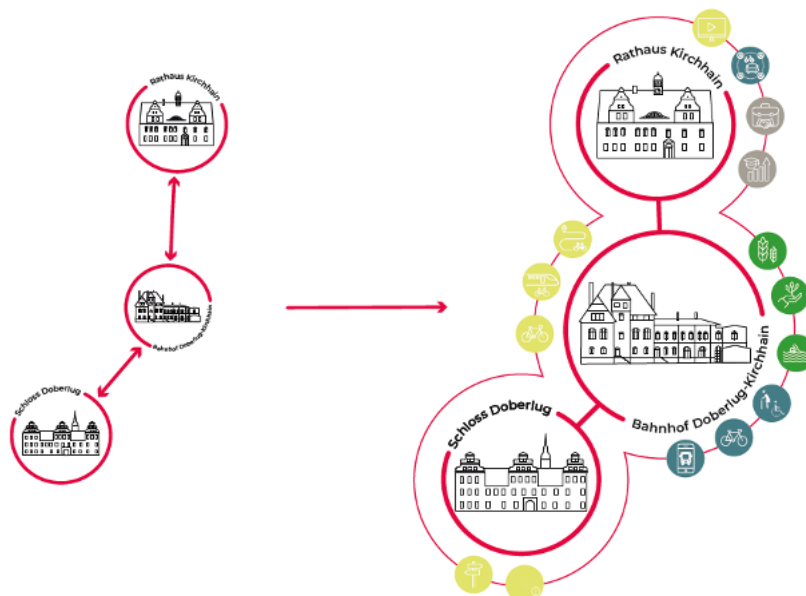


Abb. 18: Leitbild (eigene Darstellung)

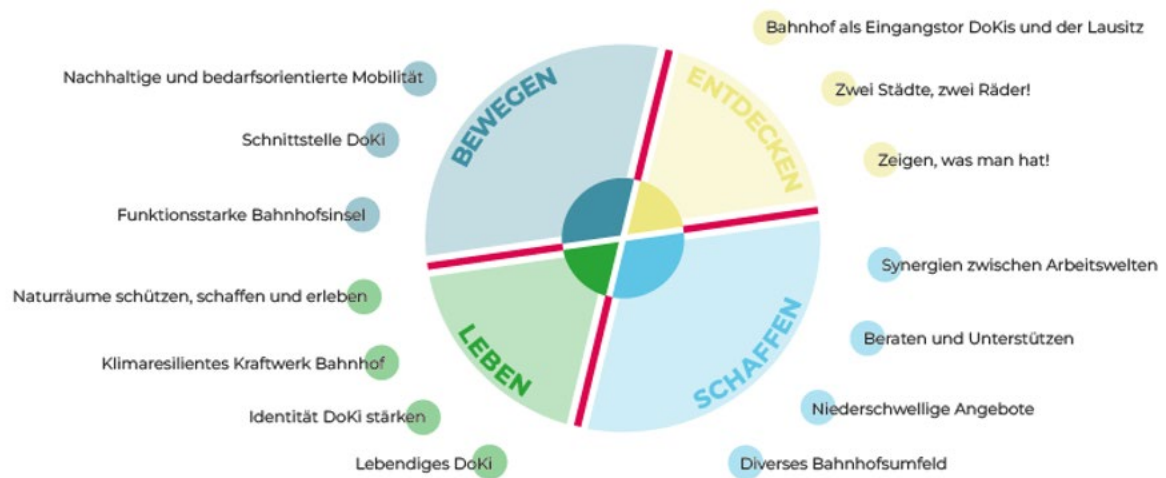


Abb. 19: Leitziele und Leitlinien (eigene Darstellung)



Abb. 20: Logo und Collage (eigene Darstellung)

2.1.4 Konzept

Konzept Gesamtstadt

Wie in der folgenden Abbildung ersichtlich, beziehen sich diverse Maßnahmen auf das gesamte Stadtgebiet und sind dort beispielhaft verortet. Im Sinne des Leitziels „Bewegen“ sollen beispielsweise der Ausbau der Mikromobilität, die Etablierung eines kommunalen Sharing-Angebots oder die Einführung eines autonom fahrenden Shuttlebusses dazu dienen, eine verbesserte Verbindung zwischen den beiden Stadtzentren herzustellen und den Bahnhof als zentrale Anlaufstelle für Mobilität zu stärken. Dies soll auch über die Einführung einer regionalen Mobilitäts-App und Rufnummer gewährleistet werden. Zusätzlich wird die Radinfrastruktur ausgebaut, ein touristisches Wegekonzept etabliert, Anreizförderungen für touristische Landwirtschaft geschaffen sowie Infotafeln zu den baukulturellen Sehenswürdigkeiten im gesamten Stadtgebiet aufgestellt, um Doberlug-Kirchhain für Touristen attraktiver zu machen. Auch überregionale Maßnahmen wie ein erweitertes Tourismusmarketing oder die Kooperation regionaler touristischer Angebote sollen zur Förderung des Tourismus beitragen. Die Kiesgrube in Kirchhain soll zugänglich gemacht und die Umgebung in einen Stadtpark umgestaltet werden. Um die soziale Teilhabe zu gewährleisten, ist geplant, die Mobilität und das Bahnhofsumfeld barrierefrei zu gestalten. Zusätzlich soll die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe gefördert werden und die Sichtbarkeit bestehender Gewerbe erhöht werden.

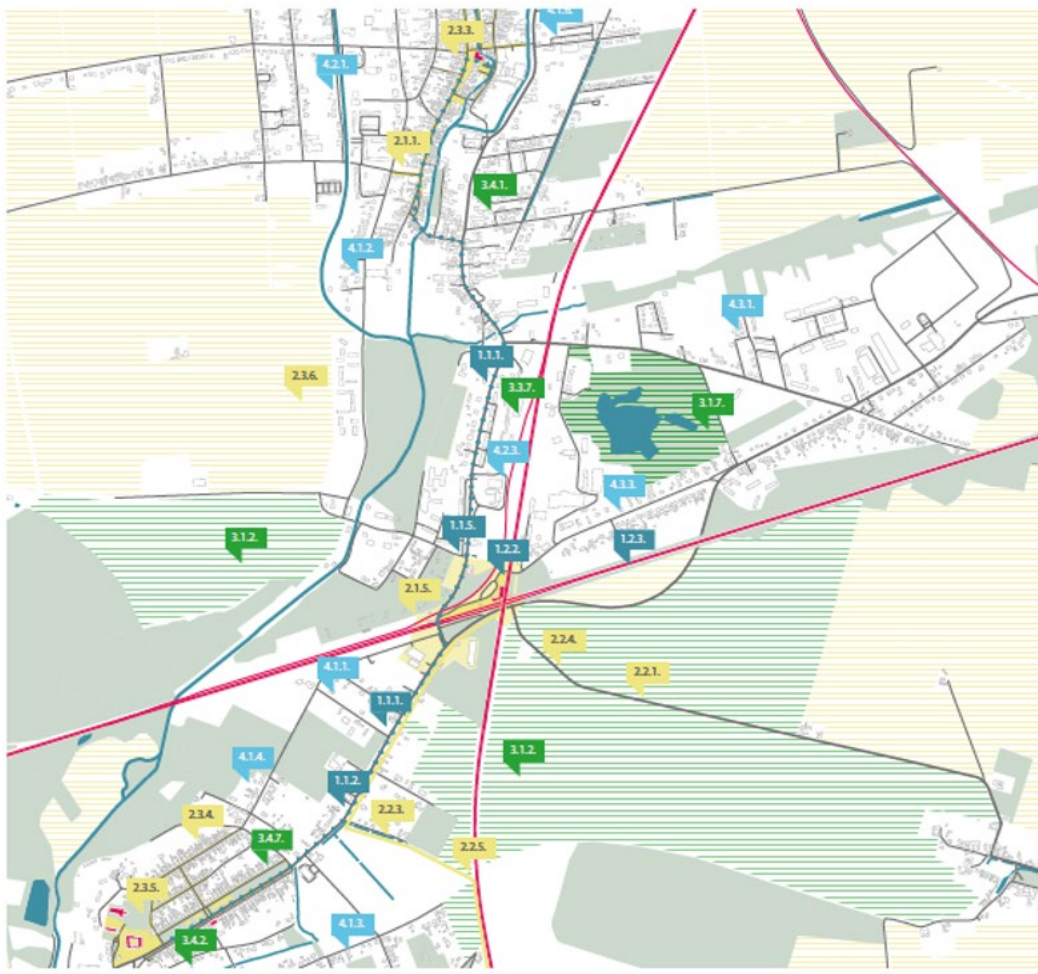


Abb. 21: Konzept Gesamtstadt (eigene Darstellung)

Bahnhofsumfeld

In der folgenden Darstellung sind die Maßnahmen der Bahnhofsumgebung und ihres Umfelds verortet. Auf übergeordneter, städtebaulicher Ebene gilt es, dem durch die Gleise stark segregierten und fehlenden Bebauungszusammenhang entgegenzuwirken. Hierzu werden entlang der Bahnhofstraße Geschosswohnungsbau (mit Mehrgenerationenhaus) und Gewerbebau (mit Aktivierung von Leerstand) ergänzt. Westlich, entlang der Südstraße darf durch EFH-Bau ergänzt werden. Neben Ordnungsmaßnahmen in den KGA, gilt es auf grünräumlicher Ebene sämtliche Abstandsflächen zu den Gleisen durch Blühstreifen und Baumpflanzungen zu qualifizieren, aber auch, im Sinne der Leitlinie "3.2 Klimaresilientes Kraftwerk", an südexponierten Hanglagen mit Photovoltaikanlagen auszustatten. Auf der Nordseite ist die Aufschüttung eines Lärmschutzdamms vorgesehen. Von besonderer Bedeutung ist die Einrichtung des vereinsgeführten Stadtgartens. Hier werden Lebensmittel in und um das sanierte Gewächshaus produziert und u.a. im Bahnhofsladen verkauft. Als Entree der Bahnhofsumgebung bzw. nach Kirchhain ist die Sanierung und Gestaltung der Unterführungen unabdingbar. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs ist elementar zur Ausbildung des "Schnittpunkt DoKi" (vgl. Leitbild). Grundlegend dafür ist der von der DB angestrebte Zugang von der Südseite, welcher bei der Neukonzeption von Mobilitäts- Angeboten zu beachten ist (vgl. Leitziel "1. Bewegen"). Neben der Parkplatzerweiterung auf der Südseite soll ein kommunales Carsharing und ein autonom fahrender Bus etabliert werden. Im Sinne der Leitziele "1.1 Nachhaltige und bedarfsorientierte Mobilität" und "2.2 Zwei Städte, zwei Räder!" ist die Einrichtung von Fahrradschutzstreifen, Fahrrad- und Scooter-Sharing und Bike-Self-Service-Station für Stadtbewohner:innen und Besucher:innen ein Gewinn. Der durch die DB geplante Umbau des Bahnhofs umfasst neben technischen Neuerungen vor allem den Abriss von Nebengebäuden, die Verlegung des mittleren Bahnsteigs, was die Zugänglichkeit des Bahnhofs von der Südseite ermöglicht.

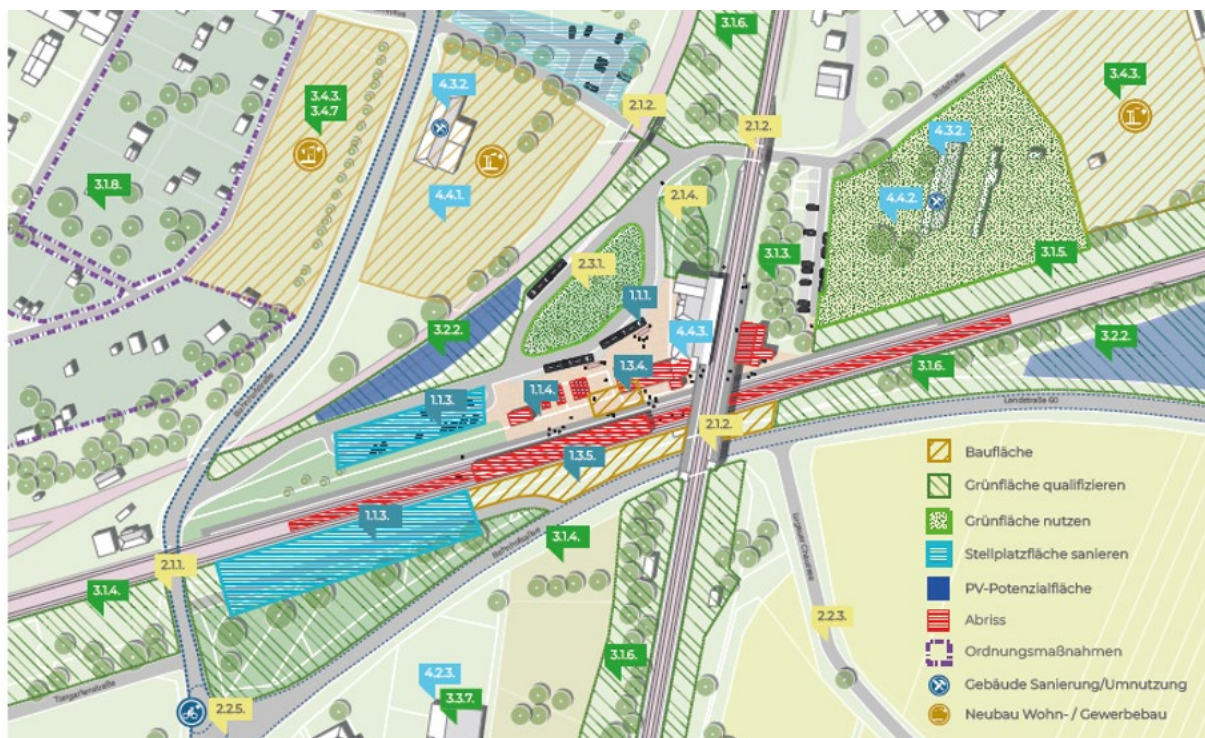


Abb. 22: Konzept Bahnhofsumfeld (eigene Darstellung)

Entwurf Bahnhofsinsel

Die Umbaubestrebungen der DB, mitsamt der Verlegung des Mittelbahnsteigs nach Südaußen und dem Abriss von Nebengebäuden, bieten hohes Entwicklungspotential für das direkte Bahnhofsumfeld und das Bahnhofsgebäude. Der nun auf der Südseite gelegene Bahnsteig 4 ermöglicht ebenerdige Zugänge von der Doberluger Seite, einen von den neu geschaffenen MIV Stellplätzen aus, den anderen an der neuen Eingangssituation "Zugang Süd". Hier befinden sich Fahrradabstellanlagen und die Zugänge zu Gleis 1 und 2, über zwei Treppen- und barrierefrei über Liftanlagen, über welche man auch das Bahnhofsgebäude und den Vorplatz Nord erreicht. Der neu gestaltete und multifunktionale Vorplatz Nord bildet nach wie vor die Haupteinschließung des Bahnhofs. Flankiert ist dieser von Mobilitätsangeboten. Auf Ost- und Westseite befinden sich die oberflächensanierten (Rasengitterstein) Stellplatzflächen mit Plätzen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Ladesäulen. Polygonale Grüninseln mit Baumpflanzungen durchsetzen die Westseite des Vorplatzes und gewähren Distanz zwischen Bahnsteig 3 und den, zwischen den Grünflächen befindlichen, Fahrradabstellanlagen. Ebenso befindet sich dort eine Abstellfläche für Sharing-Mikromobilität. Der zentrale Platzbereich dient dem Aufenthalt, bietet aber auch Freifläche für Außengastronomie. Als Oberflächenmaterial werden hauptsächlich wasserdurchlässige Betonsteinplatten eingesetzt. Begrenzt wird der Platz durch die Haltestellentaschen des Rondells für den ÖPNV. Dort halten nun zwei autonom fahrende Shuttlebusse, welche rund um die Uhr zwischen den Stadtkernen und dem Bahnhof pendeln. In der Grünfläche des Rondells werden neben Versickerungsmulden auch ein „Identitäts-Park“ eingerichtet. Dieser dient Reisenden, sich trotz der peripheren und segregierten Lage der Bahnhofsinsel, über DoKis Geschichte und Angebote zu informieren. Darüber hinaus lädt er BewohnerInnen Doberlugs und Kirchhains dazu ein, sich in der Sitzrotunde zu treffen und bildet somit eine Schnittstelle zwischen beiden Städten.

Nutzungs- und Betreiberkonzept

Die Revitalisierung des historischen Bahnhofensembles ist Grundlage des Leitbildes "Schnittpunkt DoKi". Für alle Leitziele ist ein diverses Nutzungs- und Betreiberkonzept, bei welchem die Angebote voneinander profitieren, unabdingbar. Nach dem Abriss des alten Treppenhauses bietet sich nun die Möglichkeit zur Errichtung eines transparenten Warte- und Informationsgebäudes in präserter Lage am Bahnsteig. Für nicht Ortskundige oder Umsteigende ist die hohe Sichtbarkeit dieser Angebote wichtig, weshalb von einer Unterbringung im unübersichtlichen Bestandsgebäude abgesehen wurde. Doch durch Kombination öffentlicher und privater Betreiber kann im historischen Bestandsgebäude ein nachhaltiges Nutzungskonzept von hoher Akzeptanz umgesetzt werden.

Im Sinne der Leitlinie "3.2 Klimaresilientes Kraftwerk" wird das Bahnhofsgebäude nicht nur energetisch saniert und begrünt, ebenfalls soll Energie für die Bahnhofsinsel und darüber hinaus erzeugt werden. So betreiben die Stadtwerke Finsterwalde im Kellergeschoss eine Geothermieanlage und Batteriespeicher für die umliegenden PV-Anlagen. Das vom Vorplatz über drei Eingänge zugängliche Erdgeschoss beherbergt wichtige frequenzbringende Nutzungen, wie Gastronomie mit Biergarten (Hotel + Restaurant Waldhufe), öffentliche WCs, Lottoladen (HUPPA) und der 24/7 Dorfladen, welcher vom Anbieter "Tante Enso" in Kooperation mit lokalen Akteuren betrieben wird. Im 1. OG befindet sich ein multifunktionaler Saal zur Nutzung für Gastronomie (Waldhufe), als Bürgerzentrum (Stadt) oder auch als Tagungsraum. Im Südflügel befindet sich eine Rezeption für die sich anschließenden Räumlichkeiten. In dem eher kleinteiligen Grundriss werden von der Stadt Bürgerwerkstätte und ein Gründungszentrum angeboten. Der international bekannte Betreiber WeWork bietet hier Workspaces an. Die Lage am Schnittpunkt DoKi aber vor allem zwischen Metropolen ist der ideale Standort für "New-Work"-Konzepte im ländlichen Raum. Das in dem Zusammenhang bekannte „Coworking“ befindet sich auf einem 180-qm offenen Grundriss im 2. OG. Zudem bietet der örtlich renommierte Gastronom Waldhufe 3 bis 4 Zweibettzimmer zur Übernachtung an. Im 3. OG

befinden sich Atelierflächen, welche vom Kunst-Förderverein SOLARIS für Künstler:innen gestellt werden, auch öffentliche Galerieformate können hier stattfinden.

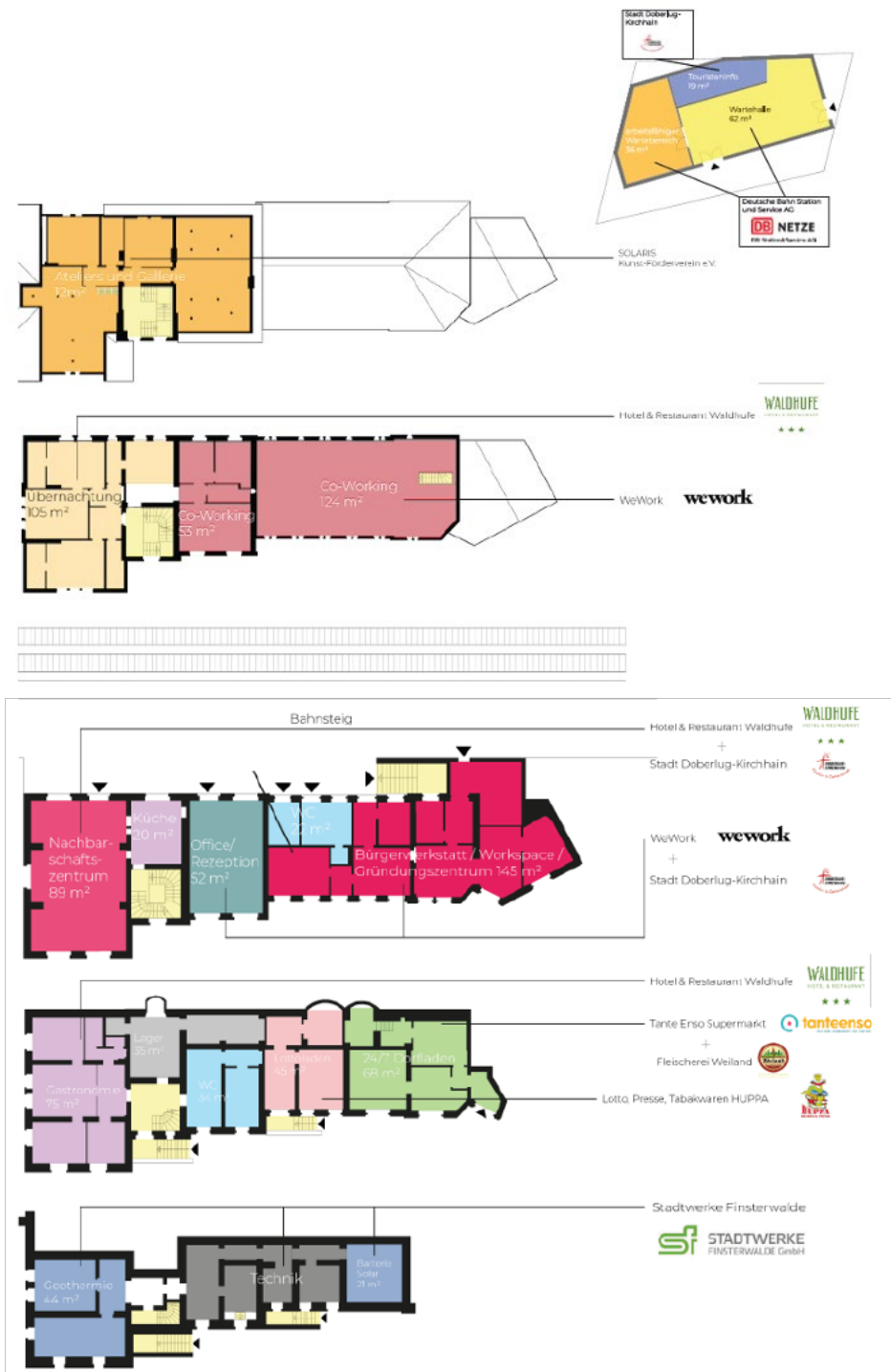


Abb. 23: Nutzungs- und Betreiberkonzept (eigene Darstellung)

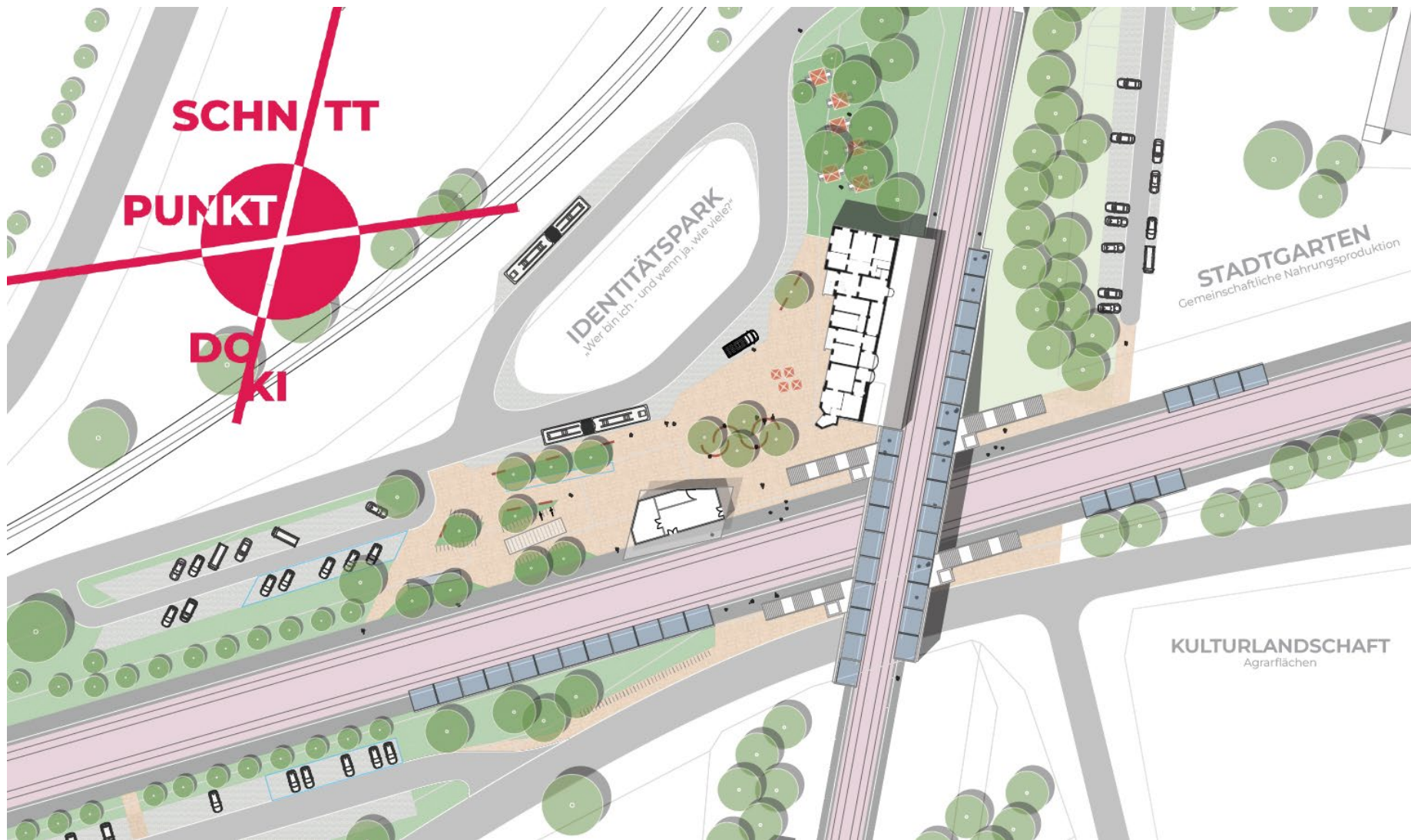


Abb. 24: Entwurf Bahnhofsinsel (eigene Darstellung)

Tabelle 1: Übersicht Maßnahmentabelle

1. Bewegen	
1.1. Nachhaltige und bedarfsorientierte Mobilität	
⊙	1.1.1. 24/7 Autonomer Shuttlebus zwischen Stadtkernen und Bahnhof
⊙	1.1.2. Etablierung digitaler Sharingangebote für Auto-, Rad-, Mikromobilität
⊙	1.1.3. Betrieb einer kommunalen Carsharing-Flotte
⊙	1.1.4. Barrierefreiheit und taktiles Leitsystem Bahnhof und Umfeld
⊙	1.1.5. Einführung regionaler Mobilitäts-App und Rufnummer für Ridesharing
1.2. Schnittstelle DoKi	
⊙	1.2.1. Funktion als Umsteigebahnhof stärken, Fahrgastzahlen erhöhen
⊙	1.2.2. Vertaktung diverser Mobilitätsangebote
⊙	1.2.3. Taktverdichtung zu den Großstädten zu Stoßzeiten
⊙	1.2.4. Politisches Engagement hinsichtlich ICE-Halt zwischen Leipzig/Dresden/Berlin
1.3. Funktionsstarke Bahnhofsinsel	
⊙	1.3.1. Bahnhof als Aufenthaltsort: Öffentliche Trefforte und Gastronomische Angebote
⊙	1.3.2. Arbeit & Mobilität am Bahnhof: Arbeitsfähiger Wartebereich am Bahnsteig, Co-Working im Gebäude
⊙	1.3.3. Einkaufsbahnhof: 24/7 Dorfladen und Kiosk im Gebäude
⊙	1.3.4. Service-Bahnhof: Informationscenter am Bahnsteig, Fahrrad-self-repair, Digitale Fahrgastinformationsanzeigen, Öffentliche Toilettenanlagen
⊙	1.3.5. Bau (DB) und Qualifizierung des Zugangs Süd: Entree, Fahrradabstellanlagen, KFZ-Parkplatz mit Ladesäulen und Car-Sharing
⊙	1.3.6. Mobility Hub Bahnhof: SPNV, ÖPNV, Sharing, Fahrrad- und Fußgänger-Infrastruktur miteinander abstimmen
⊙	1.3.7. Qualifizierung des MIV-Parken durch Ladeinfrastruktur
2. Entdecken	
2.1. Bahnhof als Eingangstor DoKis und der Lausitz	
⊙	2.1.1. Verankerung DoKis in Touristische Infrastruktur der Lausitz
⊙	2.1.2. Sanierung und Gestaltung der Unterführungen der Bahnhofsinsel
⊙	2.1.3. Neue Aufenthaltsqualitäten Bahnhofsvorplatz
⊙	2.1.4. Gastronomisches Angebot mit Außengastronomie
⊙	2.1.5. Touristisches Wegekonzept mit Bahnhof als Ausgangspunkt
⊙	2.1.6. Freier WLAN-Zugang
⊙	2.1.7. Übernachtungsmöglichkeiten im Bahnhof
2.1. Zwei Städte, zwei Räder!	
⊙	2.2.1. Ausbau des Radwegenetzes, insb. hinsichtlich Bahnhofserreichbarkeit
⊙	2.2.2. Touristisch abgestimmtes digitales (E-)Bike-Verleihsystem
⊙	2.2.3. Entwicklung neuer touristischer Fahrradrouten
⊙	2.2.4. Angebot geführter Fahrradtouren
⊙	2.2.5. Neubau Radweg zum Bad Erna
⊙	2.2.6. Fahrrad-self-repair Bahnhofsvorplatz
⊙	2.2.7. Bau abschließbarer Fahrradboxen und überdachter Fahrradständer
2.3 Zeigen, was man hat!	
⊙	2.3.1. Identitäts-Park am Bahnhof: Interaktiver Lernpark zur Geschichte und Aktivitäten in DoKi für BürgerInnen und BesucherInnen
⊙	2.3.2. (Tourismus)-Informationszentrum am Bahnhof
⊙	2.3.3. Überregionales Tourismusmarketing
⊙	2.3.4. Kooperation regionaler touristischer Angebote
⊙	2.3.5. Installation von Infotafeln im Stadtgebiet
⊙	2.3.6. Anreizförderung Touristische Landwirtschaft (Erlebnisbauernhof)

3. Leben

3.1. Naturräumen schützen, schaffen und erleben

- ③ 3.1.1. Stadtgarten: Vereinsgeführte Produktion lokaler Lebensmittel
- ③ 3.1.2. Anreizförderung Touristischer Landwirtschaft (Erlebnisbauernhof)
- ③ 3.1.3. Studie "Ökologische Vielfalt im Bahnhofsumfeld"
- ③ 3.1.4. Naturnahe Aktivierung von Brachflächen
- ③ 3.1.5. Lärmschutz des Bahnhofsumfelds richtung Wohnbebauung im Norden
- ③ 3.1.6. Stärkung des Abstandsrüns zu Gleisanlagen
- ③ 3.1.7. Öffentlicher Zugang zur Kiesgrube
- ③ 3.1.8. Strukturierungs- und Ordnungsmaßnahmen Kleingartenanlage am Bahnhof

3.2. Klimaresilientes Kraftwerk

- ③ 3.2.1. Energetische Sanierung des Bahnhofsgebäudes
- ③ 3.2.2. Kraftwerk Bahnhof: Energiegewinnung durch Photovoltaik und Geothermie für Gebäude und Umgebung; Energiespeicher
- ③ 3.2.3. Begrünung von Bahnhofs-dächern und Fassaden
- ③ 3.2.4. Entsiegelung, Begrünung & Verschattung des Bahnhofsvorplatz, Einsatz wasser-durchlässiger Versiegelungen (z.B. Drainagebeton)
- ③ 3.2.5. Lokale Regenwasserversickerung (Muldenversickerung Vorplatz)

3.3. Identität DoKi stärken

- ③ 3.3.1. Identitäts-Park am Bahnhof: Interaktiver Lernpark zur Geschichte und Aktivitäten in DoKi für BürgerInnen und BesucherInnen
- ③ 3.3.2. Bürgernaher Bahnhof: Einrichtung von Bürgerwerkstatt im Gebäude
- ③ 3.3.3. Stadtgarten: Vereinsgeführte Produktion lokaler Lebensmittel
- ③ 3.3.4. Anreizförderung zur Vereinsgründung
- ③ 3.3.5. Stadtmarketing forcieren
- ③ 3.3.6. Organisation von Stadtfesten, z.B. Bahnhofsfest
- ③ 3.3.7. Förderung lokaler Produktions- und Gastgewerbe

3.4. Lebendiges DoKi

- ③ 3.4.1. Günstiger Wohnraum und gute Anbindung als USP (Alleinstellungsmerkmal) zur Vermarktung für Zuzug nach DoKi
- ③ 3.4.2. Gründung Leerstandsmanagement
- ③ 3.4.3. Schaffung diverser Wohnraumangebote in Bahnhofsnähe
- ③ 3.4.4. Schaffung von Arbeitsplätzen und Ausbildungsmöglichkeiten
- ③ 3.4.5. Atelier- und Galeriefächen für Künstler im Bahnhof
- ③ 3.4.6. Übernachtungsmöglichkeit im Bahnhof
- ③ 3.4.7. Anreizförderung für bedarfsgerechten Wohnungs(um)bau

15

4. Schaffen

4.1. Beraten und Unterstützen

- ⊙ 4.1.1. Beratungsstelle für KMU-Gründung in der Region
- ⊙ 4.1.2. Anreizförderung, z.B. temporäre Mietfreiheit, für Gewerbe- oder Kulturansiedlungen
- ⊙ 4.1.3. Modernisierung des Internet-Auftritts Doberlug-Kirchhains
- ⊙ 4.1.4. Werbe- und Beratungsformate zu Perspektiven in der Region zur Verminderung von Landflucht junger Menschen
- ⊙ 4.1.5. Bürgernaher Bahnhof: Einrichtung von Bürgerwerkstatt im Gebäude
- ⊙ 4.1.6. Einrichtung Gewerbestammtisch

4.2. Synergien zwischen Arbeitswelten

- ⊙ 4.2.1. Standortvorteil "Landleben zwischen Metropolen" als USP (Alleinstellungsmerkmal) DoKis zur Gewinnung von Fachkräften
- ⊙ 4.2.2. Bahnhofsnutzungskonzept öffentlicher und privater Betreiber mit Synergieeffekten zwischen Nutzungen
- ⊙ 4.2.3. Stärkung und Sichtbarkeit umliegender Gewerbebetriebe fördern
- ⊙ 4.2.4. Einrichtung von Co-Working und Arbeits- und Tagungsräumen im Bahnhof

4.3. Niederschwellige Angebote

- ⊙ 4.3.1. Kostengünstiges Bereitstellen von Arbeitsräumen
- ⊙ 4.3.2. Niederschwellige Zwischennutzungskonzepte zur Leerstandsbekämpfung
- ⊙ 4.3.3. Niederschwellige Angebote: Atelier- und Galeriefächen für Künstler
- ⊙ 4.3.4. Vereinsgründung zur Einrichtung eines Stadtgartens

4.4. Niederschwellige Angebote

- ⊙ 4.4.1. Ansiedlung nicht-störender Gewerbe im Bahnhofsumfeld
- ⊙ 4.4.2. Stadtgarten: Vereinsgeführte Produktion lokaler Lebensmittel
- ⊙ 4.4.3. 24/7 Dorfladen zum Verkauf von Produkten des Stadtgartens, lokaler Produkte und Bedarfen des täglichen Gebrauchs
- ⊙ 4.4.4. Gastronomiegewerbe mit Außengastronomie
- ⊙ 4.4.5. Arbeitsfähiger Wartebereich am Bahnsteig

- ⊙ Bahnhof
- ⊙ Bahnhofsumfeld
- ⊙ Stadt
- ⊙ Bahnhofsumfeld + Stadt
- ⊙ Bahnhof + Bahnhofsumfeld
- ⊙ Bahnhof + Bahnhofsumfeld + Stadt

2.2 Drebkau

Bearbeiter:innen: Linus Wille, Tom Marcel Wallus, Nicole Schade

2.2.1 Analyse

Drebkau ist eine Gemeinde im Landkreis Spree-Neiße in Brandenburg und liegt circa 14 Kilometer südwestlich von Cottbus entfernt. Die Gemeinde umfasst insgesamt zehn Ortsteile, darunter Leuthen, Siewisch, Schorbus, Casel, Laubst, Greifenhain, Jehserig, Domsorf, Kausche und Drebkau selbst. Die Einwohnerentwicklung von Drebkau ist negativ, so sank die Einwohnerzahl in den letzten 13 Jahren von 6.104 (Stand 31. Dezember 2008) auf 5.432 (Stand 31. Dezember 2021). Laut den statistischen Ämtern des Bundes und der Länder beträgt der Anteil von 45- bis 64- Jährigen ca. 40 Prozent und somit den höchsten Anteil der Altersstruktur der gesamten Bevölkerung von Drebkau. Die Gefahr, dass die Einwohner:innenzahl weiterhin sinkt, groß, da der Zuwachs von den jüngeren Generationen fehlt.

Geschichte vom Bahnhof

Der Bahnhof von Drebkau liegt unmittelbar im Zentrum von Drebkau selbst. Die Bahnlinie trennt Drebkau in zwei Teile. Die Innenstadt auf der östlichen Seite und den anderen Teil des Orts auf der westlichen Seite der Bahngleise. Das ehemalige Empfangsgebäude der Bahn wurde 1912 erbaut und steht unmittelbar an den Gleisen der ursprünglichen Verbindungsstrecke Cottbus und Großenhain. Heutzutage verbinden die Gleise die Städte Cottbus und Dresden. Bis Mitte der 2000er wurde im Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes noch eine Gastronomie mit dem Namen Mitropa betrieben, zu der Zeit war der Bahnbetrieb im Gebäude bereits eingestellt. Im Obergeschoss befinden sich drei leerstehende Wohnungen, wovon eine als Dienstwohnung genutzt wurde. Mitte der 2000er wurde das Gebäude von einem großen Konsortium abgekauft, welche sich daraufhin insolvent melden mussten und der Bahnhof zunächst in einem Hamburger Auktionshaus landete. 2011 wurde der Bahnhof in der Versteigerung von einem Unternehmer aus Drebkau gekauft und als Lager für Antiquitäten genutzt, jedoch bis dato nicht saniert. Im Herbst 2021 kaufte eine Cottbuser Privatperson namens Björn Burow das Bahnhofsgebäude und anliegende Flächen nördlich und südlich des Gebäudes. Er plant das Haus komplett zu sanieren und den Ort erneut zu beleben.



Abb. 25: Bahnhofrestaurant Drebkau

Verkehrsanalyse

Der Bahnhof liegt im Zentrum von Drebkau und wird stündlich in Richtung Cottbus sowie Ruhland angefahren (vgl. Schuster, 2023). Alle zwei Stunden besteht eine Verbindung nach Dresden, sowie Falkenberg Elster (vgl. Schuster, 2023). Vor dem Bahnhofgebäude befindet sich eine Bushaltestelle. Von hier aus können verschiedene Stationen in Drebkau erreicht werden, sowie die umliegenden Ortschaften Casel oder Neupetershain.³ Der Bahnhof kann als Ausgangspunkt für verschiedene Fahrradrouten genutzt werden z.B. die Niederlausitzer Bergbautour oder der Fürst-Pückler-Weg (vgl. Tourismusverband Lausitzer Seenland e.V. und Pro gastria - Gastgewerbe GmbH Cottbus). Allerdings gibt es hier großen Bedarf hinsichtlich des Ausbaus der Fahrradwege. Häufig müssen die Radfahrer*innen auf die Straße ausweichen oder die Radwege befinden sich in einem schlechten Zustand. Ebenfalls gut erreichbar sind die Wanderwege in das Lausitzer Umland. Derzeit fehlt es um den Bahnhof noch an Parkplätzen. Diese sind nur vereinzelt straßenbegleitend vorhanden. Außerdem gibt es aktuell noch keine Stellplätze für Fahrräder rund um den Bahnhof. Der Bahnhof Drebkau ist gut an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angeschlossen, jedoch fehlen Möglichkeiten, um den Individualverkehr mit dem ÖPNV zu kombinieren.

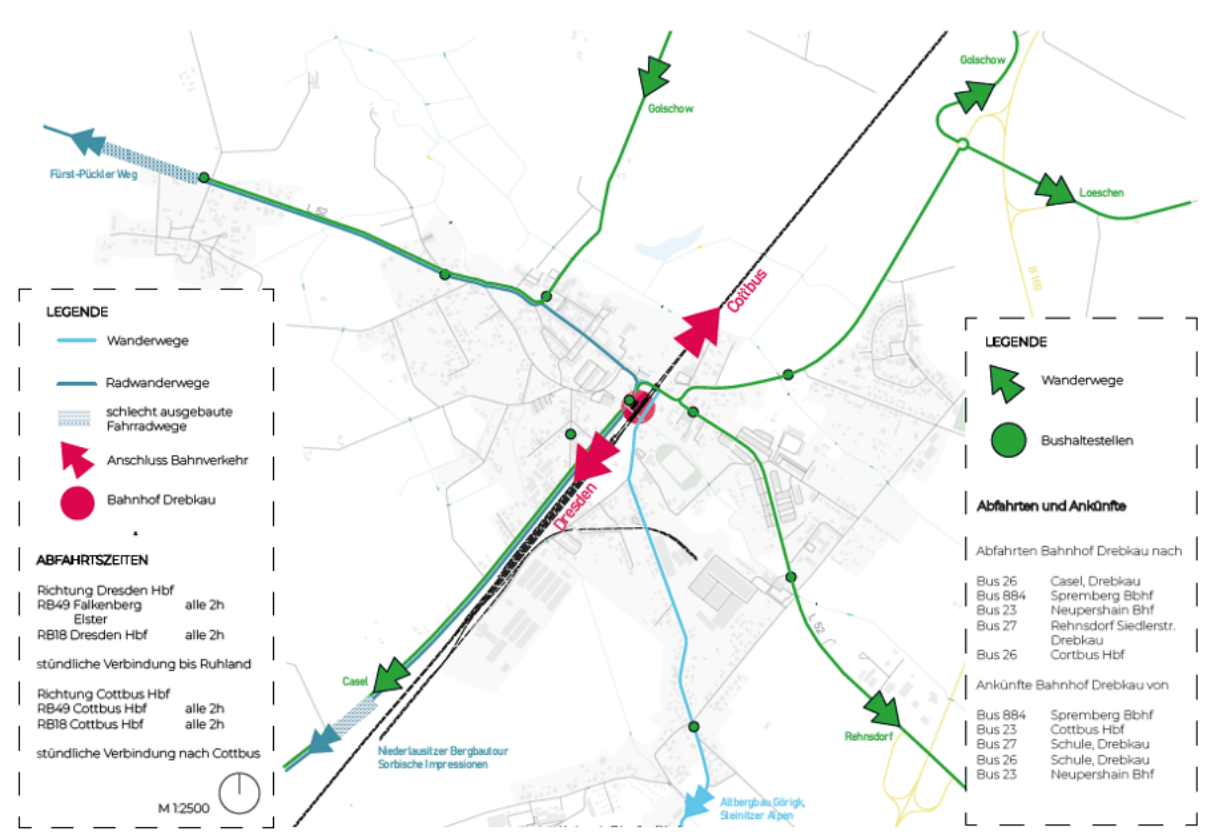


Abb. 66: Verkehrsanalyse (eigene Darstellung)

Stadtraum

Die Gleise teilen Drebkau in zwei Teile - der Bahnhof wird in der Stadt somit als Mittelpunkt hervorgehoben. Auf der östlichen Seite befinden sich zwei Nahversorger, sowie vereinzelte Spielplätze und Sportanlagen. Geprägt ist dieser Teil durch Wohnbebauung, an die sich im Süden in Richtung der Gleise vereinzelt Gewerbeeinheiten anschließen. In der westlichen Stadthälfte befindet sich die Innenstadt. Hier sind entlang der Drebkauer Hauptstraße wichtige Stadtbausteine zu finden, z.B. die Stadtbibliothek, die Stadtkirche und das Schloss Drebkau. Alle diese Gebäude heben sich von der umliegenden Bebauung ab.

Die Innenstadt ist fußläufig innerhalb weniger Minuten vom Bahnhof erreichbar. Rund um den Bahnhof befinden sich verschiedene freie Flächen. Besonders sticht dabei die große Wiese vor dem Gebäude hervor. Allerdings befinden sich zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt noch Barrieren, die keine geordnete Verbindung zulassen.

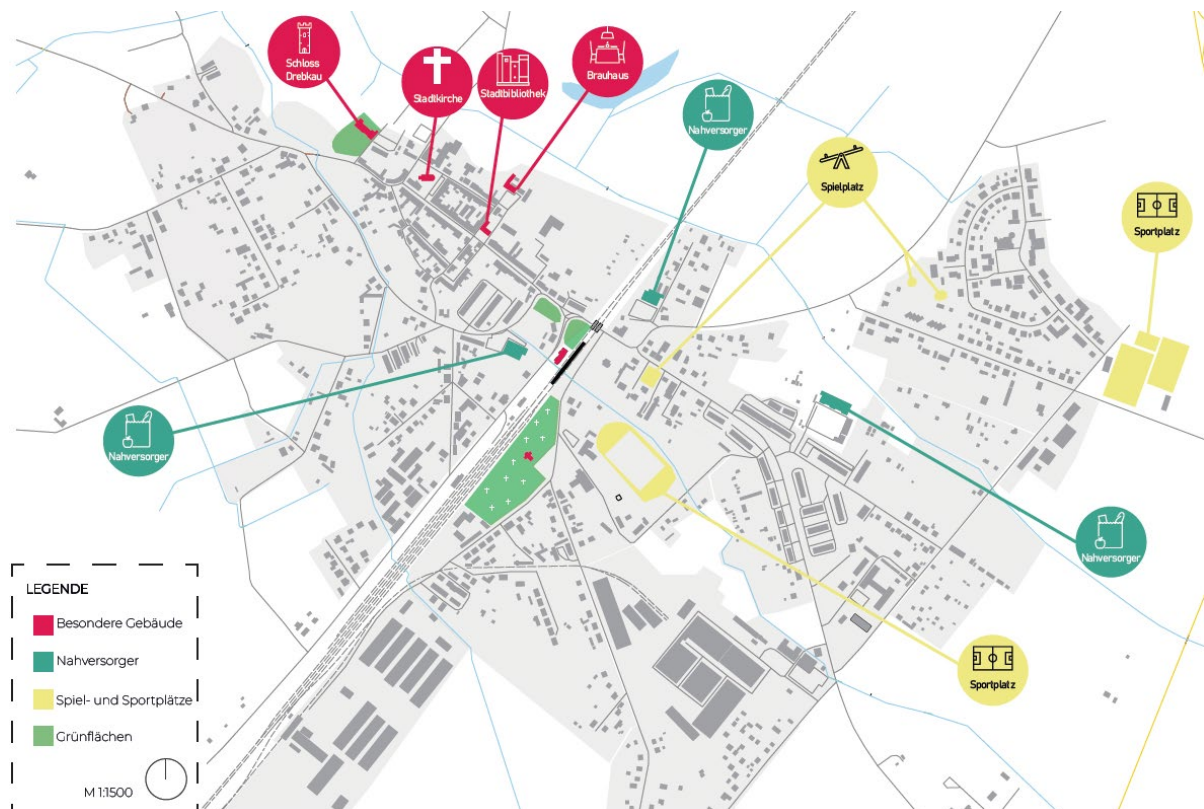


Abb. 27: Stadträumliche Analyse (eigene Darstellung)

Akteursstruktur

Als zentraler Akteur gilt der Eigentümer des Bahnhofs, da dieser sowohl das Gebäude, als auch umliegende Flächen besitzt. Dieser hat zu verschiedenen Institutionen Kontakt und tauscht sich über Möglichkeiten der Bahnhofssanierung und der Unterstützung aus. So zum Beispiel mit dem Landkreis Spree- Neiße und dem Land Brandenburg, welche als Fördermittelgeber auftreten. Eine weitere Institution ist die Stadt Drebkau, mit welcher der Bahnhofseigentümer im Austausch steht. Als treibende Kraft für die Entwicklung der Kleinstadt ist sie darin bestrebt die Flächen in ihrem Stadtgebiet möglichst zusammenhängend und zukunftsorientiert zu entwickeln. So steht die Verwaltung auch in Kontakt zur Deutschen Bahn, ähnlich wie der Eigentümer des Bahnhofs. Das zentrale Thema in dieser Kommunikation ist die barrierefreie Erschließung des Bahnsteigs. Der Bahnhofseigentümer arbeitet ebenfalls mit kleineren Akteuren aus der Umgebung zusammen, die ihm besonders beim Innenausbau des Gebäudes helfen.

SWOT-Analyse

Besonders das Umfeld ist eine Stärke des Bahnhofs. Die direkt an das Gebäude angrenzenden Freiflächen sind dabei von besonderer Bedeutung und können eine zentrale Rolle bei der Neugestaltung des Bahnhofs einnehmen. Des Weiteren ist der kurze Weg zur Innenstadt eine Stärke des Bahnhofs. Die Verknüpfung mit dem Zentrum bringt viele Chancen mit sich. Doch nicht nur die Anbindungen innerhalb der Stadt sind wichtig, sondern auch die überregionalen Verknüpfungen mit umliegenden Siedlungen. Außerdem herrschen rund um den Bahnhof klare Eigentümerverhältnisse, welche schnelle Entscheidungen begünstigen könnte.

Eine Schwäche des Bahnhofs sind hingegen die fehlenden Leitsysteme. Diese beeinflussen die Verknüpfung mit der Innenstadt negativ. Außerdem gibt es rund um dem Bahnhofsgebäude nicht genügend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie Parkplätze für Autos. Weiterhin negativ könnte das Umfeld des Bahnhofs durch geringe Angebote zum Verweilen beeinflusst werden, welche hingegen die Bahnhofsentwicklung mindern könnte.

Bahnhof – Innenstadt

Vom Bahnhof aus ist die Innenstadt in wenigen Minuten zu erreichen. Am Bahnhofsgebäude angekommen gelangt man in 100 Metern zum Eingangstor der Innenstadt. Dafür muss in nördlicher Richtung die Drebkauer Hauptstraße erreicht werden. Folgt man dieser in westlicher Richtung, eröffnet sich eine Fußgängerzone mit Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss, welche meist ungenutzt sind. Weiter auf der Drebkauer Hauptstraße erschließt sich auf nördlicher Seite zuerst die Stadtbibliothek, sowie in weniger Entfernung auf gleicher Seite die Stadtkirche. Folgt man hier der Straße weiter kommt nach einer Kurve zum Drebkauer Stadtschloss, welches derzeit saniert wird und den baulichen Höhepunkt der Drebkauer Innenstadt



Abb. 28: Vom Bahnhof zur Innenstadt, Drebkau

2.2.2 Entwicklungsszenarien

Szenario 1 – „Zusammen zügig voran“

Szenario Eins, welches den Titel „Zusammen zügig voran“ trägt, zielt auf eine kooperative und positive Zukunft ab und ist deswegen ein Best-Case-Szenario.

In diesem Szenario stehen die Stadt Drebkau mit der Deutschen Bahn im engen Kontakt, wobei die Stadt den Bahnhof barrierefrei haben möchte sowie eine Verlängerung des dazugehörigen Tunnels zur anderen Seite des Bahnhofs. Deutsche Bahn und die Stadt einigen sich und die Forderungen der Stadt werden umgesetzt. Dadurch wird die Ostseite der Stadt besser mit dem Bahnhof verknüpft. In einem weiteren Schritt erwirbt die Stadt Drebkau weitere Flächen östlich der Bahngleise und südlich des Bahnhofs. Auf den erworbenen Flächen entstehen zum einen Pendlerparkplätze für Autofahrer:innen und Radfahrer:innen aber auch weitere Mobilitätsangebote für Besucher:innen der Stadt. Schlussendlich entsteht ein belebter Pendlerbahnhof für die Stadt Drebkau auch für umliegende Ortschaften.

Bei diesem Szenario sind vor allem die Stellschrauben der verschiedenen Akteure ausgeprägt, da diese einen wesentlichen Bestandteil der Entwicklung des Bahnhofs darstellen. Zudem ist die Einwohnerentwicklung stark steigend und auch der Infrastrukturausbau weist eine starke Entwicklung nach. Lediglich die Stellschraube der Fördergelder ist nicht stark ausgeprägt, diese spielt in diesem Szenario aber auch keine bedeutende Rolle.



Abb. 29: Vision Szenario 1 (eigene Darstellung)

Szenario 2 – „Tapetenwechsel“

Im zweiten Szenario geht es thematisch um einen Eigentümerwechsel, weshalb der Titel dieses Szenarios „Tapetenwechsel“ lautet. Hierbei beantragt der Eigentümer des Bahnhofs zunächst Anträge für Fördergelder. Die Anträge werden jedoch nicht genehmigt und die finanziellen Mittel des Eigentümers werden zunehmend knapper und reichen für die weitere Sanierung des Gebäudes nicht mehr aus. Daraus folgt ein Sanierungsstopp des Bahnhofsgebäudes. Der Eigentümer verliert dadurch immer mehr an Interesse und sieht sich gezwungen den Bahnhof zu verkaufen. Die Stadt Drebkau hat großes Interesse das Gebäude zu erwerben und die dazugehörigen Flächen weiterzuentwickeln. Der Bahnhof kann nun, da er im Eigentum der Stadt ist, gesamtstädtisch weiterentwickelt werden. Schlussendlich stellt der Bahnhof Drebkau und das Bahnhofsumfeld einen belebten Treffpunkt für die Bewohner: innen der Stadt Drebkau dar.

In diesem Szenario ist lediglich die Stellschraube der Fördergelder vollends ausgeprägt, die restlichen Schrauben sind gar nicht bzw. nur leicht ausgeprägt. Die Einwohnerentwicklung dieses Szenarios ist stagnierend bis hin zu leicht steigend.



Abb. 30: Vision Szenario 2 (eigene Darstellung)

Szenario 3 – „Drebkaus einsame Insel“

Das dritte und letzte Szenario, welches zudem das Worst-Case-Szenario darstellt, trägt den Titel „Drebkaus einsame Insel“. Hierbei führen Meinungsverschiedenheiten zwischen der Stadt und dem Eigentümer zu Streit und Diskussionen. Beide Akteure finden derzeit keinen gemeinsamen Nenner für die Entwicklung des Bahnhofs und seines Umfelds. Daraus resultiert eine eigensinnige Entwicklung des Bahnhofs durch den Eigentümer, wodurch sich mehr und mehr eine innerstädtische Insel entwickelt. Zudem können nur vereinzelt Flächen des Bahnhofumfeldes positiv weiterentwickelt werden.

Auch hier sind die Stellschrauben generell betrachtet eher weniger stark ausgeprägt. Lediglich der Eigentümer sowie der Flächenerwerb sind aufgrund der eigensinnigen Umsetzung von Maßnahmen vollends ausgeprägt. Auch die Einwohnerentwicklung schlägt im Rahmen dieses Szenarios eine negative Entwicklung ein.

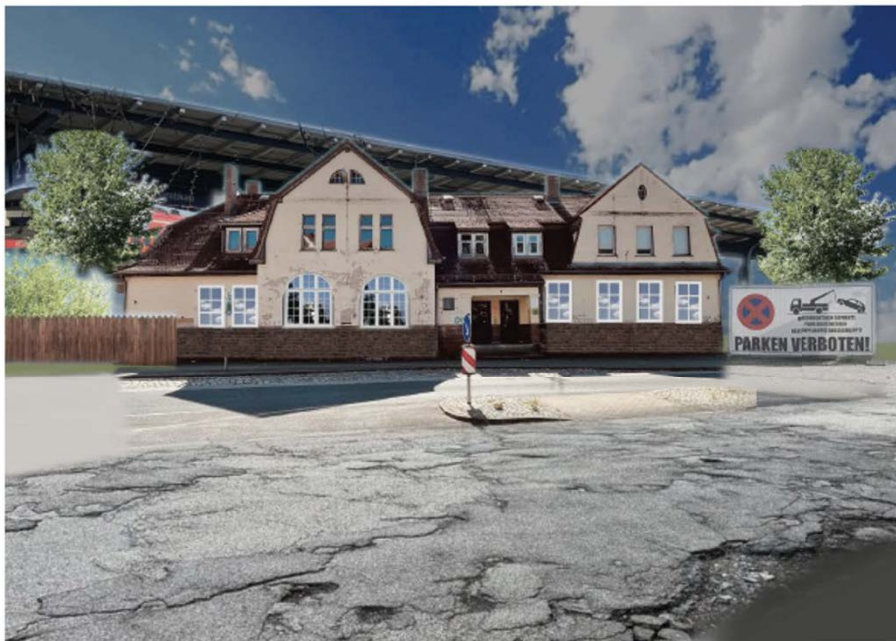
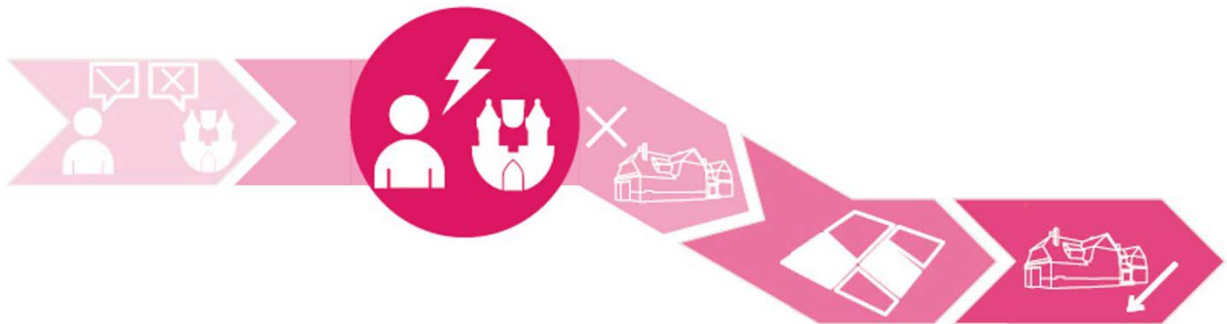


Abb. 31: Vision Szenario 3 (eigene Darstellung)

Aufbauend auf der durchgeführten Analyse der Kleinstadt Drebkau konnten verschiedene Stellschrauben abgeleitet werden. Die Stellschrauben stellen eine wichtige Arbeitshilfe für die drei Szenarien dar und zeigen besonders die Unterschiede und Besonderheiten auf. Wie bereits aus der Analyse erkennbar wurde, ist die Akteursarbeit bzw. die Kommunikation zwischen den einzelnen Akteuren ein wichtiger Bestandteil für den Kleinstadtbahnhof in Drebkau. Daher sind jeweils der Eigentümer des Bahnhofs, die Deutsche Bahn und die Stadt Drebkau eine Stellschraube sowie auch die Kommunikation zwischen den unterschiedlichen Akteuren. Weiterhin ist der Flächenerwerb von zentraler Bedeutung, da viele Potentialflächen um den Bahnhof herum existieren. Aufgrund der kurzen Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt stellt der Ausbau der Infrastrukturen eine weitere Stellschraube dar. Die letzten beiden Stellschrauben beziehen sich dann speziell auf den demografischen Wandel und die Beschaffung von Fördergeldern.

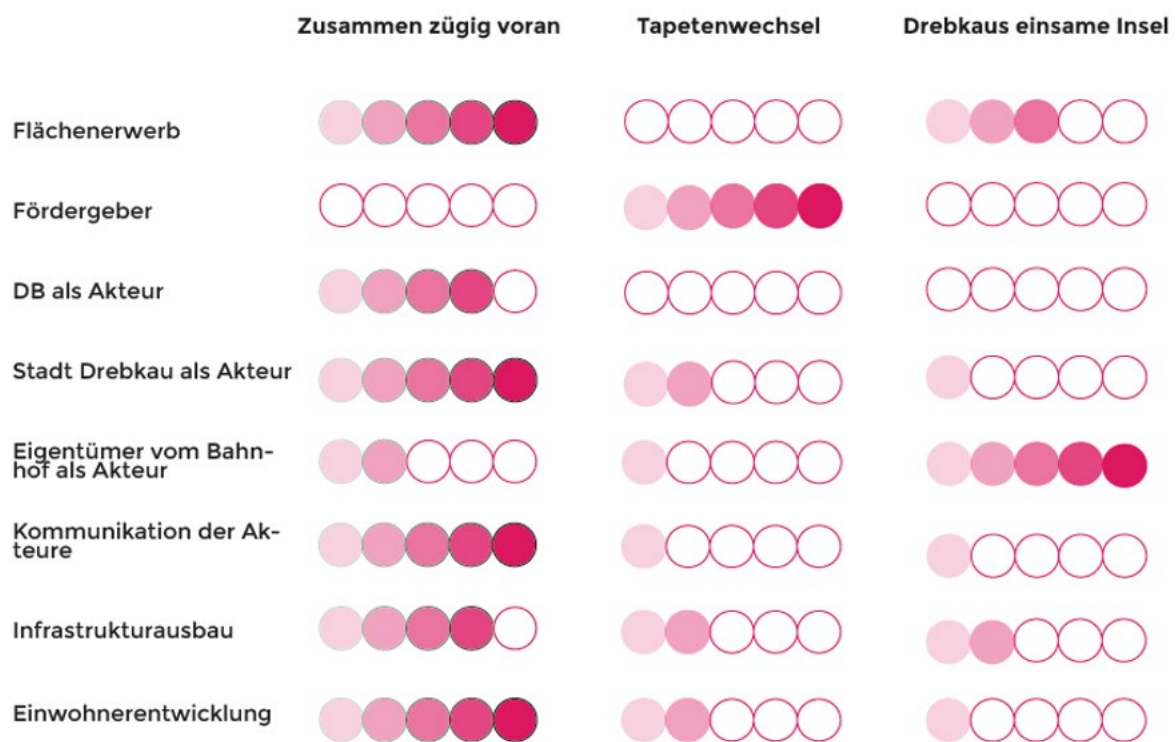


Abb. 32: Ausprägung der Stellschrauben in den Szenarien (eigene Darstellung)

2.2.3 Leitbild

Der Bahnhof von Drebkau liegt zentral in Drebkau und weist eine kurze Verbindung zur Innenstadt auf. Zukünftig soll der Bahnhof gesamtstädtisch an Bedeutung gewinnen und dabei Nutzungsvielfalt sowie soziale Themen und Mobilität verbinden. Das Leitbild „**Der Bahnhof als Herz von Drebkau**“ symbolisiert dabei die Ziele und verschiedenen Maßnahmen. Es gibt vier verschiedene Leitziele, wobei sich das erste auf **Mobilität nachhaltig gestalten** bezieht. Thematisch geht es dabei vor allem darum, den Fahrradverkehr zu stärken, Parkmöglichkeiten zu erweitern und die E-Mobilität voranzubringen. Weiterhin soll auch die **Nutzungsvielfalt ausgebaut** werden, wobei die Potentialflächen im Bahnhofsumfeld aufgewertet werden sollen. Zudem werden soziale und kulturelle Angebote in Bahnhofsnähe geschaffen. Das dritte Leitziel strebt eine **verstärkte Zusammenarbeit** der verschiedenen Akteure an. Kooperationen sowie eine gemeinschaftliche Sanierung stellen hierbei die Leitlinien dar. Das letzte Leitziel bezieht sich auch die **Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof**. Dafür soll die Verkehrsausführung ausgebaut und Nutzungen zwischen Bahnhof und Innenstadt abgestimmt werden, sodass die beschriebene Nutzungsvielfalt nicht eingeschränkt wird.

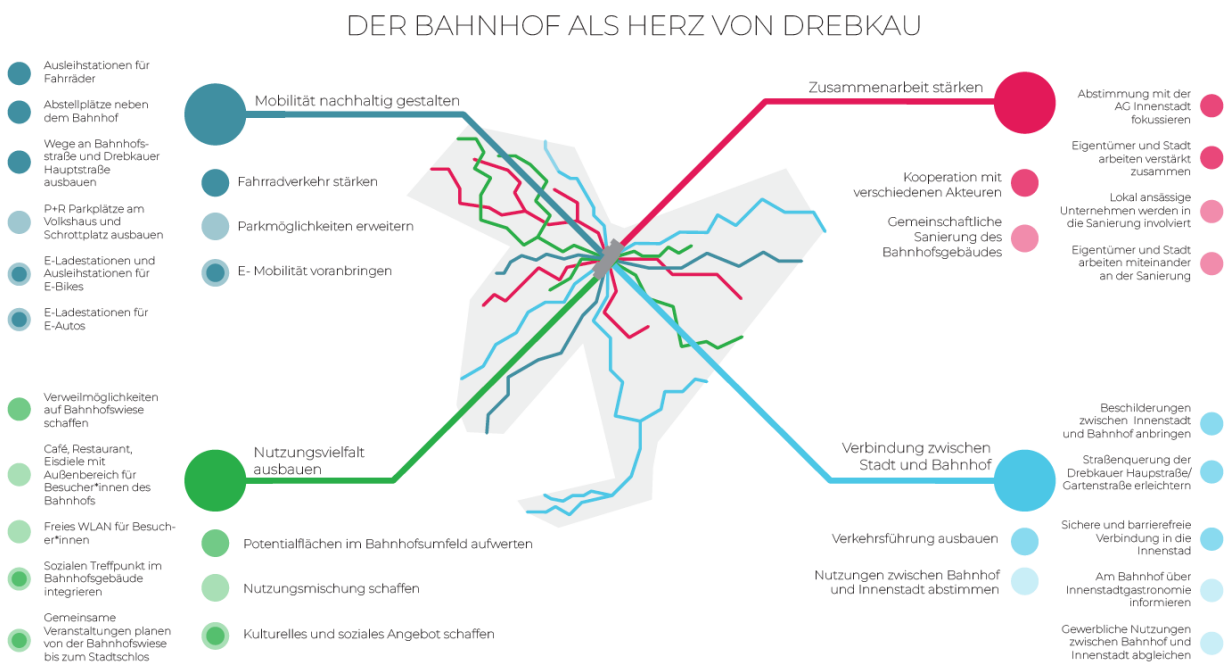


Abb. 33: Leitbild mit Maßnahmen (eigene Darstellung)

2.2.4 Konzept

Rahmenplan



Abb. 34: Rahmenplan (eigene Darstellung)

Aus den Szenarien ging für das Leitbild verschiedene Maßnahmen zur Entwicklung des Drebkauer Bahnhofs hervor. Im Rahmenplan wurden diese gesamtstädtisch verortet. Wichtig war es dabei die Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof aufzuzeigen und mit Hilfe der Maßnahmen zu unterstützen. Der Plan zeigt sowohl die bereits bestehenden Nutzungen, die sich auf der Achse Bahnhofstraße – Drebkauer Hauptstraße befinden als auch die durch das Konzept ergänzten Nutzungen. Essenziell sind insbesondere diejenigen, die die Aufenthaltsqualität an beiden Standorten erhöhen. Auf der Vorwiese des Bahnhofs sollen sowohl kommerzielle Angebote als auch nicht kommerzielle Treffpunkte geschaffen werden. In der Nähe des Bahnhofsgebäudes bietet sich ein Café an, welches mit Innen- und Außengastronomie Besucher:innen anziehen kann. Die übrige Grünfläche soll geordnet werden und zum Verweilen einladen. Südlich des Bahnhofs könnten Pendlerparkplätze entstehen, die sowohl Autos als auch Fahrrädern eine Parkgelegenheit bieten. Besonders die Möglichkeiten zum Abstellen der Fahrräder sollen die Verbindung zur Innenstadt stärken. Anknüpfend hieran wäre ein Fahrradweg als Verbindung notwendig, um den Bahnhof besser an die Umgebung anzuschließen. Hierbei soll nicht nur für Radfahrende eine sichere Querung ermöglicht werden, sondern auch für Fußgänger:innen. Dies betrifft insbesondere den Übergang von der Bahnhofstraße auf die Drebkauer Hauptstraße/Gartenstraße. Unterstützt wird die Wegeführung durch ein wiederkehrendes Leitsystem. Auf dem Weg in Richtung des Drebkauer Stadtschlusses sollen die bestehenden Nutzungen punktuell ergänzt werden und somit die betonte Achse stärken. An der Stadtkirche sowie am Stadtschloss sollen Verweilmöglichkeiten für eine Aufwertung der markanten Landschaftspunkte sorgen. Gemeinsam mit den Cafés, die mit den gastronomischen Einrichtungen am Bahnhof zusammenarbeiten sollen, wird die Aufenthaltsqualität des Innenstadtbereichs gestärkt. Bei den Maßnahmen steht der Bahnhof im Mittelpunkt. Er kann mit Hilfe neuer Nutzungen und einem gepflegten Umfeld Menschen anziehen und die Besucher:innen auch in die weiteren Teile der Stadt leiten. Wichtig ist hierbei vor allem auch die Kommunikation der Akteure untereinander.

Akteursarbeit

Der Eigentümer des Bahnhofs sowie die Stadt Drebkau sind die wichtigsten Akteure. Gemeinsam können sie den Bahnhof mit dem gesamten Umfeld einheitlich entwickeln. Eine gute Kommunikation ist essenziell für den Umgang mit den umliegenden Potentialflächen sowie für die Lösung von Verkehrsproblemen und auch für mehr Aufenthaltsqualität rund um den Bahnhof. Die AG Innenstadt, in welcher beide Akteure vertreten sind, kann außerdem dabei helfen, mit Akteuren im Zentrum von Drebkau ins Gespräch zu kommen und ein gemeinsames Konzept zwischen dem Bahnhof und dem Stadtschloss zu erarbeiten. Außerdem ist es für die weitere Finanzierbarkeit des Projekts wichtig, dass zwischen dem Eigentümer des Bahnhofs und des Landes Brandenburg eine gute Kommunikation entsteht. Das Bundesland dient als Fördermittelgeber und kann somit die Realisierung des Projekts weiter vorantreiben. Auch dabei kann der Verwaltungsapparat der Stadt Drebkau unterstützend wirken.

Da der Bahnhof im erarbeiteten Konzept als Herz von Drebkau gilt ist insbesondere der Eigentümer einer der zentralsten Akteure für die Umsetzung der Lösungsansätze.

Funktionen im Bahnhofsgebäude

Das Bahnhofsgebäude hat aufgrund seiner langen Historie eine spannende Aufteilung, die unterschiedliche Räume ausbildet. Nach dem Eintritt in das Gebäude, gelangt man in den Empfangsbereich. Hier soll an die Geschichte des Gebäudes erinnert werden. Mit Fotos und ehemaligen Beschilderungen der Bahn kann der ursprüngliche Charakter des Ortes vermittelt werden. Vom Eingangsbereich geht es im südwestlichen Teil des Gebäudes in einen etwas größeren Raum, welcher temporär genutzt werden soll. Zu verschiedenen Veranstaltungen können sich hier unterschiedliche Läden und Einrichtungen aus Drebkau vorstellen und somit die Zusammenarbeit zwischen dem Bahnhof und dem Rest der Stadt stärken. Auch in diesem Teil des Gebäudes befindet sich ein kleiner Aufenthaltsraum für Menschen, die im Bahnhof arbeiten. Auf der nordöstlichen Seite entsteht ein Café, das einen eigenen Zugang zum Außenbereich in Richtung der Bahnhofsvorwiese besitzt. Bei dem privaten Bereich in diesem Teil des Gebäudes handelt es sich um die Küche, welche essenziell für die Bewirtung des Cafés ist. Ergänzend verfügt das Gebäude über zwei sanitäre Einrichtungen. Das Bahnhofsinnere ist im Konzept besonders im Zusammenhang mit dem Außenraum wichtig. Um diesen näher zu betrachten, wurde der Grundriss in den Zoom-In des Bahnhofsumfelds einbezogen.



Abb. 35: Zoom-In Bahnhof und Grundriss Bahnhofsgebäude (eigene Darstellung)

Zoom-In Bahnhofsumfeld

Im Folgenden werden die Maßnahmen aus dem Rahmenplan näher beschrieben und verortet, dies ist auch wichtig, um die Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof zu stärken. Anknüpfend an den Rahmenplan zeigt der Zoom-In die Querungsmöglichkeiten der Straßen in der Nähe des Bahnhofs. Auch durch das angedeutete Radwegenetz wird die Verbindung gestärkt. Um die Wege zu betonen und eine Orientierung zu schaffen, werden Beschilderungen am Park and Ride Parkplatz südlich des Bahnhofs, sowie am Volkshaus angebracht und der Weg bis in die Innenstadt aufgezeigt. An markanten Kreuzungspunkten soll das Leitsystem den schnellsten Weg in das Drebkauer Zentrum zeigen. Der Parkplatz für Fahrräder und Autos südlich des Bahnhofs wird von Bäumen umgeben sein und trotz des erhöhten Versiegelungsgrads Platz für Grün bieten. An den Abstellplätzen werden Ladestationen für E-Autos sowie E-Bikes eingerichtet, um nachhaltige Mobilitätsangebote zu unterstützen. Auf der Wiese nördlich des Gebäudes befindet sich der halbkreisförmig angelegte Weg, der den neuen Zugang zum Bahnsteig darstellt und die Grünfläche in zwei Abschnitte teilt. Südlich des Wegs in Richtung des Bahnhofsgebäudes befindet sich die Außengastronomie, welche mittels separaten Eingangs mit dem Innenbereich des Gebäudes verbunden ist. Nördlich der neuen Gleiserschließung wird die Wiese mit neuen Angeboten belebt und die Aufenthaltsqualität erhöht. Der Höhenunterschied soll dabei durch zwei Treppenaufgänge entlang der Drebkauer Hauptstraße überwunden werden und Menschen, die aus dieser Richtung kommen auf das Gelände des Bahnhofs führen. Somit wird zusätzlich die Achse zwischen der Innenstadt und dem Drebkauer Bahnhof gestärkt.

Zoom-In Stadtschloss

Ähnlich wie bei der näheren Betrachtung des Bahnhofsumfelds wird auch an der aufgespannten Innenstadtachse und dem Stadtschloss die Wegeverbindung mit dem Fahrrad aufgezeigt. In Verbindung mit dem Leitsystem, welches schon am Bahnhof beginnt, soll es in der Innenstadt die wichtigsten Orte ausschildern. Ergänzend hierzu finden sich auch in dieser Betrachtung Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Autos sowie Elektroladesäulen. Sowohl am Schloss als auch an der Stadtkirche sollen Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden, die zum Verweilen einladen. Die hier ansässigen Unternehmen können am Bahnhof über ihre Einrichtungen informieren und somit neue Kunden anwerben, die dann die Achse zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt nutzen.



Abb. 36: Zoom-In Stadtschloss (eigene Darstellung)

2.3 Löbau

Bearbeiter:innen: Paul Breitenfeldt, Andrej Leonhard, Alexander Adrian Gehrke, Patrick Kempe

2.3.1 Analyse

Geschichtliche Einordnung und Stadtgefüge

Die große Kreisstadt Löbau im Landkreis Görlitz, mit heute 14.000 Einwohner:innen (vgl. Bertelsmann Stiftung), galt einst als ärmste Stadt im Sechsstädtebund (vgl. SLPB). Mit einem im Jahre 1843 geschlossenen Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen über eine Partnerschaft im Bahnverkehr entwickelte sich die Stadt zu einem wichtigen Knotenpunkt und markierte mit ihrem Bahnhof die Grenze beider Staaten (vgl. Rettig 1994, S.62). Daraus resultierte im Zuge der einsetzenden Industrialisierung ein signifikanter wirtschaftlicher Aufschwung und ein regionaler Bedeutungsgewinn, zum großen Teil bedingt durch die prädestinierte Lage zwischen Dresden, Bautzen, Görlitz und Zittau.

Das Bahnhofsgebäude befindet sich unmittelbar nördlich des historischen Altstadtkerns von Löbau. Hervorzuheben ist die Lage am nördlichen Ende der Bahnhofstraße, welche das Gebäude direkt mit der Altstadt verbindet. Diese weist, wie in der Karte **öffentlicher Raum Kernstadt** erkennbar, in ihrem nördlichen Bereich eine aufgelockerte Freiraumstruktur auf, unvollständig gefasst durch einige Raumkanten, welche sich nach Süden, in Richtung der Altstadt, zunehmend verdichtet. Auffallend ist die Omnipräsenz des ruhenden Verkehrs und der dafür vorgesehenen Flächen. Dadurch ergibt sich im gesamten Altstadtbereich ein hoher Versiegelungsgrad. Im Kontrast dazu steht eine östlich der Altstadt verlaufende Grünachse entlang des Löbauer Wassers. Beide Bereiche weisen, trotz ihrer Unterschiede, eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Der Bahnhof fungiert als Gelenkpunkt zwischen den Achsen.

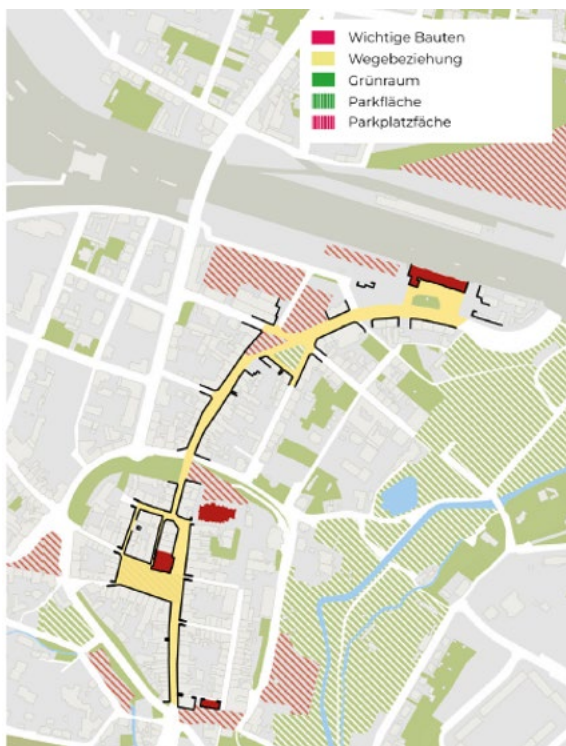


Abb. 37: öffentlicher Raum Kernstadt (eigene Darstellung)

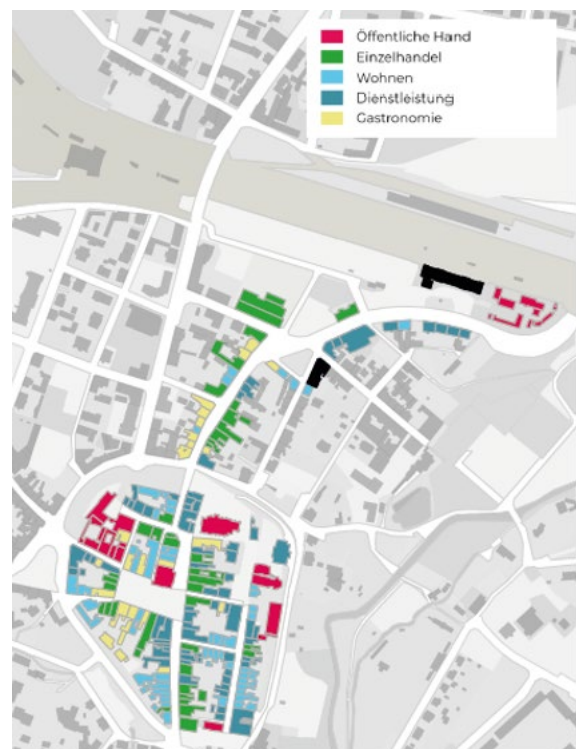


Abb. 38: Innenstadtnutzung (eigene Darstellung)

Die bauliche Substanz in der Kernstadt zeichnet sich insgesamt durch ihren guten Zustand aus, was sich auch in der geringen Leerstandsquote widerspiegelt. Hervorzuheben ist, wie in der Karte **Innenstadtnutzung** ersichtlich, eine ausgewogene Nutzungsmischung, bestehend aus Einzelhandel, Wohnen, Dienstleistung und Gastronomie. Ein regelmäßig stattfindender Markt sorgt für eine zusätzliche Belebung der Innenstadt.

Wirtschaft

Die Stadt Löbau verfügt über einige Gewerbestandorte, die sich entlang der Bundesstraße 6 ziehen. Auch im Bahnhofsumfeld sind einige gewerbetreibende Betriebe vorhanden. Die gewerbliche Struktur Löbaus zeichnet sich vor allem durch **kleine bis mittlere** Betriebe wie Arztpraxen und Discounter aus. Im Stadtzentrum sind vor allem Gewerbeunternehmen ansässig, die (überwiegend) zur Daseinsvorsorge dienen, das wären, die bereits oben erwähnten, sowie Apotheken, Handwerker und Friseure. Im Westen des Stadtzentrums ist eher das produzierende Gewerbe vorhanden. Es handelt sich hierbei um Maschinenbauunternehmen, Werkstätten sowie Entsorgungsunternehmen. Außerdem befindet sich dort die Löbauer Bergquell Brauerei. Die Stadt Löbau möchte weitaus größere Betriebe ansiedeln. Damit dies gelingt, versucht die Stadt, die vorhandene Gewerbefläche im Nordwesten der Stadt um **90 ha zu erweitern**. Die Erweiterung befindet sich direkt an der B178, die zur A4 führt sowie an der B6, die nach Bautzen und nach Görlitz führt. Diese Gewerbefläche soll **Großbetriebe** und neue **Arbeitnehmer** anlocken (zum Beispiel auch aus Polen) und Löbau nachhaltig stärken. Aktuelle Bahnverbindungen führen von Löbau nach Dresden Hbf, Bischofswerda, Görlitz und Zgorzelec (PL). Dabei sind im Zusammenhang der Gewerbegebietserweiterung Verbindungen nach und von Polen sehr interessant.

Insgesamt verzeichnet Löbau, nach derzeitigem Kenntnisstand (15.12.2023), über 5.000 Einpendler, wobei sich die Anzahl in Zukunft stark erhöhen könnte. Die Gesamtpendlerzahl beträgt etwas mehr als 10.000, darunter gelten die bereits erwähnten Einpendler und Auspendler sowie Binnenpendler.

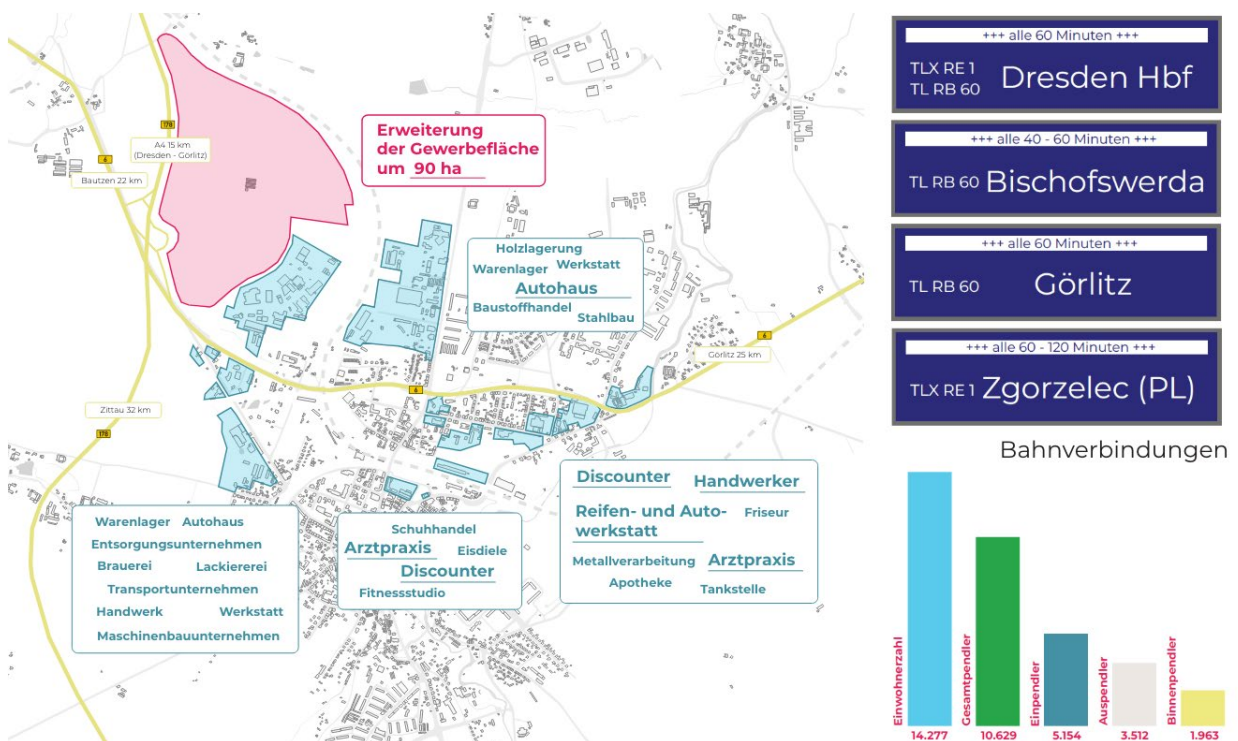


Abb. 39: Ist-Zustand Gewerbestandorte und Pendlerbewegung (eigene Darstellung)

Bildung

Bildungstechnisch ist die Stadt Löbau durch ihr breites Angebot gut aufgestellt. Vorhanden sind die Basis-Schulformen **Grundschule**, **Oberschule** und Gymnasium sowie weiterführende Bildungsangebote in Form von **Berufsschulen** und einer **Volkshochschule**. Gerade die Berufsschulen leisten ihren Beitrag zur lokalen Ausbildung von in der Region dringend benötigten Fachkräften. Ein Universitäts- oder Fachhochschulstudium ist am Standort selbst nicht möglich, jedoch durch die Bahnstrecke Görlitz - Dresden in der Region gut erreichbar. So ist ein Studium an der **Technischen Universität Dresden**, der **Staatlichen Studienakademie Bautzen** oder der **Hochschule Görlitz/Zittau** ohne Wohnsitzwechsel denkbar. Zumal die Lage der Stadt Löbau, inmitten dieser Institutionen, ein großes Potenzial bietet, den eigenen Bildungsstandort weiterzuentwickeln und Kooperationen anzustreben. Zusammenfassend können Schülerinnen und Schüler auf ein ausgewogenes Bildungsangebot, sowohl am Standort Löbau selbst als auch in der Region, zurückgreifen.

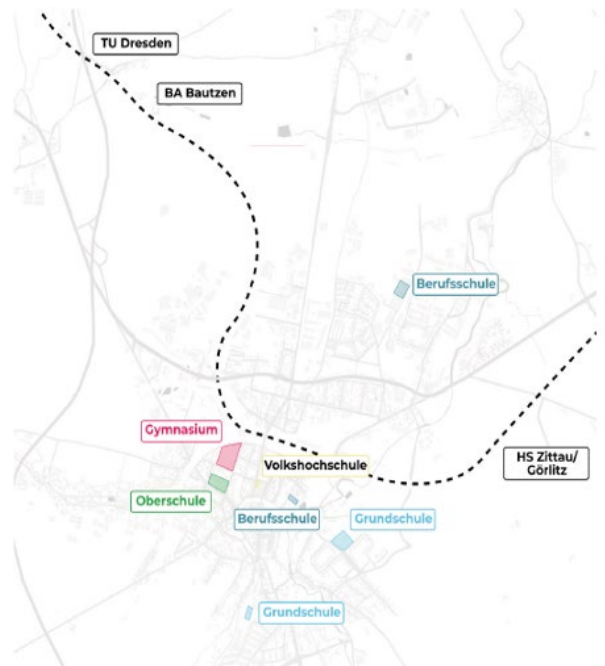


Abb. 40: Ist-Zustand Bildungsstandorte (eigene Darstellung)

SWOT

Die **Stadt** trumpft mit einem durchmischten Nutzungsangebot und einer gepflegten Erscheinung auf. Wie in vielen deutschen Städten, erschweren u.a. städtebauliche Missstände und der demografische Wandel die künftige Stadtentwicklung. Die Stärken des **Bahnhofes** liegen klar in seiner Lage und seinem Erscheinungsbild, welches u.a. durch die schlechte Bausubstanz stark gefährdet ist. Dieser bedenkliche Zustand ist ebenfalls die Ursache für den anhaltenden Leerstand. Er verfügt über ein hohes Flächenpotenzial und einen großen Grundriss, der sich sowohl als Chance als auch Hindernis bei der Suche neuer Konzepte herausstellen kann. Daraus resultiert eine große Bandbreite an möglichen Szenarien, von denen drei im folgenden Abschnitt beschrieben werden.



Abb. 41: SWOT-Analyse, Stadt & Bahnhof (eigene Darstellung)

2.3.2 Szenarien

Szenario 1: Eine architektonische Perle - bereit für die Zukunft

Das erste Szenario beginnt mit dem **Erwerb des Bahnhofsgebäudes** durch einen Investor. Dieser hat erste Visionen und Vorstellungen, welche er umsetzen möchte. Die Erarbeitung eines endgültigen Konzeptes geschieht im Zusammenhang mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung, um den Wünschen und Anliegen der Bewohner Löbaus eine Stimme zu geben. Schließlich sind Sie es, die den Bahnhof täglich benutzen. Nach einem positiven Beschluss wird eine genauere Gebäudeanalyse durchgeführt, in der die anfallenden Sanierungskosten für das Gebäude ermittelt werden.

In diesem Szenario sind die Sanierungs- und Folgekosten für den Investor finanzierbar, womit die Grundlage eines Genehmigungsverfahrens für die Sanierung geschaffen ist. Diese erfolgt schrittweise nach Nutzungsdringlichkeit. Ein mögliches Vorgehen wäre erst die Sanierung der Bahnstruktur mit gleichzeitiger Umgebungsgestaltung für die Infrastruktur, worauf die weiterführende Sanierung bezüglich konkreter Nutzungen im Gebäude erfolgt. Mit der Eröffnung des „neuen“ Bahnhofes würde eine **Aufwertung des Stadtbildes** gelingen. Das revitalisierte Bahnhofsgebäude und die Neugestaltung des Umfeldes könnten zu einem **Aushängeschild** für Reisende, vor allem jedoch für die Einwohner werden: ein Begegnungsort, der Arbeit und Freizeit vereint. Er wäre nicht nur die nördliche Erweiterung der Altstadt, sondern ein fester funktionaler Bestandteil dieser.



Abb. 42: Collage erfolgreich revitalisierter Bahnhof (eigene Darstellung)

Szenario 2: Von der Vision zur Enttäuschung - entgleiste Revitalisierung

Das zweite Szenario setzt sich mit der Problematik einer fehlenden Nachnutzung und dem **Verfall** des Bahnhofsgebäudes auseinander. Es beginnt, wie im Szenario 1, mit dem Erwerb des Gebäudes durch einen Investor. Allerdings verfügt dieser weder über konkrete Visionen noch ernsthaft zu realisierende Konzepte. Eine mögliche Öffentlichkeitsbeteiligung erweist sich als mangelhaft organisiert und wenig zielführend. Dennoch ist er gewillt, das Gebäude zu sanieren und sein unrealistisches Konzept durchzusetzen. Die tatsächliche Evaluierung der Kosten ergibt dabei ein zu hohes finanzielles Risiko, was den Investor verunsichert. Das Zögern hat einen weiteren Sanierungsstillstand zur Folge, was die Bausubstanz massiv angreift und somit der drohende Verfall des Gebäudes immer realistischer erscheint. Letztendlich gibt der Investor auf, was eine abschreckende Wirkung auf andere Investoren haben kann, nicht nur bezüglich Projekten im Zusammenhang mit dem Bahnhofsgebäude, sondern auch bei Vorhaben innerhalb der Stadt Löbau.

Das erschwert die Suche nach einem neuen Investor, welche in diesem Szenario erfolglos bleibt. Da niemand die Verantwortung zum Erhalt des Bahnhofsgebäudes übernimmt, wird es sich selbst überlassen. Eine **Erhaltung** nach dem zunehmenden Verfall ist **nicht mehr möglich**, was den Abriss des Gebäudes zur Folge hat. Aus der Untätigkeit resultiert eine neue Innenstadtbrache, die man durchaus als eine Art neuen "Schandfleck" im Stadtbild bezeichnen kann.

Diesem Szenario kann man ab diesem Moment dennoch etwas Positives abgewinnen. Es besteht ab da an die Möglichkeit zur Neugestaltung, bzw. einer Nachnutzung. Der Preis dafür wäre jedoch ein historisch und architektonisch **bedeutsames Gebäude** zu **verlieren**.



Abb. 43: Collage verfallender Bahnhof (eigene Darstellung)

Szenario 3: Grenzenlos vernetzt - zwischen Dresden und Breslau

Im dritten Szenario wird der Fokus auf die **Elektrifizierung der Strecke Zgorzelec - Dresden** gelegt. Hierfür wird eine Bedarfsermittlung für diese durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass ein höheres Pendleraufkommen über den Zugweg erwartet wird: nicht zuletzt durch die Ausweisung von neuen Gewerbeflächen in Löbau. Gerade die Pendler aus Polen könnten davon profitieren. Um den **grenzüberschreitenden Zugverkehr** zu erleichtern, wird die Elektrifizierung der Strecke beschlossen, was auch die Attraktivität des Löbauer Gewerbestandortes erhöht. Es folgt die Ansiedlung von Unternehmen, die die lokale Wertschöpfungskette bereichern. Parallel dazu läuft die Planung und das Genehmigungsverfahren der Elektrifizierung, welche daraufhin umgesetzt wird.

Es resultiert ein nahtloser Fahrbetrieb, ohne den Umstieg in Görlitz, zwischen Dresden und Breslau. Der gute Anschluss erhöht damit den vorhergesagten schienengebundenen Anteil des Pendlerverkehrs, was dem Haltepunkt Löbau einen neuen Bedeutungsgewinn zukommen lässt.

Die Elektrifizierung bietet der Bahn zudem neue Möglichkeiten im Fernverkehr. Von einer IC-/ bzw. ICE-Verbindung zwischen **Dresden und Breslau** könnte auch die Stadt Löbau profitieren. Ein potenzieller Halt würde das touristische Potenzial ausschöpfen und das Pendeln zwischen Polen und Deutschland stark vereinfachen.

Zwar kann dieses Szenario eigenständig von Szenario 1 und 2 betrachtet werden, da es unabhängig vom Zustand des Bahnhofsgebäudes funktioniert, dennoch wird das Gebäude durch den Bedeutungsgewinn des **Haltepunktes Löbau** profitieren.



Abb. 44: Collage Aufschwung durch Streckenelektrifizierung (eigene Darstellung)

2.3.3 Leitbild

Verbinden, Gestalten, Erleben

Um das historische Bahnhofsgebäude wieder zu einem identitätsstiftenden Element der Kleinstadt zu machen, soll es unter dem konzeptionellen Leitbild „**Verbinden, Gestalten, Erleben**“ umfassend revitalisiert werden. Das Leitbild ergibt sich aus der Kombination **Szenario 1** und **Szenario 3**.

VERBINDEN 

GESTALTEN 

ERLEBEN 



Abb. 45: Visualisierung des Leitbildes (eigene Darstellung)

Im Kontext der Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Dresden und dem polnischen Zgorzelec und dem damit ermöglichten Fahrbetrieb zwischen der sächsischen Hauptstadt und Breslau gewinnt Löbau im Streckennetz enorm an Bedeutung. Somit eröffnen sich insbesondere in Verbindung mit dem Ausbau des Gewerbestandortes Löbau umfassende Möglichkeiten des schienengebundenen Pendlerverkehrs, wovon auch das Bahnhofsgebäude profitieren kann.

Die Sanierung des Bahnhofs und die zeitgemäße Umgestaltung dessen Umfelds eröffnen zudem gestalterische und funktionale Möglichkeiten, das Areal in die historische Altstadt zu integrieren und diese somit um eine weitere Sehenswürdigkeit zu ergänzen - eine Sehenswürdigkeit, mit der sich vor allem die Bewohner Löbaus sowohl in der Freizeit als auch funktional identifizieren können. Ob beim Warten auf den Zug in einem trockenen Wartebereich, beim problemlosen Umsteigen auf andere Verkehrsmittel, das gemütliche Feierabendgetränk mit Freunden im Biergarten oder als Ausgangspunkt schöner Radtouren. Der Bahnhof soll wieder in die Mitte der Gesellschaft rücken.

Ein **erhaltenswerter Ort**, welchen man nicht nur aus bestimmten Gründen besuchen muss, sondern auch besuchen möchte.

2.3.4 Konzept

Übergeordnete Intention des Konzepts ist die Initiierung einer **zukunftsweisenden Stadtentwicklung** in Löbau durch entsprechende Impulse, sowohl im städtischen als auch im regionalen und überregionalen Kontext. Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden - Zgorzelec und die infrastrukturelle Einbindung Löbaus im Dreiländereck verleihen insbesondere dem Bahnhof als Haltepunkt eine wachsende Bedeutung.

Dieser fungiert nicht nur als **Mobilitätsdrehscheibe**, sondern stellt für die Stadt auch ein **repräsentatives Eingangstor** dar, sowohl für Touristen, als auch für Bewohner und Pendler.

Im Zuge der geplanten Gewerbeerweiterung um 90 Hektar und der damit verbundenen Steigerung des Pendlerverkehrs wird sich in Löbau ein **strukturstarker Gewerbestandort** etablieren. Diese Entwicklung wird auch durch Gewerbekooperationen mit umliegenden wirtschaftlichen Zentren in Bautzen und Görlitz manifestiert. Löbau kommt dabei auch eine regional verbindende und ergänzende Rolle zu. Gleichzeitig wird die Stärkung regionaler Gewerbestrukturen angestrebt.

Die Schaffung **neuer innerstädtischer Verbindungen** sichert dabei ein zeitgemäßes Mobilitätsangebot. Sowohl die Einrichtung einer neuen Buslinie zwischen Gewerbegebiet und Bahnhof, als auch der Bau neuer Fahrradwege auf dieser Strecke und sogar ein geplanter Gleisanschluss untermauern dies. Zusätzlich bietet die Fläche des jetzigen Messeparkplatzes innerstädtische Erweiterungspotenziale im gewerblichen Kontext. Die Gebäude des Eichamts im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs und auch die Flächen und Räumlichkeiten der OSEF (Ostsächsische Eisenbahnfreunde) westlich davon stellen die Grundlage für die Etablierung eines **Bildungsstandorts** in Löbau dar.

In **Kooperation** mit umliegenden Hochschulen, Universitäten und Ausbildungsstätten und orientiert an deren Schwerpunkten ergänzt dieser Campus das regionale Bildungsangebot und ist dabei durch seine Nähe zum Bahnhof für die Besucher dieser Einrichtungen optimal erreichbar.

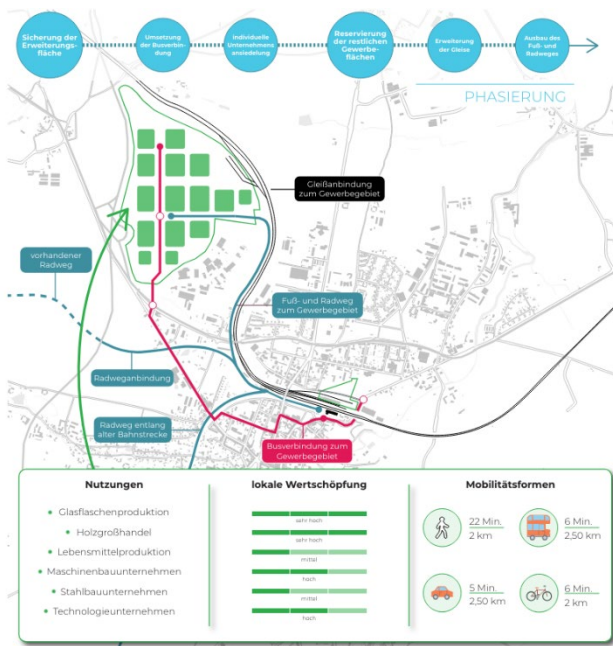


Abb. 46: Gewerbeentwicklung (eigene Darstellung)

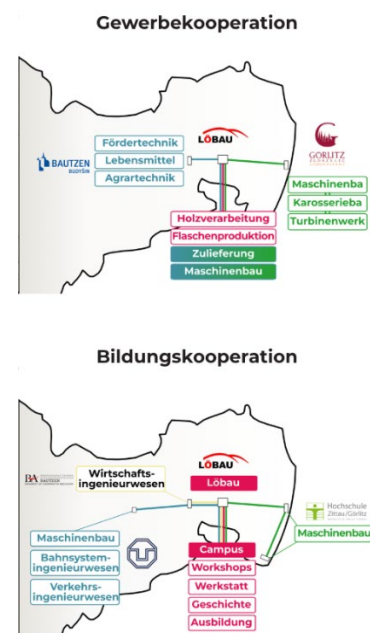


Abb. 47: Regionale Kooperationen (eigene Darstellung)

Konzeptidee

Der Bahnhof und sein Umfeld befinden sich zentral im Stadtgebiet und stellen das verbindende Element zwischen dem Nordteil Löbaus und dem Zentrum dar. Wie aus dem Leitbild hervorgeht, soll der Bahnhof durch seine Revitalisierung zu einem **identitätsstiftenden Element im Stadtbild** profiliert werden und eine neue Bedeutung für das Leben in Löbau erhalten. Der Kernbereich des Planungsgebiets ist in verschiedene funktionale Schwerpunktbereiche unterteilt, wobei sich deren Verortung aus der Analyse ableitet.

Das beplante Gebiet schließt dabei sowohl das unmittelbare Bahnhofsumfeld, als auch die Achse zwischen Bahnhof und Innenstadt und westlich und nördlich angrenzende Flächen ein. Zentrale Elemente des Konzepts sind die **Anpassung der lokalen Freiraumstruktur** in Form von umfassenden Entsiegelungsmaßnahmen und die **Schaffung neuer innerstädtischer Verbindungsachsen** zur Integration des Gebiets in das Umfeld und zur Optimierung der Infrastruktur. In diesem Kontext fungiert der Bahnhof mit seiner **Gelenkfunktion** als verteilendes und vermittelndes Element im Stadtraum.

Die Einbindung in die **Erlebnisgabel** zwischen Altstadtachse und parallel verlaufender Grünraumachse ist dabei essenziell.

Zudem wird der Bahnhof und sein Umfeld durch Bestandsnutzungen und entsprechende bauliche Erweiterungen zu einem **Mobilitätshub** entwickelt.

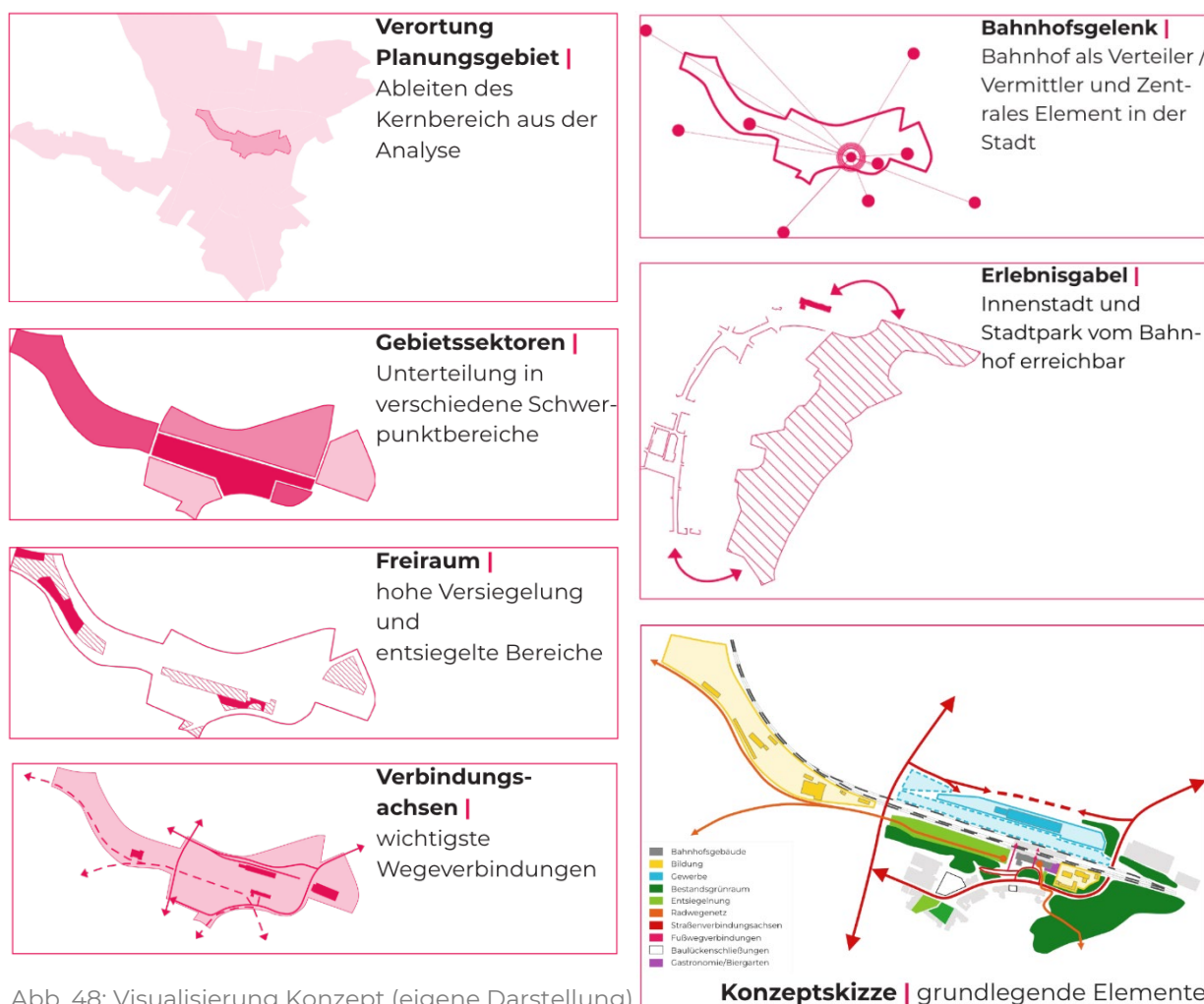


Abb. 48: Visualisierung Konzept (eigene Darstellung)

Entwurf

Die Profilierung der Bahnhofstraße zu einer **effizienten und attraktiven Verbindungsachse** zwischen Bahnhof und Altstadt wird durch eine umfassende Anpassung des Straßenraums erreicht. Dazu gehört die Schaffung eines beidseitigen Fahrradwegs und extensiv begleitende Straßenbegrünung. Des Weiteren wird neben dem Wettiner Platz eine neue korrespondierende Platzsituation geschaffen und die gesamte Achse durch **neue Raumkanten** gefasst. Die jetzige Parkplatz- und Brachfläche westlich des Bahnhofs wird zur Erlebnisachse umfunktioniert. Dort werden ein Sportpark, ein Spielplatz und ein breiter Fußweg geschaffen. Letzterer geht in seiner Verlängerung in den neuen Radweg in Richtung Gewerbegebiet sowie weitere regionale Radwege über. Der Bahnhofsvorplatz wird zu einem Shared-Space umgestaltet und die Aufenthaltsqualität durch Begrünung und Sitzmöglichkeiten erhöht. Unmittelbar östlich anschließend werden die Gebäude des jetzigen Eichamts zu einem modernen **Bildungscampus** umfunktioniert. Nördlich der Gleisanlage wird der holzverarbeitende Gewerbestandort perspektivisch erweitert. In diesem Kontext steht auch die Schaffung einer neuen Verbindungsachse zwischen Elisenstraße und Görlitzer Straße. Eine weitere Verbindungsachse wird hinsichtlich der **Erlebnisgabel** zwischen dem Bahnhof und dem neuen Stadtpark eingerichtet.

Der Bahnhof und sein Umfeld werden darüber hinaus zu einem Mobilitätshub entwickelt, indem westlich am Bahnhof ein Fahrradparkhaus und an der Bahnhofstraße ein PKW-Parkhaus errichtet werden. Das Bahnhofsgebäude wird durch zahlreiche neue Nutzungen zu einem Ort des Aufenthalts und der Interaktion. So wird im Ostflügel eine Gaststätte mit entsprechender Außenfläche und Biergarten eingerichtet und im Westflügel Veranstaltungsräumlichkeiten untergebracht. In der Wartehalle befinden sich kleinere Einrichtungen für Reisende und zudem eine Einzelhandelseinrichtung, in der regionale Erzeugnisse angeboten werden.

Dieses Konglomerat an Maßnahmen soll den Bahnhof und Löbau **VERBINDEN, GESTALTEN** und **ERLEBBAR** machen und ebnet zudem den Weg für die **zukunftsorientierte Stadtentwicklung** Löbaus im 21. Jahrhundert.

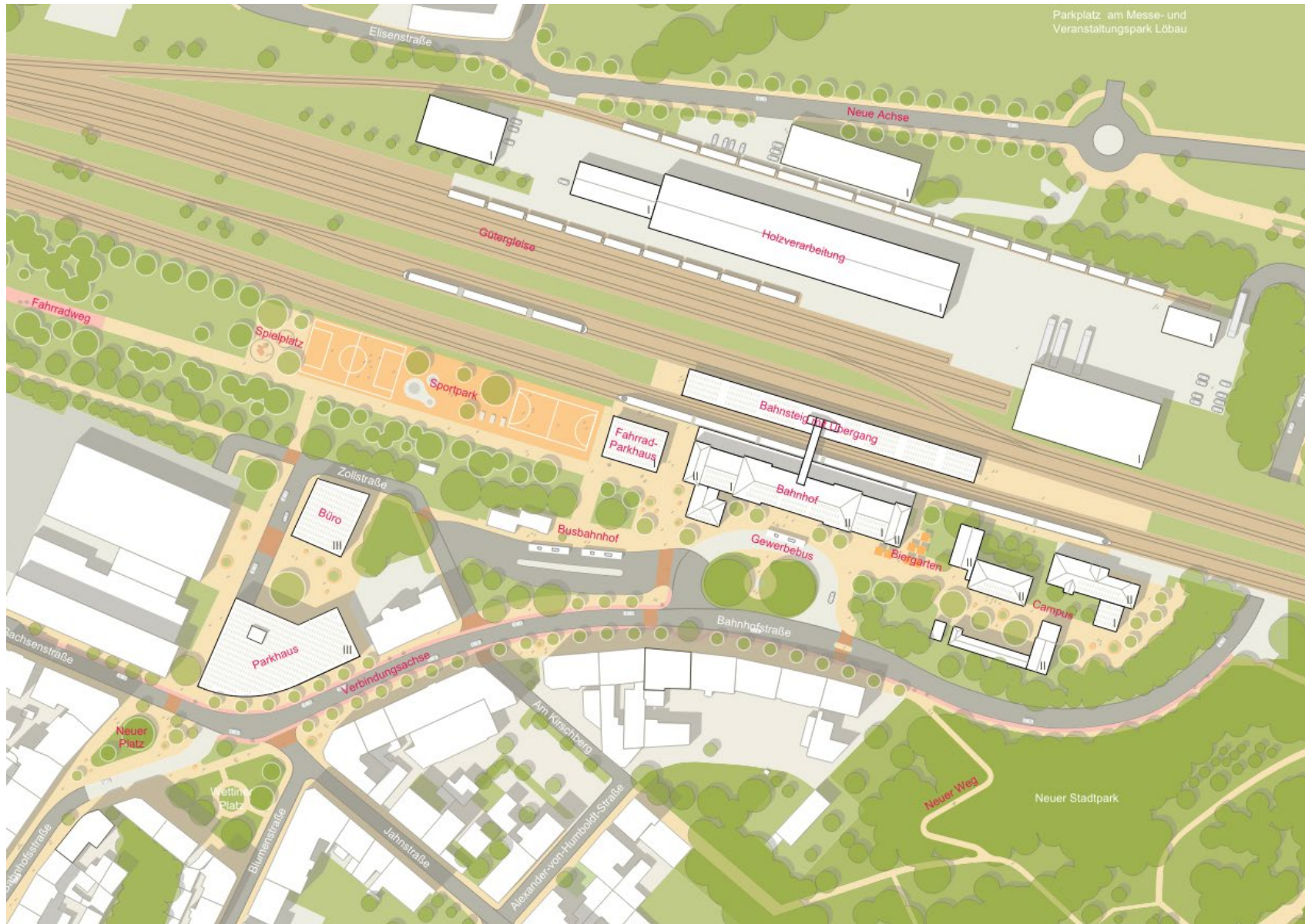


Abb. 49: Masterplan (eigene Darstellung)

VERBINDEN, GESTALTEN, ERLEBEN

LEITZIELE

LEITLINIEN

MASSNAHMEN

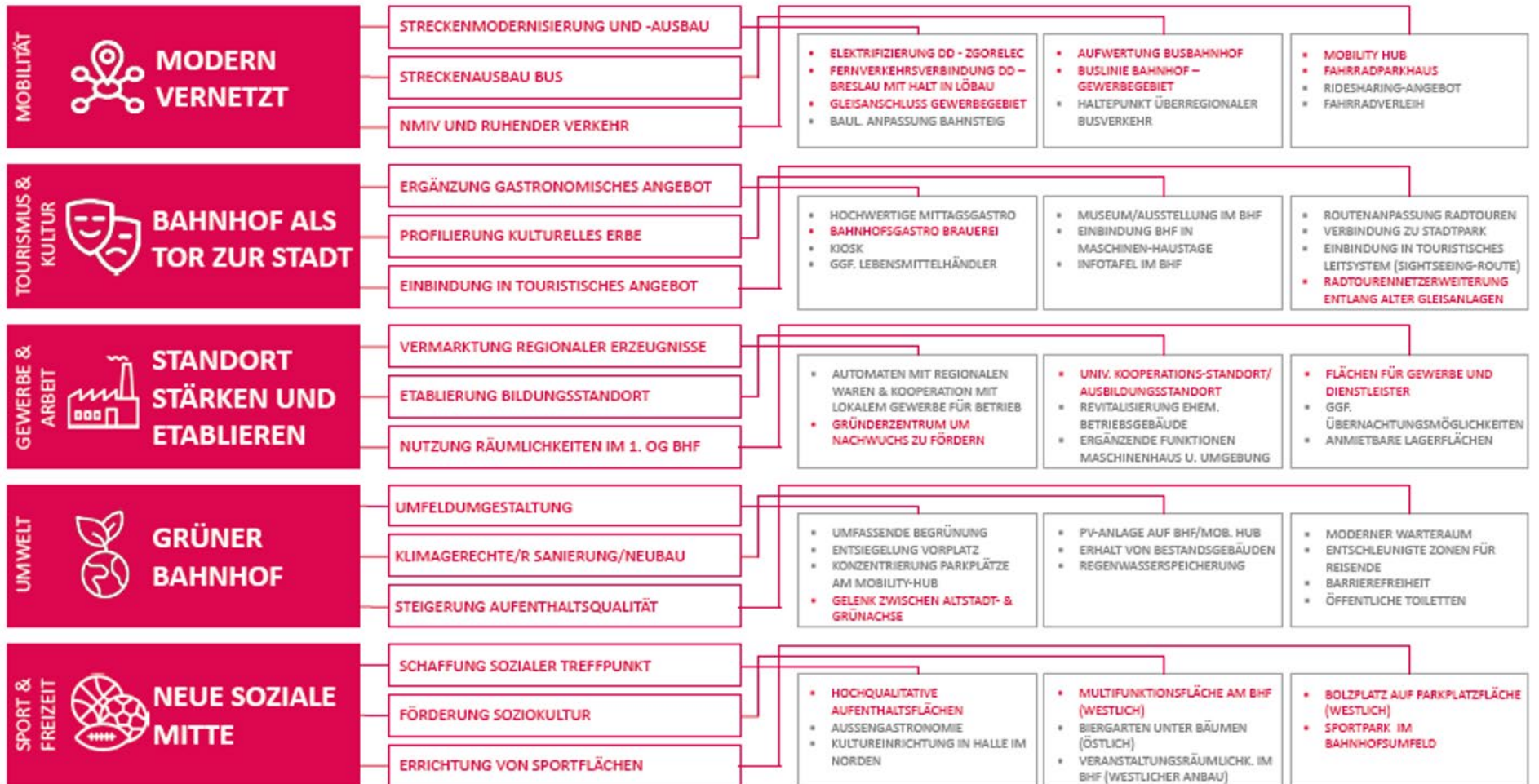


Abb. 50: Entwicklungskonzeption mit Maßnahmen (eigene Darstellung)

2.4 Calau

Bearbeiter:innen: Tina Lubig, Tobias Giesler, Clemens Christian Mattern, Johannes Paul Rudolph

2.4.1 Analyse

Calau ist eine Kleinstadt im Süden Brandenburgs und liegt im Landkreis Oberspreewald-Lausitz. Sie befindet sich südlich des Spreewaldes und gilt als Heimat des Kalauers, einer bundesweit bekannten Kategorie von Witz. Insgesamt leben 7.695 Menschen (Stand 2022) in Calau (Landkreis Oberspreewald-Lausitz, 2022). Das Durchschnittsalter in Calau liegt bei 49 Jahren (UrbiStat, o.J.). Die Bevölkerung zeigt nur eine minimale Schrumpfung auf (Bertelsmann Stiftung, o.J.). Trotzdem steht Calau, wie auch viele andere Städte und Gemeinden in der Lausitz, vor dem Problem, dass es eine starke Abwanderung gibt und gleichzeitig mit einem drohenden Fachkräftemangel umgehen muss (B.B.S.M., 2017: 54).

Bei dem Calauer Bahnhof handelt es sich um einen Durchgangsbahnhof, welcher jedoch knapp 2,5km von der Innenstadt entfernt liegt. Direkt gegenüber dem Bahnhof befindet sich eines der drei Gewerbegebiete der Stadt (Stadt Calau, o.J.).

Mobilität

Aktuell wird Calau von drei Zuglinien bedient. Dabei handelt es sich um den stündlich fahrenden RE7 von Dessau nach Senftenberg und um die alle zwei Stunden verkehrenden Züge RE10 von Frankfurt (Oder) nach Leipzig und RE43 von Frankfurt (Oder) nach Falkenberg (DB Station&Service AG, o.J.).

Insgesamt wird der Bahnhof von acht Buslinien angefahren. Jedoch bieten nicht alle von ihnen einen zuverlässigen Anschluss an die Stadt und die Umgebung, da die Busse nur wenige Male pro Tag zu teilweise sehr ungünstigen Zeiten fahren. Als Ersatzangebot fahren auf einigen der Linien Rufbusse (Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH, o.J.).

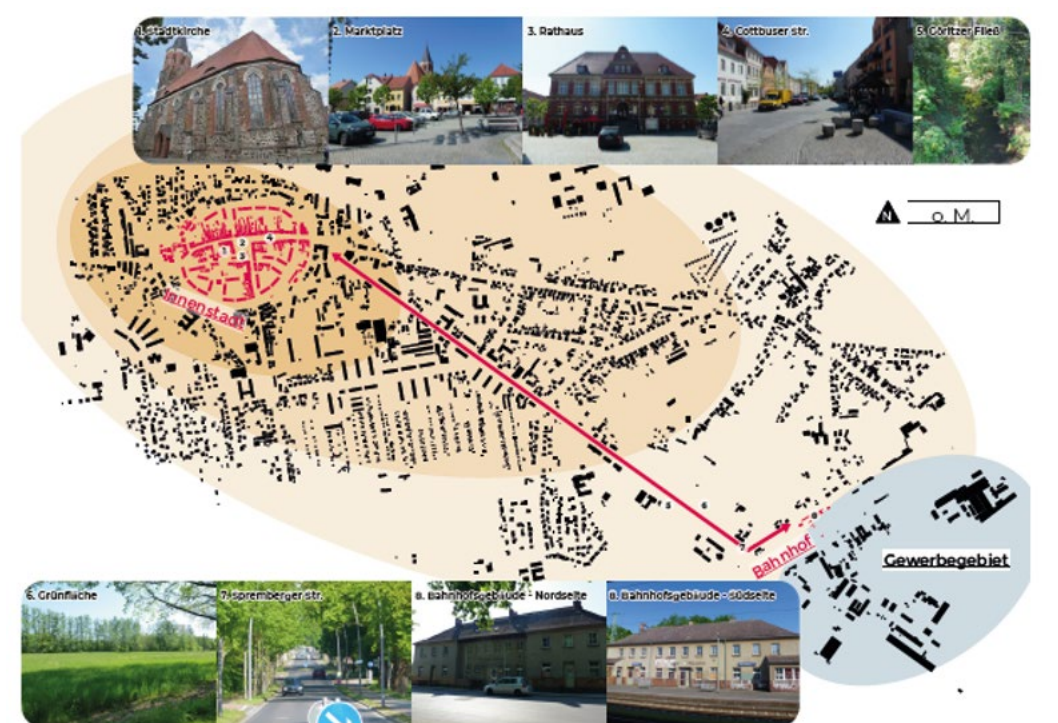


Abb. 51: Standorte und Lagebeziehungen (eigene Darstellung)

Entlang der Karl-Marx-Straße, welche Innenstadt und Bahnhof verbindet, befinden sich auf fast der gesamten Länge auf beiden Seiten Geh- und Radwege. Kurz vor dem Bahnhof entfallen die Fußwege auf einer Seite der Karl-Marx-Straße. Entlang der Straße „Am Bahnhof“, welche das letzte Verbindungsstück ausmacht, fehlen Fahrradwege. Dort ist der Fußweg ebenfalls sanierungsbedürftig.

Nutzung

In der kompletten Altstadt lässt sich eine Mischung aus Wohnen und Gewerbe wiederfinden. Dort sind besonders die Cottbuser Straße und die Schlossstraße hervorzuheben, welche durch die anschauliche Altstadt führen und an denen sich viele kleine Geschäfte wiederfinden. Insgesamt besitzt Calau vier Supermärkte/Discounter, welche alle östlich der Altstadt liegen. Neben den drei Gewerbegebieten findet man im Westen Calaus kleinere Gewerbeansiedlungen und den Funkturm. Die Ansiedlungen in den Gewerbegebieten beschränken sich auf Baustoffhandel und Bauunternehmen, sowie produzierendes und handwerkliches Gewerbe.

Die medizinische Versorgung ist stark durchwachsen. Es gibt eine Vielzahl kleinerer Praxen, sowie ein größeres Ärztehaus entlang der Karl-Marx-Straße, welches das Zentrum der Versorgung darstellt. Bisher kann die ärztliche Versorgung noch als gesichert betrachtet werden. In Zukunft könnte dies nicht mehr der Fall sein, gerade da bestimmte Fachärzte nicht stark vertreten sind (B.B.S.M; 2017: 35).

Südlich der Altstadt befinden sich sowohl die Grund- und Oberschule, sowie der Hort. Weitere Bildungseinrichtungen sind nicht vorhanden.



Abb. 52: Nutzungen (eigene Darstellung)

Bahnhofsnahe Nutzung

Im Norden des Bahnhofes befinden sich hauptsächlich Einfamilienhäuser auf Privatgrundstücken. Direkt südlich der Schienen befindet sich ein Feld von Solaranlagen, dahinter erstreckt sich das Gewerbegebiet Süd. Auch hier lassen sich vor allem Unternehmen finden, welche im Bereich des Baus tätig sind (bspw. Beton- und Steinbau oder Stahlbau). Darüber hinaus existieren ein Recyclinghof und ein Verein für Kampfsport. Unweit des Bahnhofes befindet sich die Straßenmeisterei. Geschäfte des alltäglichen Gebrauchs, Gastronomie und Bildungseinrichtungen fehlen gänzlich.

Aktuelle Planungen

Hinsichtlich der aktuellen Planungen ist hauptsächlich das Vorhaben der Deutschen Bahn zu nennen, den Calauer Bahnhof umzubauen. Neben einer Vergrößerung der Bahnsteige soll vor allem die Barrierefreiheit gewährleistet werden (Eisenbahn-Bundesamt, 2022: 2f.). Dafür soll die alte Unterführung ausgebaut und mit Fahrstühlen versehen werden. Diese Vorhaben wurden jedoch aus unbekanntem Gründen bis mindestens 2030 verschoben (Hofmann, 2023). Für das Bahnhofsgebäude, deren Besitz in privater Hand liegt, wurden Ideen wie ein Bistro oder eine Touristeninformation verfolgt (Hofmann, 2022), jedoch sind auch diese mittlerweile zum Erliegen gekommen.

Potenziale und Defizite

Insgesamt befindet sich der Bahnhof in einer ungünstigen Lage. Die große Entfernung zur Innenstadt schottet ihn sowohl räumlich als auch auf assoziativer Ebene ab. Die Privatgrundstücke und das Gewerbegebiet lassen lediglich eine Ausbreitung auf einem schmalen Streifen in West-Ost-Richtung zu. Das Bahnhofsgebäude und der umliegende Raum bieten Potenziale für zukünftige Nutzungen, besonders durch das Fehlen dieser im näheren Umfeld, sind momentan jedoch heruntergekommen und bieten keinerlei Aufenthaltsqualität. Es gibt weder Sitzmöglichkeiten am Gebäude noch Toiletten. Der Bahnhof ist nicht barrierefrei, lediglich Bahnsteig 1 lässt sich für betroffene Personen erreichen. Die Nähe zum Gewerbegebiet bietet die Chance, dem Bahnhof durch Neuansiedlungen zu größerer Relevanz zu verhelfen, momentan stellen jedoch die Gleise eine räumliche Barriere dar. Die Anbindung durch Zugverkehr ist ausreichend, wird jedoch nicht durch genügend Busanbindungen komplementiert. Die Anzahl der Auto- und Fahrradstellplätze ist ebenfalls ausreichend, jedoch sind sie entweder ungünstig platziert oder wirken heruntergekommen. Es fehlt ein Anschluss ans Radwegenetz.

Zusätzlich zu diesen Eigenschaften stellt der generell herrschende Abwärtstrend der Bevölkerungszahlen und der Anstieg des Durchschnittsalters eine Gefahr für Calau insgesamt und für den Bahnhof im Speziellen dar.



Abb. 53: Lageplan (eigene Darstellung)

2.4.2 Szenarien

Szenario 1 - Der Zug hat keine Bremse

Das erste Szenario simuliert eine durchweg positive Zukunft für den Bahnhof und die gesamte Stadt Calau.

Grundlage der positiven Entwicklung ist die geförderte Ansiedlung von Gewerbe und Industrie in den bereits vorhandenen Gewerbegebieten sowie der Potenzialflächen südlich der Bahngleise, in Kombination mit dem synchronen Um- und Ausbau des Bahnhofes. Es wird auf ein gegenseitiges „Hochschaukeln“ von Gewerbe und Bahnhof abgezielt, bei dem der aufgewertete Bahnhof Neuansiedlungen attraktiv macht, welche zusätzliche Arbeitnehmer in die Stadt holen, welche den Zug zur Beförderung nutzen und den Bahnhof somit relevanter machen, et cetera.

Durch die neu entstandenen Arbeitsplätze steigen weiterhin die Kaufkraft sowie die Bevölkerungszahl, und der Verkehr in der Stadt und am Bahnhof nimmt zu. Das wachsende Fahrgastvolumen provoziert den Ausbau des allgemeinen ÖPNV-Angebotes, welches sich durch eine bessere Busanbindung und eine neue Zugtaktung auszeichnet. Gleichzeitig steigt die Nachfrage an der Grundversorgung durch den Bevölkerungsanstieg. Diese wird unter anderem durch die Verwendung der freien Flächen im Bahnhofsbauwerk gestillt und sorgt dadurch für eine zusätzliche Belebung des Bahnhofsumfeldes. Die erhöhte Kaufkraft und der damit verbundene Anstieg von Wohlstand stellen zusätzliche finanzielle Mittel für die Gemeinde bereit, mit denen dieser Umbau bewerkstelligt werden kann. Zusammen mit der Schaffung neuer Aufenthaltsflächen und weiterer Nutzungen erfährt das Umfeld eine Umgestaltung und Aufwertung. Der Bahnhof wird zu einem zentralen Knotenpunkt, welcher Mobilität und Ökonomie miteinander verbindet.

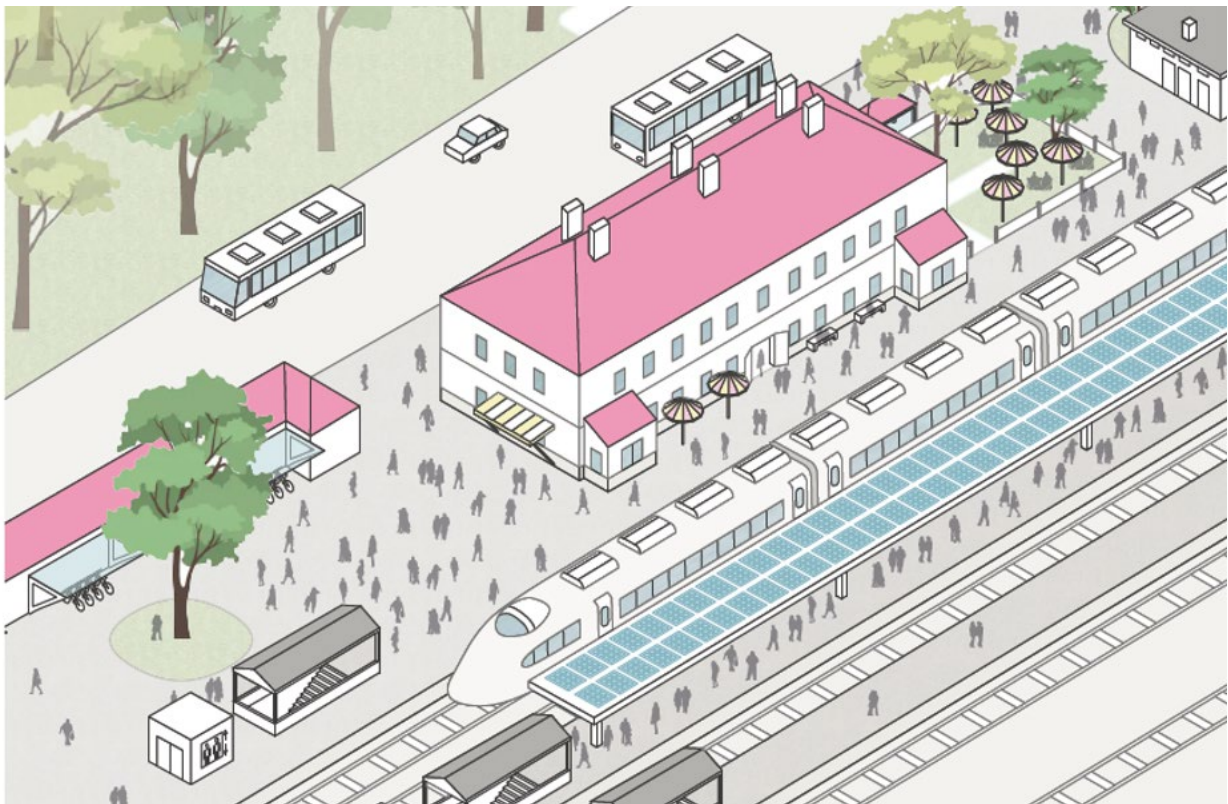


Abb. 54: Isometrie Szenario 1 – Der Zug hat keine Bremse (eigene Darstellung)

Szenario 2 - Calau im Zugzwang

Das zweite Szenario simuliert aktuelle Trends linear weiter, woraus sich eine durchwachsene Zukunft für den Bahnhof Calau ergibt.

Bisherige Entwicklungen im Bereich der Demografie und der Gewerbeansiedlung bleiben konstant und sorgen für ein weiter leicht steigendes Durchschnittsalter, leicht sinkende Kaufkraft sowie ein stetiges Absinken der Bevölkerungszahlen. Die Funktion des Bahnhofs bleibt erhalten, jedoch wird sich das komplementierende ÖPNV-Angebot kaum verändern. Weitere Versuche das Bahnhofsgebäude zu reaktivieren bleiben erfolglos, wodurch das Gebäude zunehmend zu einem Sicherheitsrisiko wird, und die Aufenthaltsqualität leidet.

Da jedoch keine finanziellen oder personellen Kapazitäten für einen ausgiebigen Umbau zur Verfügung stehen, kommen lediglich beschränkte Maßnahmen in Frage. Weiterhin erweist es sich durch die stetig sinkende Relevanz des Bahnhofes als immer schwieriger, jegliche Form von wirtschaftlicher Nutzung für das Bahnhofsgebäude zu realisieren. Daher entscheidet sich die Stadt Calau dazu, das Gebäude abzureißen, die gewonnene Fläche zur Entwicklung eines Bahnhofsplatzes zu nutzen, und die existierende Bushaltestelle aufzuwerten. Weiterhin sind auch die bereits beschlossenen Planungen der Deutschen Bahn zum Umbau der Bahnsteige noch immer Teil der Neugestaltung. Diese implizieren die Schaffung von Barrierefreiheit, Verbreiterung der Bahnsteige und den Bau einer neuen Unterführung. Letztendlich bleibt der Bahnhof in seinen Grundfunktionen und seinem heutigen Umfang erhalten, es kommt jedoch zu keinen bedeutsamen wirtschaftlichen, touristischen oder verkehrlichen Entwicklungen.

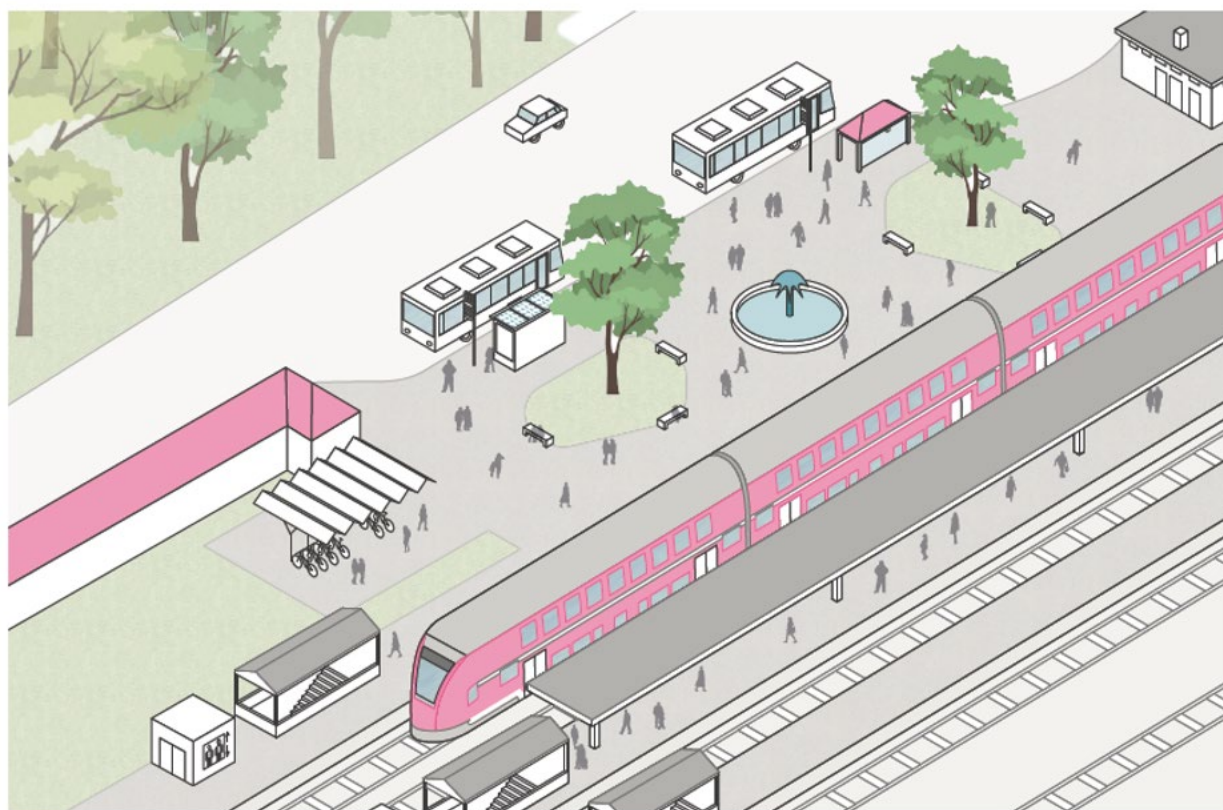


Abb. 55: Isometrie Szenario 2 – Calau im Zugzwang (eigene Darstellung)

Szenario 3 - Der Zug ist abgefahren

Das dritte Szenario simuliert eine durchweg negative Zukunft für den Bahnhof Calau.

Grundlage der Entwicklung ist die Annahme, dass bereits erkennbare negative Tendenzen, wie der Bevölkerungsschwund in Kleinstädten, rapide zunehmen und zu einer drastischen Senkung der Bevölkerungszahl in Calau in Kombination mit einem Anstieg des Durchschnittsalters führen. Die Stadt verliert dadurch an Arbeitskraft und Angeboten. Die Attraktivität und Bedeutung Calaus leiden zunehmend, was einen erheblichen Einfluss auf den Bahnhof hat.

Das Bahnhofsgebäude und dessen Umfeld verwahrlosen, jedoch fehlen die finanziellen Möglichkeiten und die Motivation, um dem entgegenzuwirken. Auch die bereits durch die Deutsche Bahn geplanten Umbauten vermögen es nicht, diese Entwicklung zu stoppen. Schließlich sinkt das Fahrgastvolumen derartig stark, dass der Betrieb des Bahnhofs nicht länger tragbar ist. Obwohl der Zugverkehr auf der Strecke weiterhin besteht, halten keine Züge mehr in Calau und das gesamte Bahnhofsgebiet verliert seine Funktion. Es wird zum Lost Place und Sicherheitsrisiko, bleibt jedoch erhalten. Die Busanbindung wird demnach ebenfalls eingestellt und der ÖPNV gesamtstädtisch auf ein Minimum reduziert, was die Abwärtsspirale der Stadt weiterhin verstärkt. Wirtschaftlich ist ein Verlust von Gewerbe, Arbeitsplätzen und Kaufkraft die Folge.

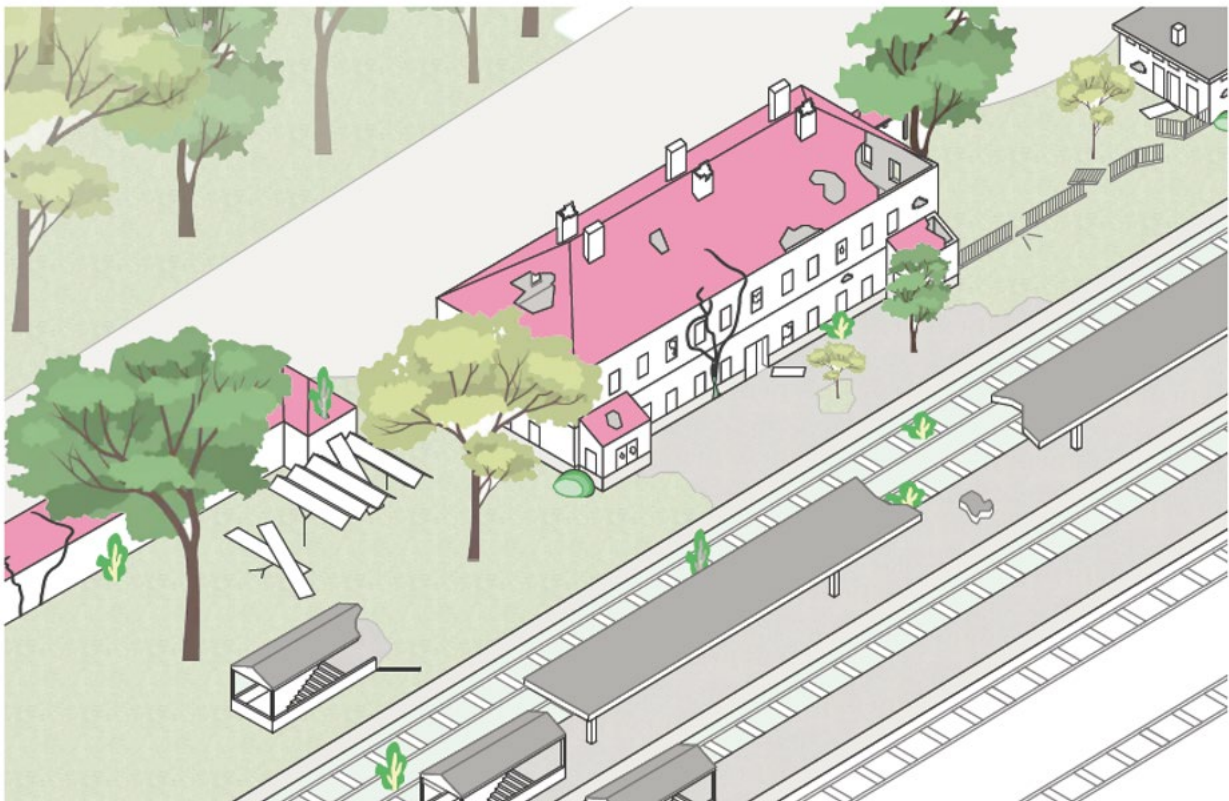


Abb. 56: Isometrie Szenario 3 – Der Zug ist abgefahren (eigene Darstellung)

2.4.3 Leitbild

Zug um Zug zu einem heiteren Bahnhof

Das Leitbild zur Konzeptentwicklung stützt sich vor allem auf Aspekte des ersten und zweiten Szenarios und versucht damit eine realistische, aber dennoch ambitionierte Entwicklung des Bahnhofs Calau zu erreichen. Kern des Leitbildes ist es, Schritt für Schritt die Herausforderungen in den drei Themengebieten Demographie, Verkehr und Wirtschaft zu bewältigen. Diese finden sich auch in den definierten Leitzielen wieder.

Zu den Hauptaspekten des ersten Szenarios gehört der Erhalt und Ausbau des Bahnhofsgeländes, die Förderung von Gewerbeansiedlung und Entwicklung der Potenzialfläche südlich der Gleise, sowie der Bau eines neuen Bushaltespunktes. Die Hauptaspekte aus dem zweiten Szenario sind der Bau eines Bahnhofsplatzes mit dem Potenzial einer ortsspezifischen Gestaltung, sowie die Verbesserung der Bustaktung. Schnittstellen zwischen beiden Szenarien sind der Ausbau der Bahnsteige inklusive des Erreichens von Barrierefreiheit, sowie die Schaffung von Aufenthaltsqualität im gesamten Bahnhofsumfeld.

Leitziele

Zur Umsetzung des Leitbildes wurden drei folgenden Handlungsfelder definiert, welche auch als Leitziele bezeichnet werden. Jedes Leitziel verfügt zusätzlich über mehrere Leitlinien, welche wiederum die dem Leitziel zugehörigen Maßnahmen entsprechend bündeln.

Leitziel 1: Mobilitätsausbau

Leitlinien: ÖPNV-Ausbau, Stärkung des Individualverkehrs

Die Anbindung zwischen der Stadt, dem Umland und dem Bahnhof wird verbessert, um das Fahrgastvolumen zu erhöhen und weitere Zielgruppen zu erschließen. Die Entwicklungsstrategien (Leitlinien) zur Umsetzung sind der Ausbau des ÖPNV sowie die Stärkung des Individualverkehrs. Als konkrete Maßnahmen sind unter anderem die Erhöhung und Anpassung der Bustaktung, der Ausbau von Rad- und E-Mobilität sowie die Sanierung von Wegen vorgesehen.

Leitziel 2: Belebung des Bahnhofsumfeldes

Leitlinien: Sonstige Nutzungen, Gewerbe

Die Ansiedlung von Unternehmen in Bahnhofsnähe erzeugt sowohl Nachfragen als auch Angebote im Bahnhofsumfeld. Diese führen neben den Fahrgästen zu einer weiteren Belebung des Bahnhofsumfeldes. Die Leitlinien umfassen das Gewerbe sowie sonstige Nutzungen. Als konkrete Maßnahmen sind unter anderem die Förderung zur Ansiedlung von Unternehmen sowie der Bau eines Ausbildungszentrums geplant.

Leitziel 3: Imageaufwertung

Leitlinien: Neunutzung Bahnhofsgebäude, Sicherheit, Aufenthaltsqualität

Die Umgestaltung des Geländes zu einem attraktiven und sicheren Ort ist notwendig, um langfristig die Nutzergruppen von dem verbesserten Angebot zu überzeugen und neue Zielgruppen zu erschließen. Die Leitlinien setzen sich aus der Neunutzung des Bahnhofsgebäudes, dem Ausbau der Sicherheit sowie der Steigerung der Aufenthaltsqualität zusammen. Als konkrete Maßnahmen sind unter anderem die Unterbringung von öffentlichen Toiletten und Gastronomie im Gebäude, die Entfernung von Angsträumen sowie die Schaffung von barrierefreien Aufenthaltsflächen vorgesehen.

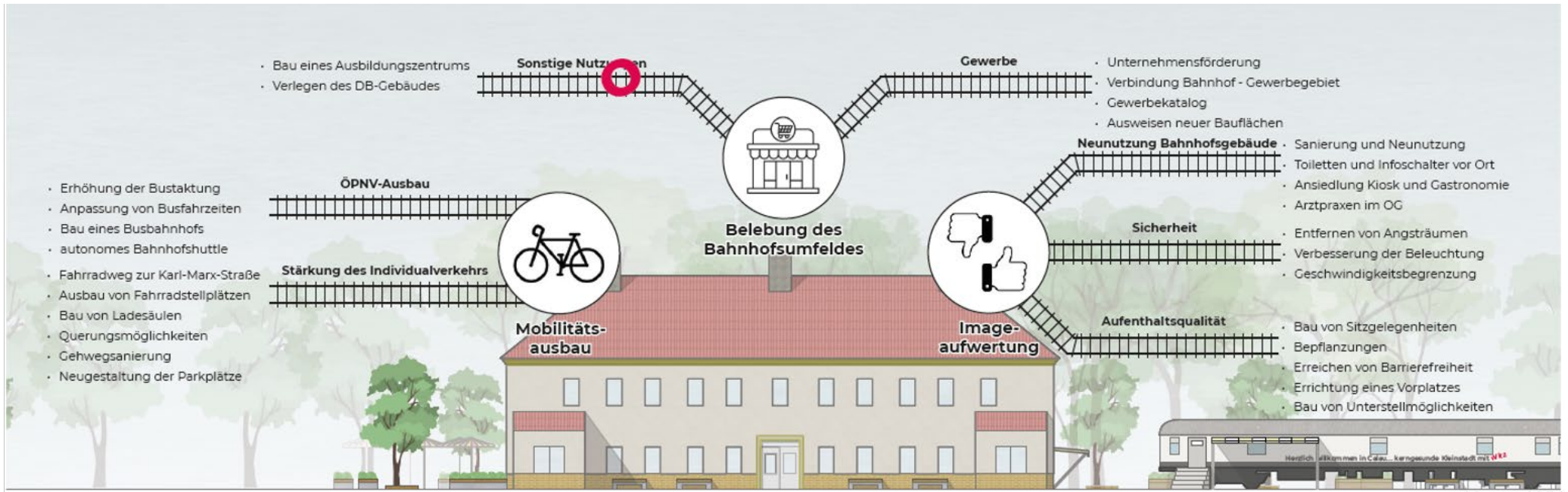


Abb. 57: Leitbild (eigene Darstellung)

2.4.4 Konzept

Zielgruppen

Dieses Konzept richtet sich hauptsächlich an die Fahrgäste des Calauer Bahnhofs. Im Konzept wird auf verschiedene Bedürfnisse bestimmter Nutzergruppen eingegangen. In erster Linie sind dies Senioren, mobilitätseingeschränkte Personen und Arbeitnehmer, die unkompliziert ihren Zielort erreichen wollen. Selbstverständlich findet eine Überlappung zwischen diesen Zielgruppen statt.

Mobilität

Westlich des Bahnhofs wird ein neuer, barrierefreier Busbahnhof mit zwei Bussteigen eingerichtet, welcher mit einem Fahrradweg an die Karl-Marx-Straße angebunden ist. Der Gehweg auf dieser Strecke wird ebenfalls saniert. Die Abfahrtszeiten der Busse werden an den Zugfahrplan angepasst, um lange Wartezeiten für die Reisenden zu vermeiden. Zusätzlich zum herkömmlichen Busverkehr wird ein autonomer Shuttlebus eingesetzt, welcher automatisch im 20-Minuten-Takt zwischen Innenstadt und Bahnhof verkehrt.

Der Bereich vor dem Bahnhofsgebäude wird zu einem Shared-Space umgebaut, um allen Verkehrsteilnehmern eine sichere Fortbewegung zu ermöglichen. Dieser wird mit flexiblen Pflanzenkübeln gestaltet, um die Abtrennung zwischen Verkehrs- und Aufenthaltsfläche jederzeit anpassen zu können. Östlich des Bahnhofsgebäudes werden Parkplätze mit E-Ladestationen errichtet, welche das bisherige Parkplatzangebot an der Karl-Marx-Straße ergänzen. Überdachte Fahrradstellplätze mit Ladestation für E-Bikes werden zusätzlich geschaffen.

Die von der Deutschen Bahn geplante barrierefreie Unterführung (Eisenbahn-Bundesamt, 2022) wird in diesem Konzept bis in das Gewerbegebiet verlängert, um u.a. das geplante Ausbildungszentrum besser erreichbar zu machen. Auch plant die Deutsche Bahn eine Verlängerung und Verbreiterung der Bahnsteige und den Wegfall des fünften Bahnsteigs (Eisenbahn-Bundesamt, 2022). Diese Änderungen werden ebenfalls in diesem Konzept umgesetzt.



Abb. 58: ÖPNV-Ausbau (eigene Darstellung)

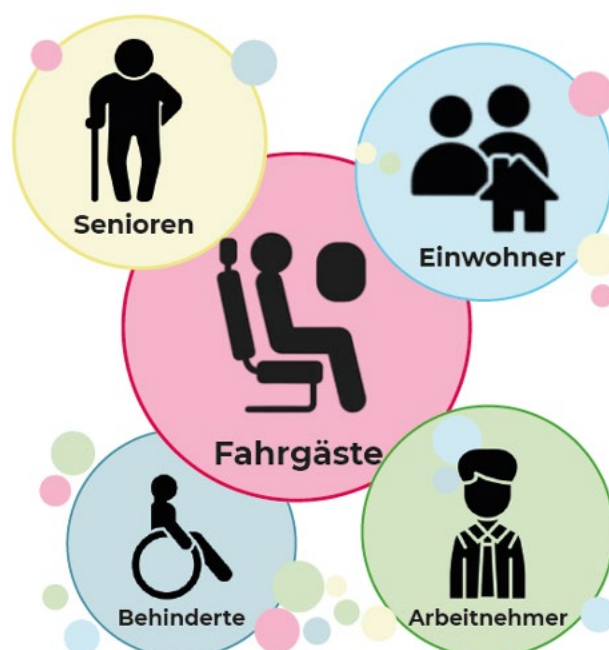


Abb. 59: Nutzergruppen (eigene Darstellung)

Bahnhofsgebäude & Außengestaltung

Das Bahnhofsgebäude wird vollständig saniert. Im Erdgeschoss gibt es einen Kiosk, Toiletten und einem DB-Informationsschalter. Außerdem gibt es ein Gastronomie-Angebot mit Außenbereich in Richtung des Willkommensplatzes, welches bezahlbare und schnell zu verzehrende Speisen anbietet. Im Obergeschoss befinden sich Arztpraxen, um die medizinische Versorgung Calaus auszubauen. Hierbei soll vorzugsweise die Ansiedlung von Fachärzten angestrebt werden, welche in Calau unterdurchschnittlich vertreten sind, wie etwa Augen-, HNO- und Hautärzte (Jung et al; 2022: 27).

Um die Außenwirkung des Bahnhofs zu verbessern, erhält dieser auf der westlichen Seite des Bahnhofsgebäudes einen Willkommensplatz. Jener soll Besuchern einen sofortigen Eindruck über die Stadt vermitteln, die Calauer Traditionen näherbringen, und die derzeitige „Irgendwo im Nirgendwo“-Persönlichkeit des Bahnhofs aufheben. Zu diesem Zweck befindet sich auf ihm mehrere Skulpturen, welche wichtige Momente und Persönlichkeiten aus der Stadtgeschichte darstellen, humorvoll aufbereitet. Ein Boden-Mosaik in Form eines Stiefels in Verbindung mit einem altbekannten Calauer Spruch fördert die Zugehörigkeit des Bahnhofs weiter. Weiterhin ist vorgesehen, dass dieser Ort zukünftig für kleinere Veranstaltungen oder als temporärer Verkaufsort für Händler genutzt werden kann.

Östlich des Bahnhofsgebäudes wird der komplementäre Aufenthaltsplatz errichtet. Hierhin versetzt wird der alte Waggon des ehemaligen Party-Express (Paukstat, 2020), welcher aktuell auf einem Abstellgleis steht. Er dient ab sofort als Aufenthalts- bzw. Bistrowagen. Ein Park, der ebenfalls östlich angelegt wird, bietet eine weitere Aufenthaltsfläche für wartende Reisende. Um Platz für diese Umbauten zu schaffen, werden die ehemalige Kegelbahn, das DB-Betriebsgebäude und ein weiteres Gebäude abgerissen. Das DB-Gebäude wird jedoch südlich der Gleise samt Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zur Unterführung neu errichtet.

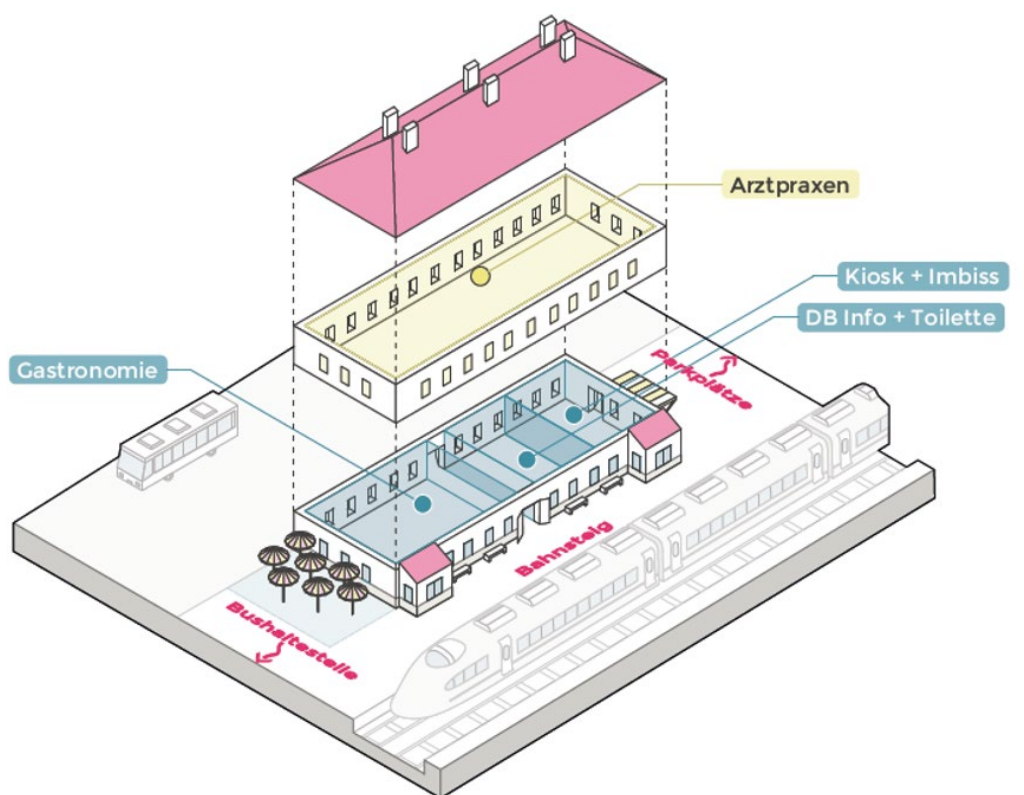


Abb. 60: Isometrie Bahnhofsgebäude (eigene Darstellung)

Gewerbegebiet

Für die „Entwicklungsfläche Gewerbegebiet“ werden in diesem Konzept mögliche und sinnvolle Nutzungen vorgeschlagen, die sich an den vorhandenen Gewerbeeinheiten im südlich gelegenen Gewerbegebiet orientieren, dort jedoch noch nicht anzutreffen sind. Die genaue Verortung und Dimensionierung jener Nutzungen ist nicht Teil dieses Konzeptes. Zusätzlich soll ein Ausbildungszentrum die Ausbildung von Azubis für diese Gewerbeeinheiten fördern. Somit liegen Ausbildungs- und Arbeitsplatz nebeneinander was in attraktiven, kurzen Wegen für Auszubildende resultiert und dem Bahnhof Calau so zusätzliche Reisende beschert. Ein Ausbildungszentrum ist generell förderlich für das Bildungsangebot in Calau, da es derzeit nur eine Grund- und Oberschule in der Stadt gibt.

Maßnahmenfeld	Maßnahme	Hauptzweck
Mobilität	Bau von Fahrstühlen an Bahnsteigen	Erreichen von Barrierefreiheit
	Shared Space	Verkehrssicherheit
	Überdachte Fahrradstellplätze	Abdeckung erhöhter Bedürfnisse
	Parkplätze inkl. Ladestationen	Abdeckung erhöhter Bedürfnisse
	Unterführung ins Gewerbegebiet	Verkürzung von Wegen
	Um- und Rückbau der Bahnsteige	Erhöhung Aufenthaltsqualität
	Anlegen eines Fahrradwegs	Anbindung Innenstadt
	Shuttlebus & veränderte Bustaktung	Verbesserung ÖPNV-Angebot
	Bau Busbahnhof	Verbesserung ÖPNV-Nutzung
Außengestaltung	Bahnhofsvorplatz mit Mobiliar & Deko	Identitätsschaffung
	Aufstellung ehem. Partyexpress	Schaffung Aufenthaltsbereich
	Anlegen eines kleinen Parks	Erhöhung Aufenthaltsqualität
	Versetzen des DB-Betriebsgebäudes	Ermöglichung anderer Vorhaben
	Abriss versch. Bestandsgebäude	Ermöglichung anderer Vorhaben
Bahnhofsgebäude	Einrichtung Kiosk, DB-Info, Toilette	Schaffung Grundangebot
	Einrichtung Arztpraxen	Verbesserung Grundversorgung
	Gastronomie mit Außenbereich	Bewirtschaftung Gäste
Gewerbegebiet	Nutzungskatalog	Unterstützung zukünft. Entwicklungen

Abb. 61: Maßnahmenkatalog (eigene Darstellung)

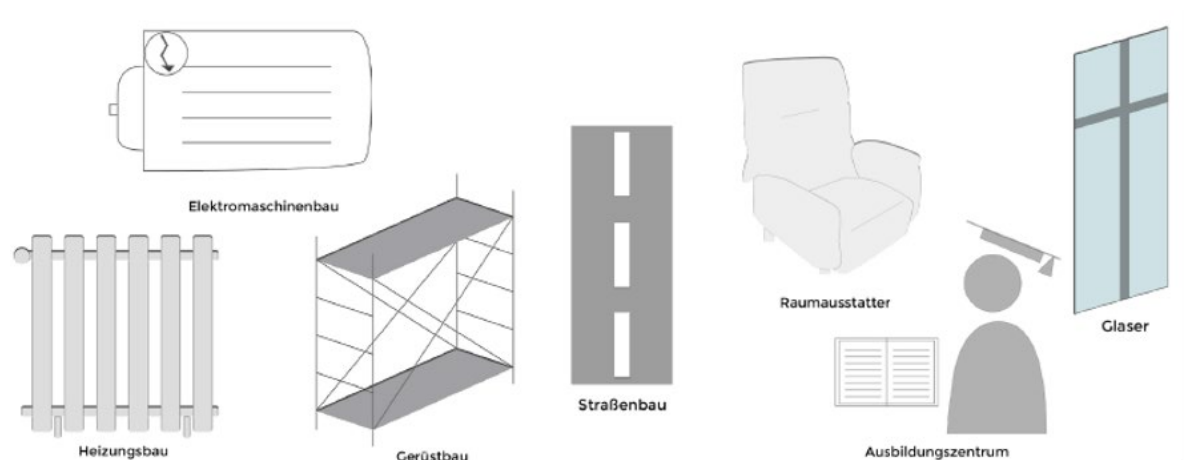


Abb. 62: Nutzungskatalog (eigene Darstellung)

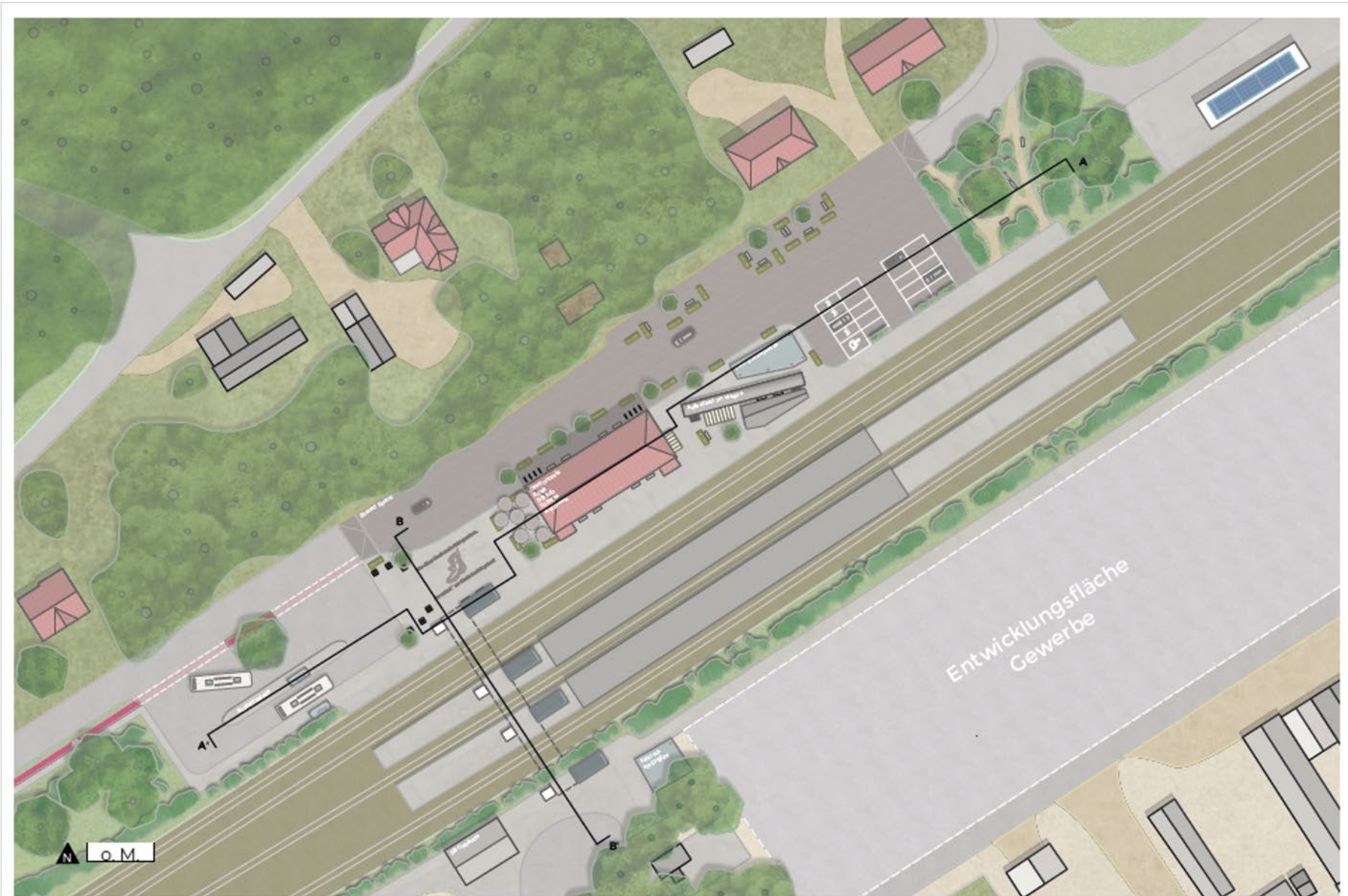


Abb. 63: Masterplan (eigene Darstellung)



Abb. 64: Querschnitt (eigene Darstellung)

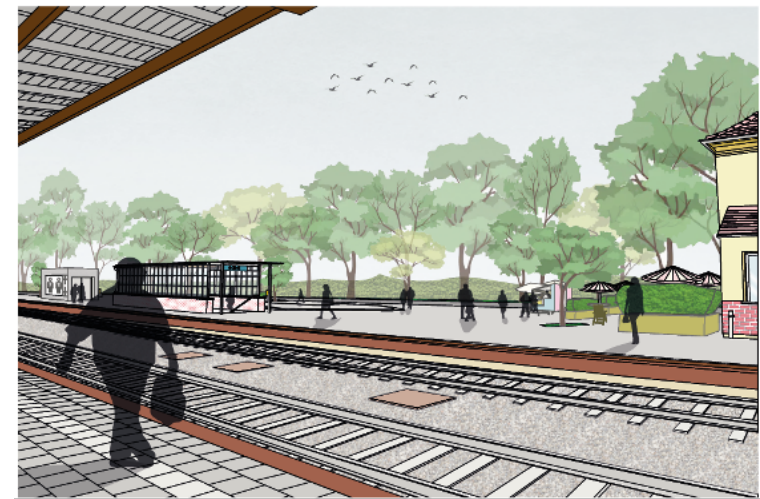


Abb. 65: Perspektive (eigene Darstellung)



Abb. 66: Längsschnitt (eigene Darstellung)

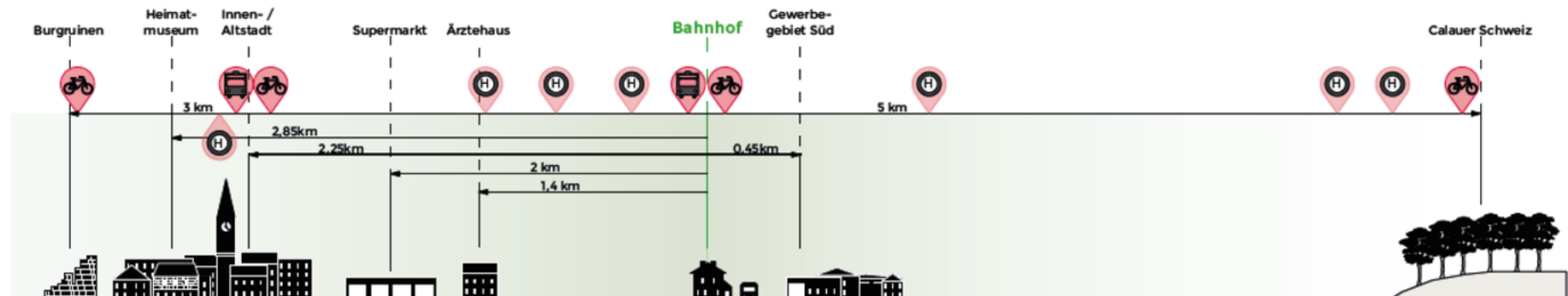


Abb. 67: Entfernungen & Mobilitätsangebote (eigene Darstellung)

2.5 Großräschen

2.5.1 Analyse

Großräschen ist eine brandenburgische Kleinstadt im südlichen Teil des Landkreises Oberspreewald-Lausitz. Die Stadt befindet sich in einer durch den aktiven und ehemaligen Tagebau sowie von Wäldern geprägten Landschaft. Einige der ehemaligen Tagebauegebiete wurden bzw. werden durch Flutungen in Seen umgewandelt und prägen das Landschaftsbild maßgeblich. Dieses Lausitzer Seenland und die dazugehörigen Städte werden als die touristischen Ziele der Region gesehen. Um den historischen Kontext der Region zu bewahren, befinden sich in der Region Landmarken, wie das „Besucherzentrum F60“ oder die „Steinitzer Treppe“.

Die verkehrliche Anbindung Großräschens ist als durchschnittlich zu bewerten. Westlich der Stadt befindet sich die A13, welche die Region mit den Großstädten Berlin und Dresden sowie Cottbus verbindet. Eine direkte Verbindung nach Berlin gibt es ebenfalls durch den RE7, welcher stündlich verkehrt und über Berlin nach Dessau, sowie nach Senftenberg fährt. In Sedlitz und Senftenberg gibt es zusätzlich die Möglichkeit, Bahnverbindungen nach Dresden, Leipzig, Cottbus, Elsterwerda und Falkenberg/Elster zu nutzen.

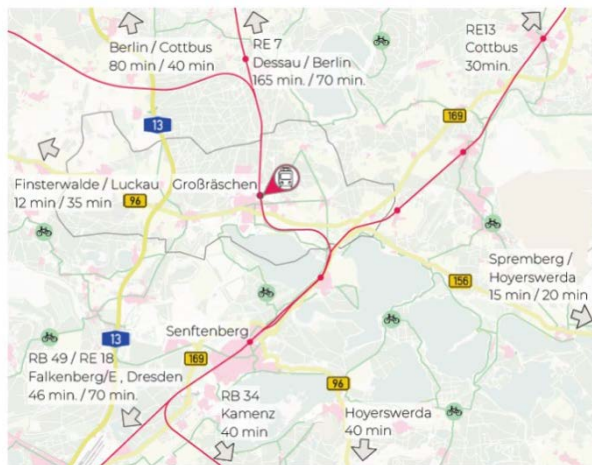


Abb. 68: Verkehrliche Einbindung (eigene Darstellung)

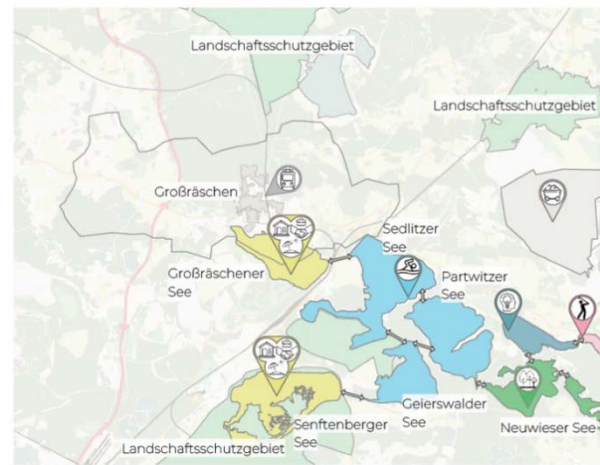


Abb. 69: Landschaftsräumliche Einbindung (eigene Darstellung)

Der Großräschener Bahnhof liegt vergleichsweise zentral nördlich des Ortskerns. Über die L 53 wird der Bahnhof mit dem Markt und dem Großräschener See verbunden. Derzeit forciert die Stadt eine Verlagerung der Wohngebiete von den DDR-Plattenbausiedlungen im Westen der Stadt hin zum nördlichen Seeufer, das den Entwicklungsschwerpunkt innerhalb Großräschens darstellt. Der See wird voraussichtlich im Jahr 2026 für die öffentliche Nutzung freigegeben. Die Hoffnung der Stadt ist, dass mit dem See und dem IBA-Areal eine touristische Entwicklung einsetzt.



„Die Stadt verfolgt ja schon seit einigen Jahren die Strategie, sich als touristischer Standort im Seenland zu etablieren. Eine zu starke Fokussierung auf diese Strategie könnte allerdings beim Ausbleiben der Tourist*innen, durch die starke Konkurrenzsituation im Seenland, negativ für die Stadtentwicklung sein. Des Weiteren muss die Stadt natürlich im gesamten Stadtgebiet das Image eines Tourismusorts schaffen. Wenn ich mir heute den Bahnhof als Entrée in die Stadt anschau, gibt es da erhebliche Defizite.“ – Stimme zur Stadt, Vor-Ort-Befragung

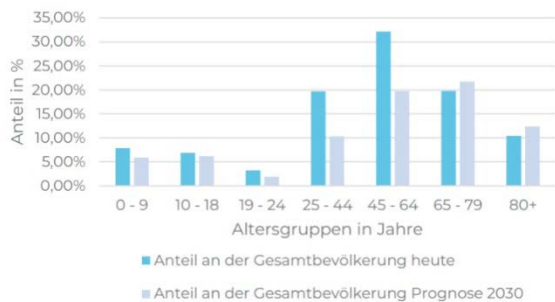


Abb. 70: Altersstruktur Großräschen (eigene Darstellung)

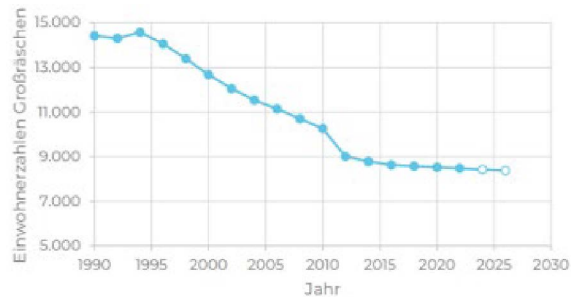


Abb. 71: Bevölkerungsentwicklung und -prognose (eigene Darstellung)

Der Großräschener Bahnhof liegt vergleichsweise zentral nördlich des Ortskerns. Über die L53 wird der Bahnhof mit dem Markt und dem Großräschener See verbunden. Derzeit forciert die Stadt eine Verlagerung der Wohngebiete von den DDR-Plattenbausiedlungen im Westen der Stadt hin zum nördlichen Seeufer, das den Entwicklungsschwerpunkt innerhalb Großräschens darstellt. Der See wird voraussichtlich im Jahr 2026 für die öffentliche Nutzung freigegeben. Die Hoffnung der Stadt ist, dass mit dem See und dem IBA-Areal eine touristische Entwicklung einsetzt.

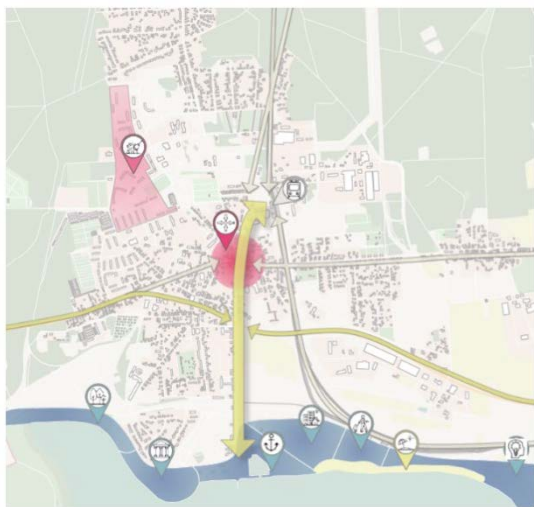


Abb. 72: Aktuelle Planungen & Entwicklungen (eigene Darstellung)



Abb. 73: Schwarzplan (eigene Darstellung)



Abb. 74: Zielorte & Wegeverbindungen (eigene Darstellung)



Abb. 75: Straßenhierarchie (eigene Darstellung)

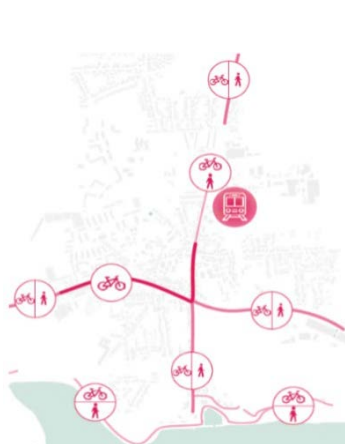


Abb. 76: Radverkehrsnetz (eigene Darstellung)

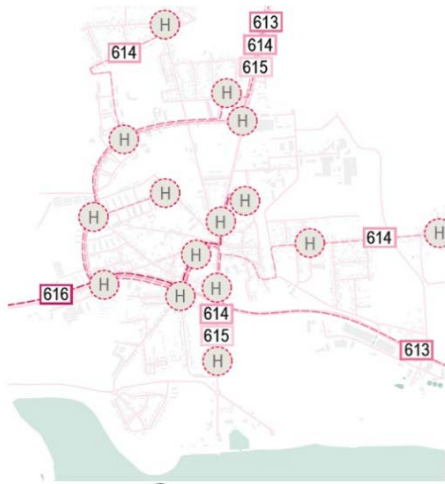


Abb. 77: Buslinien (eigene Darstellung) – *Stimme zur Stadt, Vor-Ort-Befragung*



„Ich wohne im Süden der Stadt und muss immer zum REWE am Den Großräschener See und das IBA Areal, die hier in den letzten Jahren entstanden sind, finde ich wirklich super. Am Wochenende und in der Saison, kommen hier auch wirklich einige Leute an. Wo der Bahnhof liegt weiß ich eigentlich gar nicht so genau. Die Bahnverbindung ist wirklich nicht gut und vom Bahnhof müsste man auch erst mal eine lange Zeit laufen um zum See zu kommen. Bahnhof laufen. Ein Bus fährt nur ganz selten. Zu Fuß gehe ich dann aber doch lieber durch die Wohnviertel statt über die laute Landstraße.“

„Den Großräschener See und das IBA Areal, die hier in den letzten Jahren entstanden sind, finde ich wirklich super. Am Wochenende und in der Saison, kommen hier auch wirklich einige Leute an. Wo der Bahnhof liegt weiß ich eigentlich gar nicht so genau. Die Bahnverbindung ist wirklich nicht gut und vom Bahnhof müsste man auch erst mal eine lange Zeit laufen um zum See zu kommen.“

– *Stimme zur Stadt, Vor-Ort-Befragung*



„Ich hab früher im Bahnhof gearbeitet, das war so vor ca. 30 Jahren. Damals waren wir ca. 150 Beschäftigte. 10 Jahre später waren es nur noch 60 Beschäftigte und kurz danach stand der Bahnhof leer. Immerhin verfällt das Bahnhofsgebäude heute nicht mehr, sondern wird als Gesundheitsstudio weiter genutzt.“

– *Stimme zur Stadt, vor Ort- Befragung*



Abb. 78: Blick auf das Gesundheitsstudio „Alter Bahnhof“



Abb. 79: Bahnhofsumfeld (eigene Darstellung)

Großräschen verfügt...

- mit dem Großräschener See und dem IBA-Gelände über große **touristische Potenziale**.
- über große **Entwicklungspotenziale am Großräschener See** und im Stadtzentrum, die Chancen für eine attraktive Weiterentwicklung der Stadt mit neuen Wohnformen bieten.
- über eine **gute Anbindung durch die Bahn** an die Region und die Großstädte, wie Berlin, Dresden und Leipzig.
- über einen **Bahnhof in räumlicher Nähe zum Stadtkern** und dem Potenzial ein Entreé für die Seestadt Großräschen zu werden.
- über einen **Betreiber eines Gesundheitsstudios im Bahnhof**, der das Gebäude saniert hat und instandhält.
- im Bahnhofsumfeld über große Freiflächen, die **gestalterische Potenziale** bieten.

Großräschen hat Defizite...

- bei der **Anknüpfung des Bahnhofs an die Stadt**. Insbesondere bei der Verbindung zum Altmarkt und dem Großräschener See, gibt es funktionale sowie gestalterische Defizite.
- bei der **Ausgestaltung des Bahnhofsumfelds**. Das Nahversorgungszentrum verdeckt den Bahnhof und nimmt dem Bahnhofsgebäude seine Repräsentations- und Orientierungsfunktion.
- in der Wirkung des **Bahnhofs als Entreé in die Stadt** sowie in der leitenden Funktion des Bahnhofs in Bezug zum Stadtzentrum, dem Großräschener See und dem IBA-Gelände.
- in der **Alleinstellung des Großräschener Sees** im Lausitzer Seenland. Durch das mögliche Überangebot an touristischen Einrichtungen in der Region stehen die Seen in Konkurrenz zueinander.
- im Angebot von **Verkehrswegen für den Umweltverbund**. Vor allem dem Radverkehr mangelt es an dezidierten Verkehrswegen.



Abb. 80: Stärken und Schwächen (eigene Darstellung)

2.5.2 Szenarien

Szenario 1: „Haltestelle Unbekannt“

Das Szenario „Haltestelle Unbekannt“ ist geprägt von einem Fehlschlag in der touristischen Entwicklung sowie weiterhin rückläufigen Bevölkerungszahlen und einer sehr homogenen Altersstruktur, mit vielen älteren Menschen. Durch ein Ausbleiben der touristischen Entwicklung Großräschens und einem unverminderten Rückgang in der Bevölkerungsgröße, kommt es zu einem Abschwung in nahezu allen Bereichen der Stadtentwicklung. Letztlich führt das zu einer Verwahrlosung des Bahnhofsumfelds, der von der Stadtbevölkerung gemieden wird.

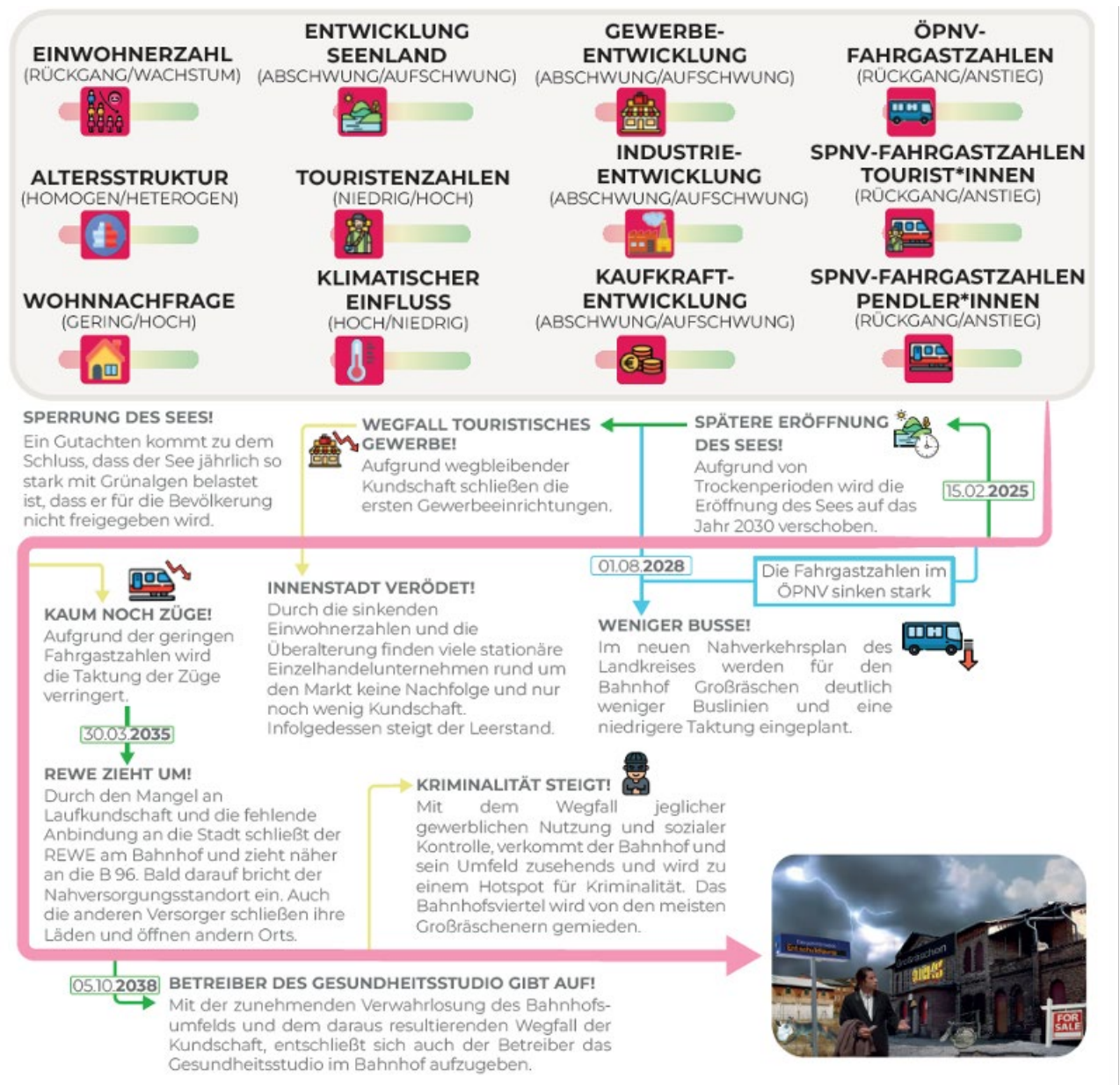


Abb. 81: Stellschrauben und Annahmen Szenario 1 - „Haltestelle Unbekannt“ (eigene Darstellung)

Szenario 2: „Florida der Lausitz“

Im Szenario „Florida der Lausitz“ entwickelt sich Großräschen zu einem Ruhesitz für eine zusehends älter werdende Bevölkerung. Vorwiegend am Seeufer entstehen dabei neue altersgerechte Wohnungen. Eine touristische Entwicklung Großräschens findet nur in geringem Umfang statt. Durch ein gesichertes Angebot an Daseinsgrundfunktionen, welches sich vor allem auf ältere Menschen konzentriert, nimmt der Bahnhof eine wichtige Versorgungsfunktion für Stadt und Umland ein.

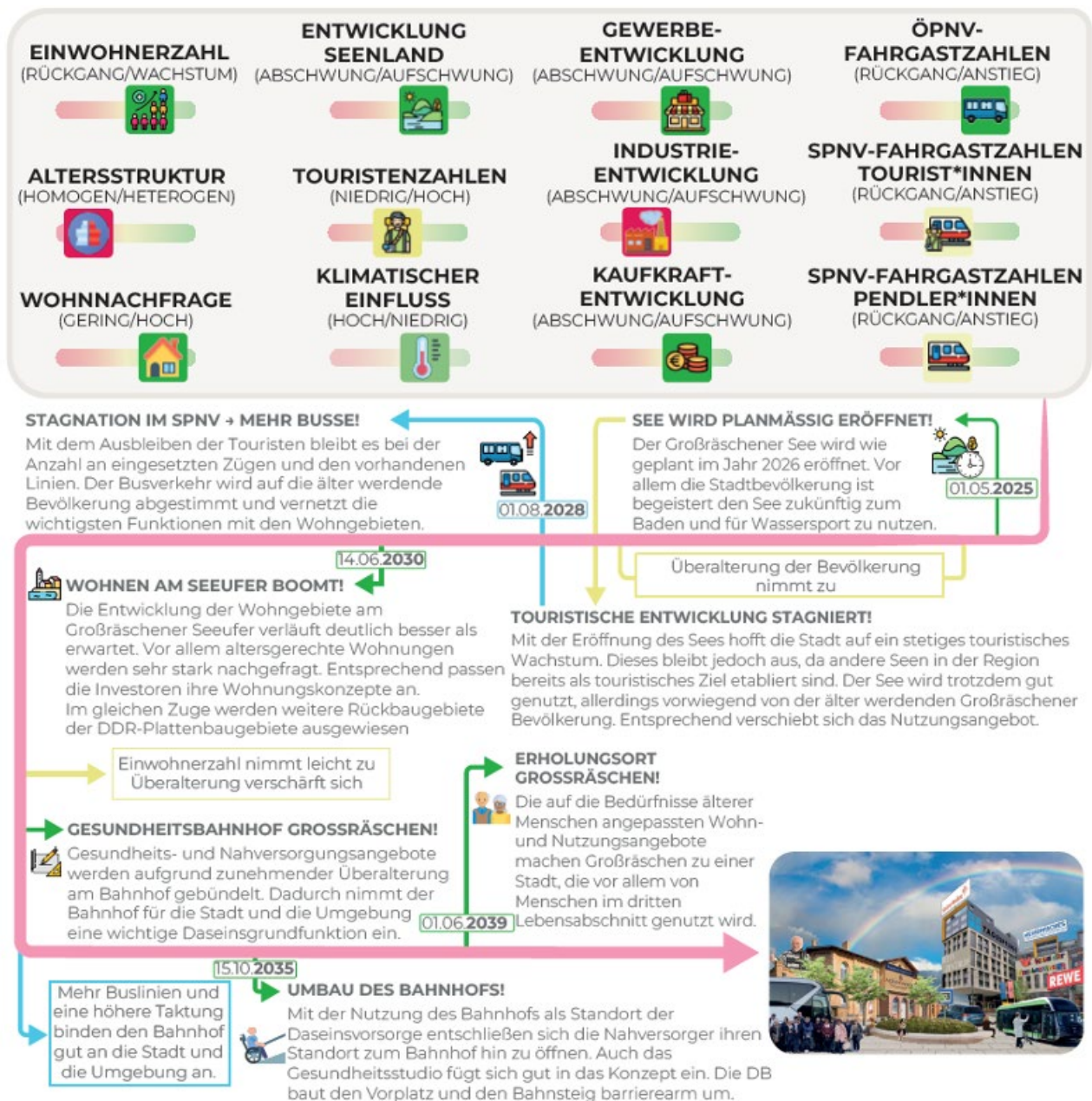


Abb. 82: Stellschrauben und Annahmen Szenario 2 - „Florida der Lausitz“ (eigene Darstellung)

Szenario 3: „Tor zum Lausitzer Seenland“

Das Szenario "Tor zum Lausitzer Seenland" ist geprägt von einer steigenden touristischen Bedeutung Großräschens innerhalb des Lausitzer Seenlands. Durch eine erfolgreiche Verkehrswende hin zum ÖPNV und SPNV nimmt der Bahnhof eine überragende Bedeutung in der Erschließung des Lausitzer Seenlands ein. Durch die gute verkehrliche Erreichbarkeit, das breit aufgestellte Angebot an Verkehrsmitteln und touristischen Versorgungsbetrieben, wird der Bahnhof zu der Mobilitätsdrehscheibe im Lausitzer Seenland.

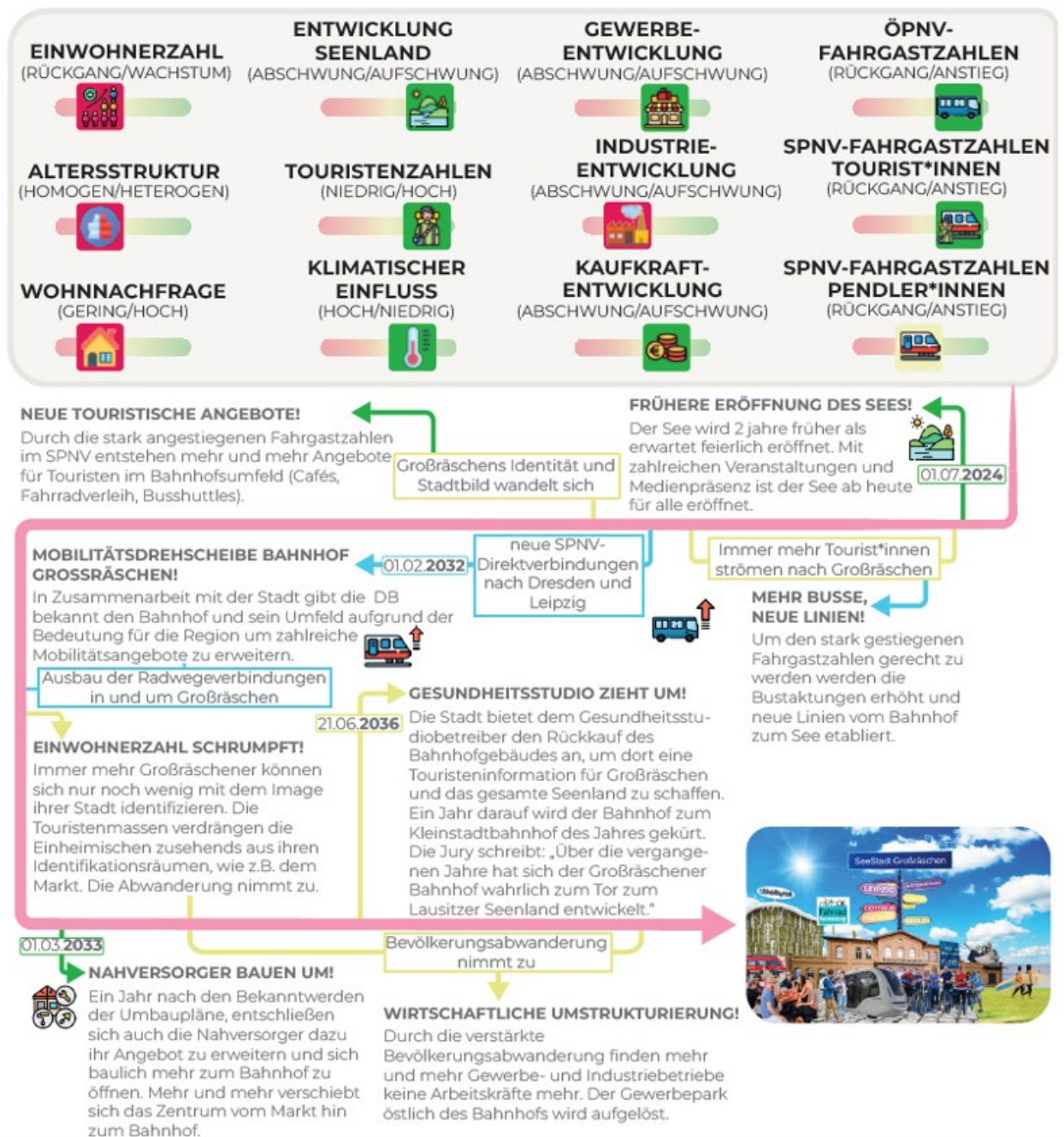


Abb. 83: Stellschrauben und Annahmen Szenario 3 - „Tor zum Lausitzer Seenland“ (eigene Darstellung)

2.5.3 Leitbild

Entwickelt aus den Szenarien „Florida des Ostens“ und „Tor zum Lausitzer Seenland“ ergibt sich das Leitbild „Seeachse Großräschen - Ausflüge und Ruhestand an neuen Ufern“. Mit diesem Leitbild positioniert sich Großräschen als altersgerechter Wohnstandort und lebenswerte Stadt mit einer abgesicherten Daseinsvorsorge. Gleichzeitig wird eine kontinuierliche, das Stadtbild prägende aber nicht dominierende Entwicklung des Tourismus forciert. Dieser bringt im Bereich der Nutzungsangebote Synergieeffekte für eine älter werdende Bevölkerung mit sich. Die drei räumlichen Teilbereiche Bahnhofsviertel, Markt und Seeufer werden über die Seeachse verknüpft. Jeder dieser Teilbereiche erfüllt dabei ein Nutzungsprofil, das über ein räumliches Leitziel definiert ist.

Das Bahnhofsviertel etabliert sich als belebtes Zentrum mit ergänzenden Funktionen zu Markt und Seeufer. Daseinsgrundfunktionen bündeln sich an diesem Ort, wie medizinische Versorgung, Nahversorgung und Mobilitätsangebote. Zudem nimmt der Bahnhof als ausgestaltetes Entrée in die Stadt eine wichtige Repräsentations- und Wegeleitfunktion innerhalb der Stadt und dem Lausitzer Seenland ein.

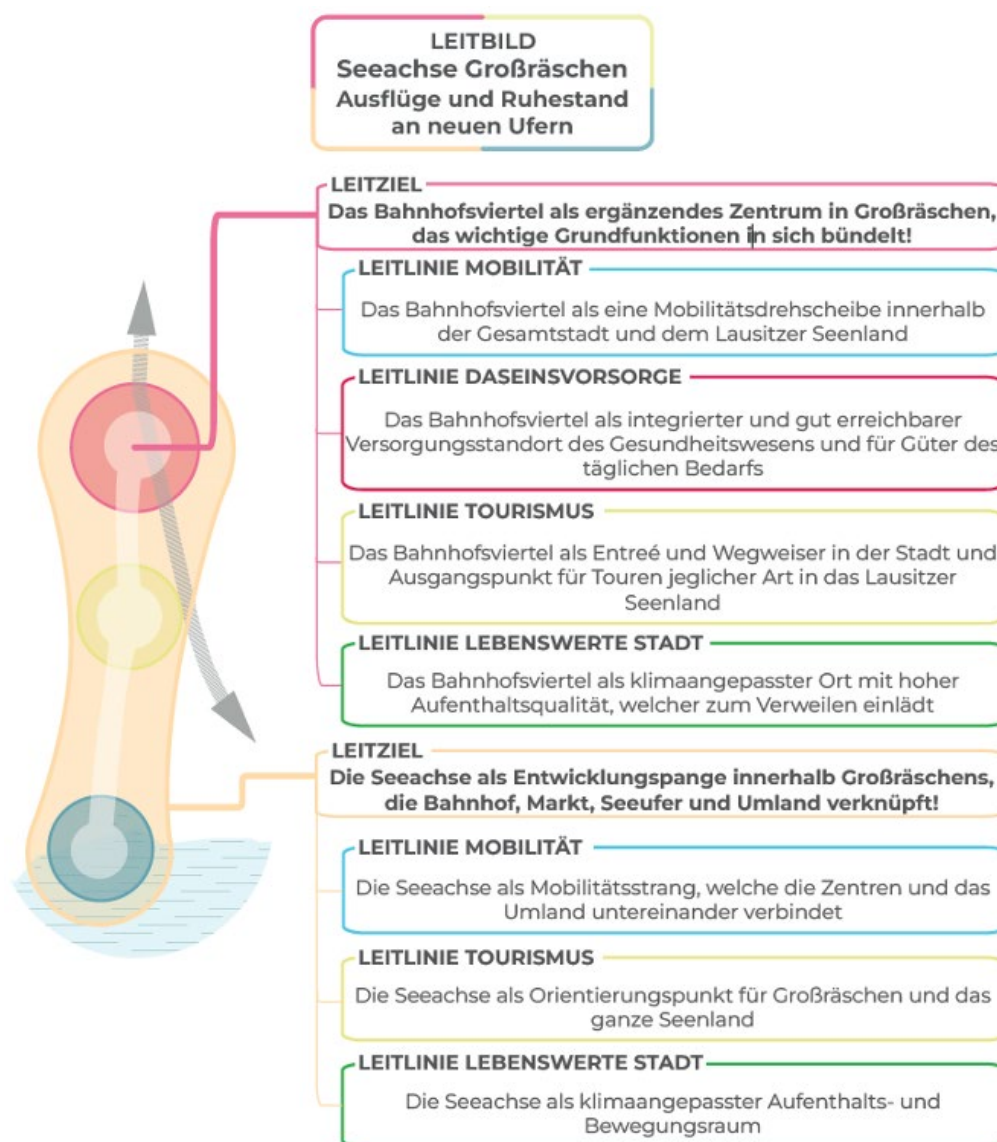


Abb. 84: Leitbild „Seeachse Großräschen“, Leitziele und Leitlinien Teil 1 (eigene Darstellung)

Die Seeachse als verknüpfende Entwicklungsspanne zwischen den Teilbereichen nimmt als Bewegungsraum eine wichtige Funktion in der Anbindung und Orientierung innerhalb der Stadt ein. Der Markt wird als identitätsstiftende Mitte Großräschens gesichert und dient vor allem der Großräschener Bevölkerung als sozialer Treffpunkt innerhalb der Stadt. Das Seeufer dient vorwiegend der Naherholung und dem Wohnen. Touristische Angebote sowie beruhigte Wohngebiete, lassen das Ufer zu einem belebten Teil der Stadt werden. Über eine gut ausgebautes ÖPNV- und Fahrradnetz ist dieses mit den anderen Zentren der Stadt verbunden.

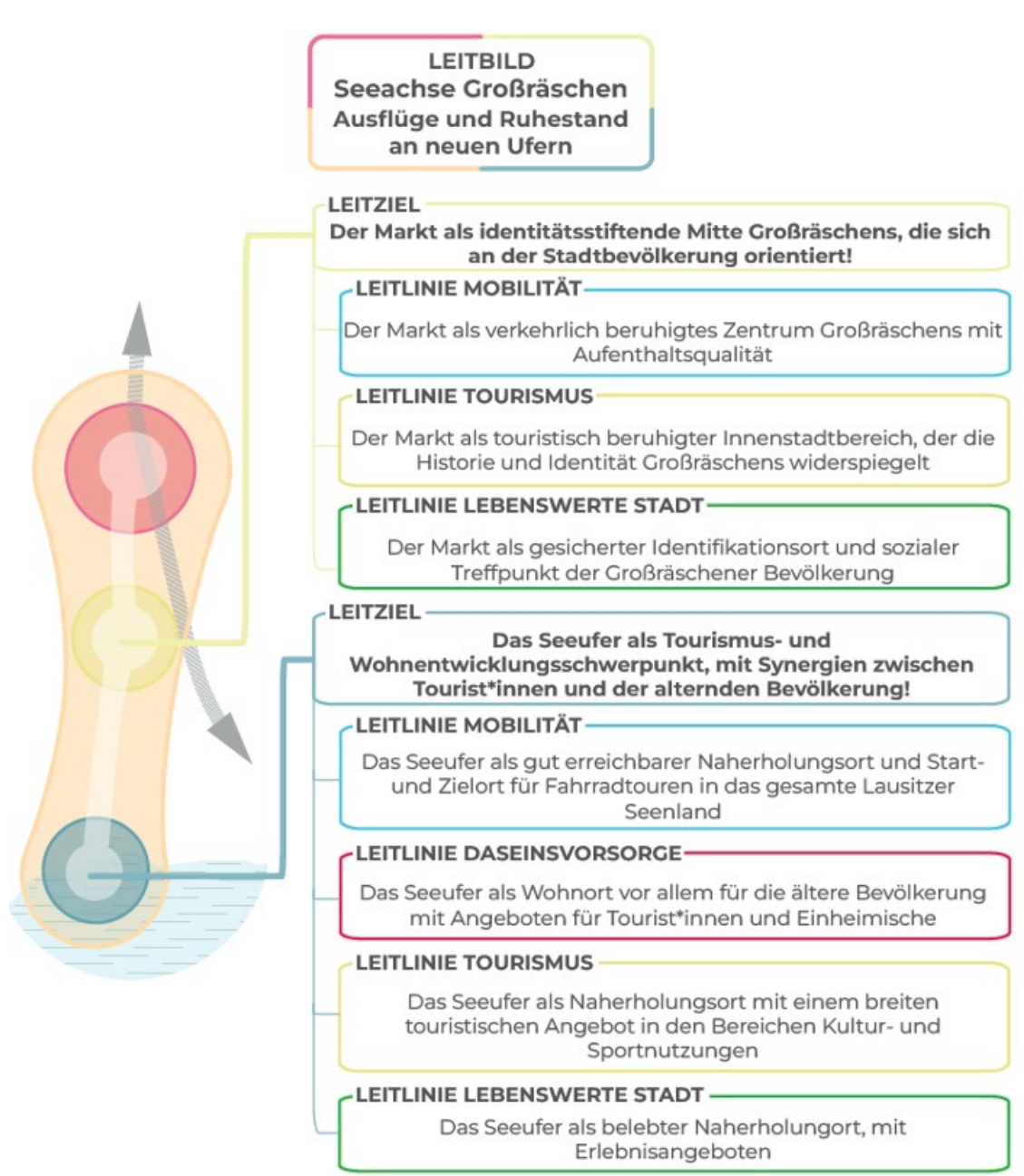


Abb. 85: Leitbild „Seeachse Großräschen“, Leitziele und Leitlinien Teil 2 (eigene Darstellung)

2.5.4 Konzept

Aufbauend auf den im Leitbildprozess definierten Leitzielen und Leitlinien für die drei Teilbereiche Bahnhofsumfeld, Markt und Seeufer sowie der Seeachse, geben die drei Isometrien einen Überblick sowie eine Verortung der wichtigsten Maßnahmen zum Erreichen des Leitbilds.

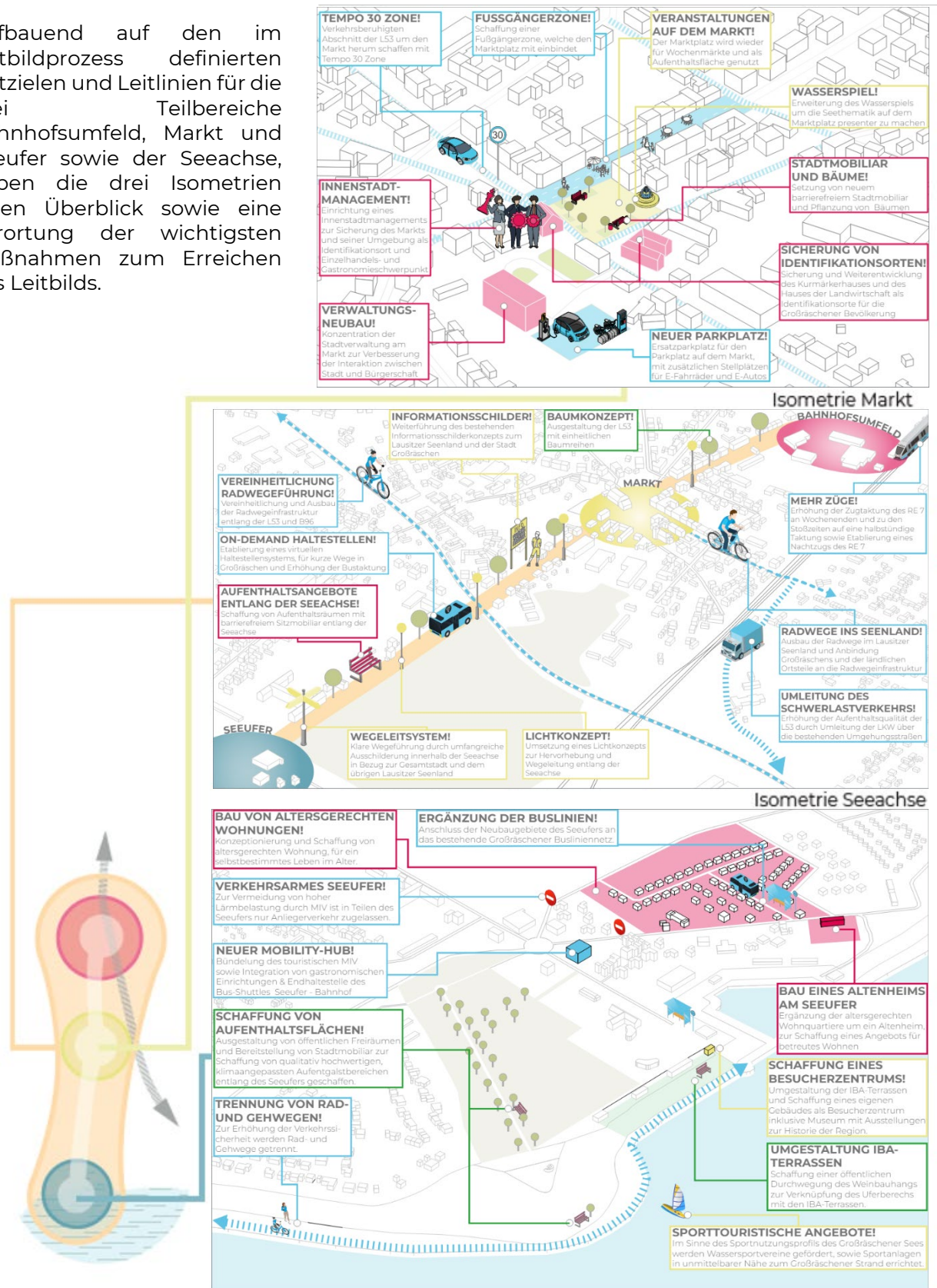


Abb. 86: Konzeptideen und Maßnahmen für die räumlichen und funktionalen Teilbereiche (eigene Darstellung)

Das Bahnhofsumfeld von Großräschen erfährt eine Neugestaltung, um zu einem vielseitigen Zentrum heranzuwachsen, das essenzielle Daseinsgrundfunktionen für die Stadt als auch die umliegenden Orte vereint. Die Straße am Bahnhof dient als repräsentative Zufahrt und wird um einen breiten Vorplatzbereich mit Aufenthaltsqualität ergänzt. Südlich der Straße wird ein Mobility Hub in das vorhandene Nahversorgungszentrum integriert. Dieser Hub erweitert das Mobilitätsangebot vor allem für Tourist*innen und fügt im Erdgeschoss zusätzliche Angebote zur Nahversorgung hinzu. Die bisher brachliegende Fläche im nördlichen Teil des Bahnhofsumfeldes wird durch ein integriertes Gesundheitsstandortkonzept mit MVZ, Seniorenresidenz und betreutem Wohnen mit angeschlossenen Stadtpark aufgewertet. Der Bahnhofsvorplatz erhält eine großzügige Neugestaltung, inklusive eines Wasserspiels, das als einladendes Entrée zur Seestadt Großräschen wirkt.



Abb. 87: Perspektive Bahnhofsvorplatz (eigene Darstellung)

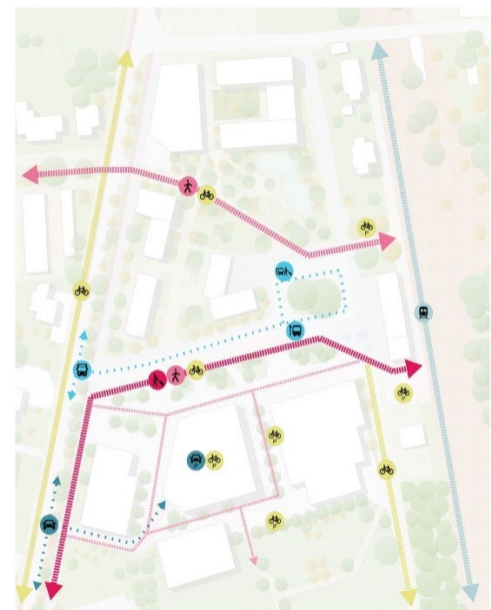
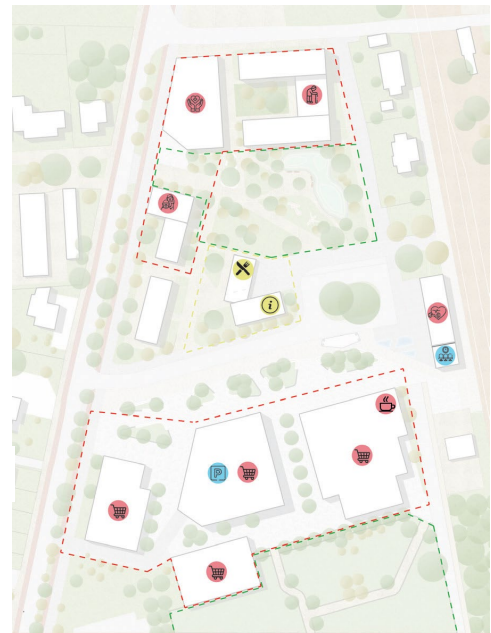


Abb. 88: Rahmenplan Bahnhofsumfeld mit Nutzungen und Wegebeziehungen (eigene Darstellung)

3 Aufgabenstellung und Kontext Uni Kassel

Das Bachelor- und Masterstudienprojekt „Schmölln im Wandel –Daseinsvorsorge einer Kleinstadt“ des Fachgebiets Stadterneuerung und Planungstheorie beschäftigte sich am Beispiel der Stadt Schmölln mit der Fragestellung, wie die Themen Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit Stadtentwicklungsprozesse einer Kleinstadt integriert werden können.

Das Lehrprojekt wurde von Lena Knacker und Sebastian Block betreut, die zu dem Zeitpunkt zugleich als wissenschaftliche Mitarbeiter/innen in das von Dr. Arvid Krüger geleitete Forschungsprojekt ISDN – Integrierte Strategie für Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit (BMBF-Förderung) involviert waren, dass die Universität Kassel gemeinsam mit der Stadt Schmölln in Thüringen durchführt. Titel des Studienprojekts war daher auch: „Schmölln im Wandel – Daseinsvorsorge einer Kleinstadt;“ hier sind Teile des Projekts dokumentiert, die sich mit Kleinstadtbahnhöfen befassen bzw. in diesem Kontext eng mit der Reallaborphase des Forschungsprojekts verzahnt waren, sodass die Lehrtätigkeit als Forschendes Lernen ausgerichtet werden konnte.

Das Studienprojekt ist eingebettet in den Rahmen des BMBF-Forschungsprojektes „ISDN – Integrierte Strategie für Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit in ländlichen Räumen“. Das Forschungsprojekt verknüpft die bisher oft alleinstehenden Herausforderungen der Daseinsvorsorge und der klimaangepassten Entwicklung, indem es das Instrument der integrierten Stadtentwicklungskonzepte (ISEK) weiterentwickelt und der Kommune damit ein Instrument gibt, um Nachhaltigkeit und Daseinsvorsorge kommunal zu steuern.

In dem Studienprojekt wurde deshalb der Fokus auf die Erarbeitung von Entwürfen und Konzepten für konkrete öffentliche Räume und Teilaspekte der Daseinsvorsorge Schmöllns gelegt.

Schmölln ist eine Kleinstadt mit ca. 12.000 Einwohner:innen im Osten Thüringens im Landkreis Altenburger Land. Sie ist teilfunktionales Mittelzentrum, liegt ca. 60km von Leipzig entfernt und besteht neben der Kernstadt auch aus einer Reihe dörflich-ländlicher Siedlungsstrukturen. Durch die Gebietsreform in Thüringen hat sich Schmölln merklich vergrößert, sodass die Stadt nun 44 Ortsteile umfasst. Zudem bildet Schmölln gemeinsam mit Gößnitz einen interkommunalen Verbund.

Ausgehend von einer ANALYSE, die anhand von Begehungen und Interviews während der Exkursionswoche vorgenommen wurde, sollte nicht nur unter städtebaulichen Gesichtspunkten, sondern auch durch die RÄUMLICHE ÜBERSETZUNG der funktionell-abstrakten Themen Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit, der jeweils gewählte Schwerpunktbereich weiterentwickelt werden. Neben der Innenstadt, den Gewerbegebieten, der Gesundheitsinfrastruktur und der Mobilität bildete auch der Bahnhof und dessen Umfeld einen Untersuchungsraum.

Im benannten Forschungsprojekt wurde ein „Dezentrales Reallabor“ durchgeführt, das die zentralen Themen - unter anderem eben die Entwicklungspotenziale des Bahnhofsviertels - zu unterschiedlichen Zeiten und an unterschiedlichen Orten zwischen Dezember 2022 und Juli 2023 durchführte (Quelle Thüringenreader II). Teil dieser Aktivitäten war eine mit Bürgerschaft und Studierenden durchgeführte Charette rund um den Bahnhof Gößnitz. Die Ergebnisse dieser Charette, eingebettet in die transfer- und anwendungsorientierte Forschung werden hier ebenfalls dokumentiert.

3.1 Bahnhof Schmölln

Vivien Hartmann, Nicole Makonin, Jasmin Pass, Hanna von Pawlowski, Keven Türetken

Bahnhöfe sind zentrale Dreh- und Angelpunkte für ihre Städte. Sie fungieren oftmals als Verkehrsknotenpunkte und nehmen somit eine herausragende Rolle ein, indem sie Umsteigepunkte sowie Start- oder Ziel-Orte für verschiedene Alltagswege sind. Im Rahmen des Studienprojektes "Schmölln im Wandel - Daseinsvorsorge einer Kleinstadt", wurde daher der Bahnhof Schmölln mit seinem Umfeld als Schwerpunktthema betrachtet. Dabei war es von Interesse herauszufinden, welche Bedeutung der Bahnhof für die Stadt Schmölln einnimmt und welche Anbindungen er ermöglicht. Im folgenden Beitrag werden die Ergebnisse des Projektes dargestellt.

Aufgrund der räumlichen Nähe zur Hochschule für Gesundheit in Gera und der Ansammlung lokaler medizinischer Einrichtungen in Schmölln soll mit dem Konzept für Schmölln eine Verbindung zwischen Gesundheitsversorgung und -bildung initiiert werden. Während junge Einwohner:innen Schmöllns somit die Möglichkeit haben, in der Stadt zu wohnen und in den lokalen Pflegeheimen zu arbeiten, können sie innerhalb von 20 Minuten Fahrtzeit berufsbegleitend die Bildungsangebote in Gera wahrnehmen. Um die Rahmenbedingungen dafür zu setzen, ist es erforderlich, das Bahnhofsareal zu einem urbanen Lebensraum zu entwickeln, der sich an den Bedürfnissen seiner Bewohner:innen orientiert. Gleichzeitig muss der Bahnhof in seiner verkehrlichen Funktion gestärkt werden.



Abb. 89: Leitbild des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)

Bedeutung des Bahnhofs für die Daseinsvorsorge

Wie viele andere Städte im ländlichen Raum in Thüringen, sieht sich auch die Stadt Schmölln mit sinkenden Bevölkerungszahlen und einer älterwerdenden Stadtgesellschaft konfrontiert. (TLS 2023) Jugendliche und junge Erwachsene nehmen in Bezug auf die demografische Entwicklung eine Schlüsselrolle ein. So zeigt sich, dass die Beschäftigungsperspektive und weiterführende Bildung, wie beispielsweise das Studium, einen immensen Einfluss auf den Wegzug aus ländlichen Räumen haben. (Beierle et al. 2016: 20) Auch in Schmölln ziehen Studienangebote viele junge Menschen in die größeren Städte, wie Gera oder Erfurt und zum Teil in die Metropolen nach Westdeutschland. In diesem Zusammenhang spielt der Bahnhof in Schmölln eine Schlüsselrolle, da er Schmölln mit vielen Universitäts- und Hochschulstädten verbindet. Damit können Angebote wahrgenommen werden, die von der Stadt Schmölln als Mittelzentrum selbst nicht angeboten werden können. Die Attraktivierung des Bahnhofsumfelds in Kombination mit der Anknüpfung an das bestehende und nächstgelegene Hochschulangebot, kann somit eine Perspektive im demografischen Wandel bieten, indem junge Fachkräfte, die sich noch in der Ausbildung befinden, in Schmölln gehalten werden können.

3.1.1 Bestandsaufnahmen des Schmöllner Bahnhofsumfeldes

Der Bahnhof in Schmölln bietet mit dem Anschluss an den überregionalen Schienenpersonenverkehr, Anbindungen an fast alle größeren Städte in Thüringen. Neben den Universitätsstädten Jena und Gera können somit auch die Landeshauptstadt Erfurt und die Metropole Leipzig erreicht werden.

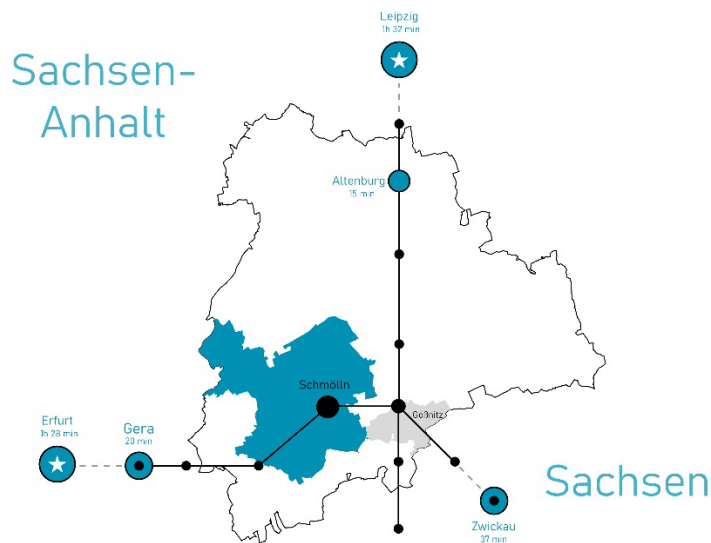


Abb. 90: Überregionale Erreichbarkeit des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)

Bei Betrachtung des Bahnhofs zeigt sich, dass er von einer Ballung verschiedenster medizinischer Einrichtungen umgeben ist. Neben dem Ärztehaus mit zahlreichen Fachärzten sind darüber hinaus auch größere Pflegeeinrichtungen vorhanden.



Abb. 91: Pflegeeinrichtungen im Umfunde des Bahnhofs (eigene Darstellung)

Wenn es um die fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs geht, lässt sich feststellen, dass ein großer Teil des Kerngebietes der Stadt Schmölln innerhalb von zehn Minuten vom Bahnhof aus erreicht werden kann. Die Innenstadt liegt dabei ca. acht Minuten zu Fuß entfernt.



Abb. 92: Fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs (eigene Darstellung)

Bei der Betrachtung des Bahnhofsumfelds fällt insbesondere das große Angebot an brachliegenden und untergenutzten Flächen auf. Insgesamt wirkt das Areal nordwestlich des Bahnhofs dadurch eher heruntergekommen, im Gegensatz zum zur Innenstadt gerichteten südöstlichen Teil, der eine attraktive Wohnlage bietet.

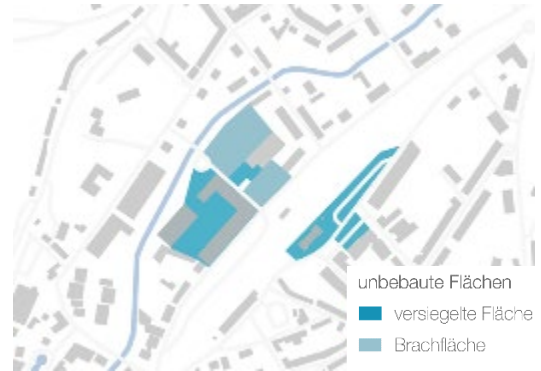


Abb. 93: unbebaute Flächen im Bahnhofsumfeld (eigene Darstellung)



Abb. 94: Erschließung des Bahnhofs (eigene Darstellung)

SWOT-Analyse

Für eine eingehende Analyse des Bahnhofsumfeldes wurde die SWOT-Methode gewählt, bei der die Kategorien für die Analyse aus der Herausarbeitung der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken bestehen.

Stärken zeigen sich zum einen in der Mobilität, da der Bahnhof eine sehr gute Anbindung in Richtung der Oberzentren Gera, Jena und Leipzig bietet und gleichzeitig Teil der Mitte-Deutschland-Verbindung ist. Weiterhin verfügt der Bahnhof über einen großen Park+Ride-Parkplatz mit Ladestationen für E-Fahrzeuge. Der direkt angrenzende Busbahnhof bietet mit den Buslinien F & H zusätzliche Busverbindungen für den Stadtverkehr. Die Wildblumenwiese wertet das Bahnhofsumfeld auf und ein begrünter Bahnhofsvorplatz bietet Sitzmöglichkeiten.

Allerdings gehört es zu den Schwächen, dass sich der Bahnhofsvorplatz nicht, wie man es vermuten würde, vor dem Bahnhofsbauwerk befindet. Die Mobilität am Busbahnhof wird durch die fehlende Barrierefreiheit eingeschränkt. Zudem sorgen geschlossene Wartehäuschen durch ihre Ausführung mit Glaswänden bei warmen Temperaturen für zunehmende Hitze. Zusätzlich verstärken zahlreiche versiegelte Flächen den Hitzestau. Im Hinblick auf den Lebensraum zeigen sich zudem einige Gebäude baufällig.

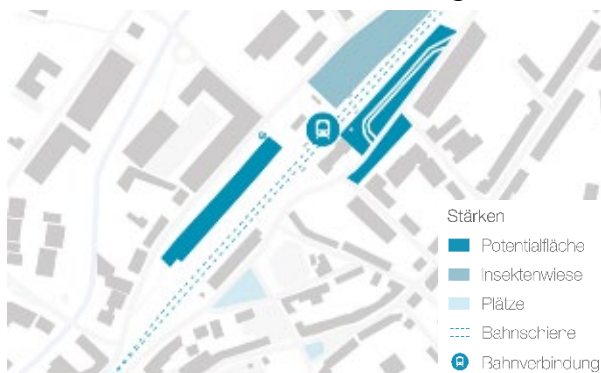


Abb. 95: Stärken des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)



Abb. 96: Schwächen des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)

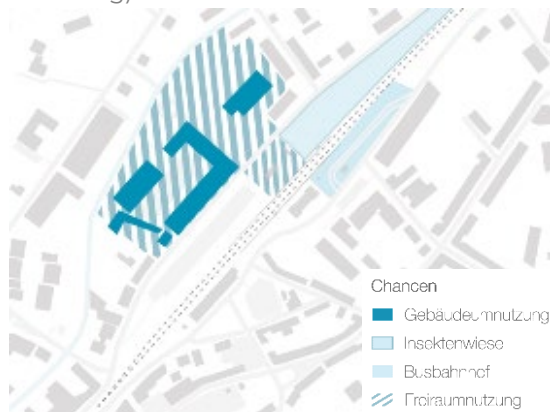


Abb. 97: Chancen des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)

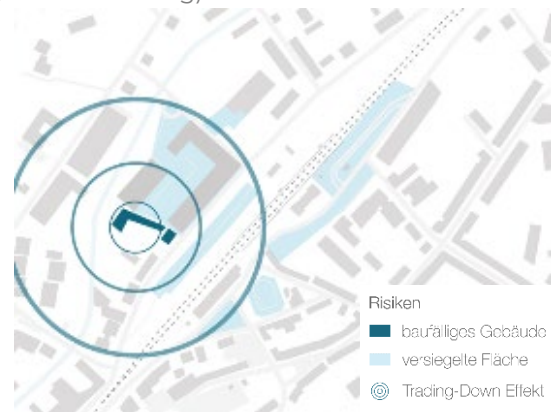


Abb. 98: Risiken des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)

Als Chancen kristallisieren sich die Umnutzung und Aufwertung der bereits vorhandenen Baustruktur, als auch des Freiraums heraus, um zusätzlichem Zerfall und Leerstand entgegenzuwirken. Außerdem sollte die Aufenthaltsqualität der Wildblumenwiese und des Busbahnhofs gesteigert werden. Die Verfügbarkeit von unbebauten Flächen bietet die Möglichkeit, barrierefreien und bedarfsgerechten Wohnraum für die älter werdende Gesellschaft zu schaffen.

Als Risiken lassen sich vor allem die zahlreichen Hitzeinseln benennen, die durch die versiegelten Flächen entstehen und durch den Klimawandel, im Zuge der steigenden Temperaturen, verstärkt werden. Vor allem die ältere Bevölkerung ist dadurch in den Hitzemonaten besonders gefährdet, da es an ausreichenden Verschattungen auf dem Weg in die Innenstadt mangelt. Die Brachflächen und das baufällige Gebäude auf der Rückseite des Bahnhofs können einen Trading-Down-Effekt verursachen und das Gebiet, insbesondere vor dem Hintergrund des Bevölkerungsrückgangs, unattraktiv machen.

3.1.2 Konzept – Der Bahnhof Schmölln als Schlüssel

Das Konzept für den neuen Bahnhof und das dazugehörige Umfeld ist in drei Bereiche unterteilt, die bereits im Leitbild dargestellt werden: den Lebensraum (blau), den Mobilitätsraum (rot) und die Vernetzung (grün).

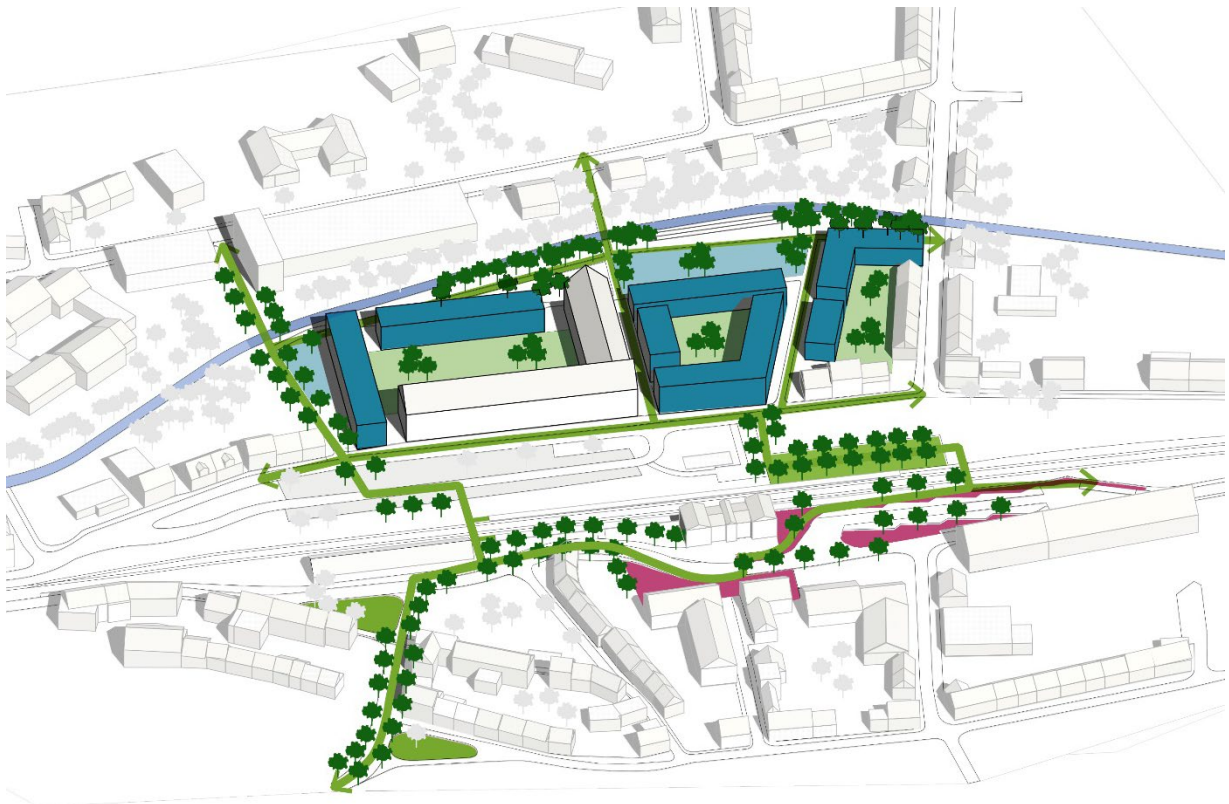


Abb. 99: Räumliches Konzept des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)

Das Handlungsfeld Lebensraum, stellt ein neues Wohnquartier in unmittelbarer Bahnhofsnähe dar. In diesem soll Junges Wohnen mit betreutem Wohnen vereint werden, um die bisher ungenutzten Freiflächen sowie das baufällige Gebäude durch qualitativen Wohnungsbau zu ersetzen. Die versiegelten Innenhöfe weichen im Zuge der städtebaulichen Entwicklung einer neuen Bebauung zugeführt und es entstehen qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen. Der Bahnhof wird durch diese Entwicklung zum Eingangs- und Ausgangstor, insbesondere für die Bewohnenden des Quartiers, die die Studien- und Bildungsangebote der angebundenen Oberzentren nutzen.

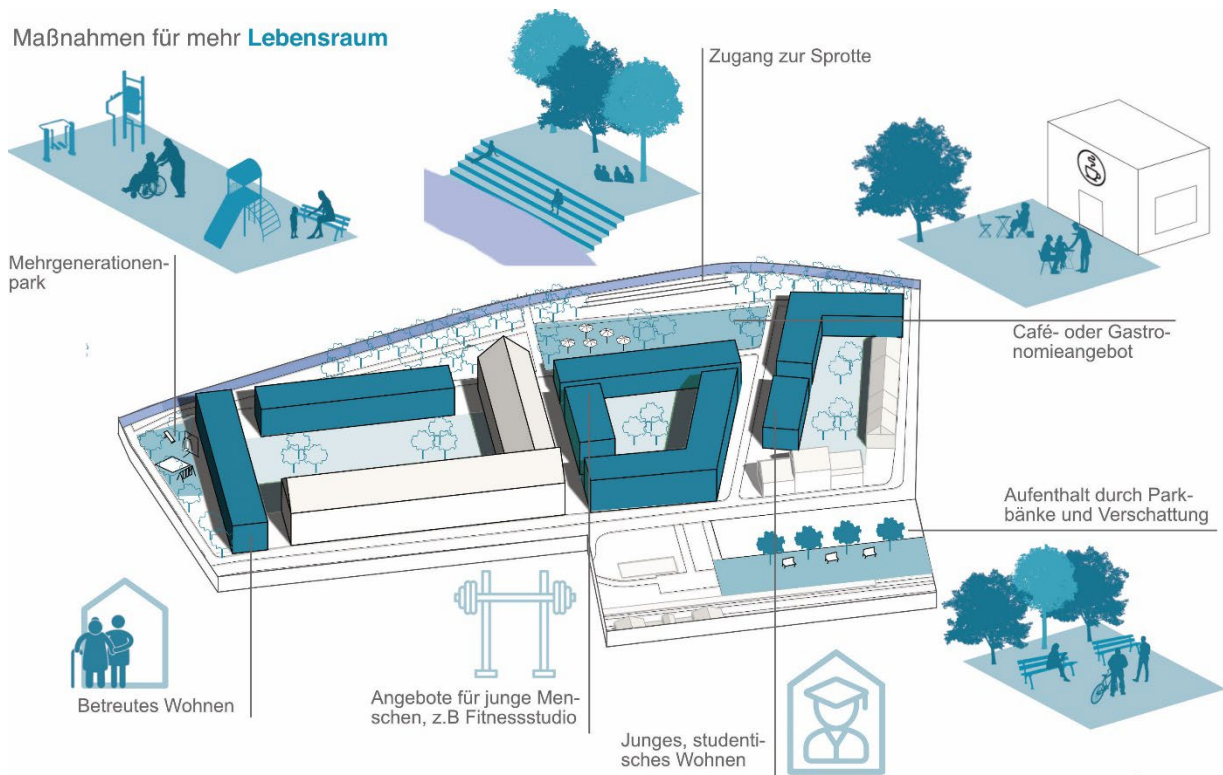


Abb. 100: Maßnahmen im Handlungsfeld „Lebensraum“ am Bahnhof Schmölln (eigene Darstellung)

Ein weiteres Handlungsfeld soll darauf abzielen, die Mobilitätsfunktion zu stärken. Konkret umfasst dies die Aufwertung des Busbahnhofs zu einem attraktiveren Wartebereich. Eine Erweiterung der Mobilitätsangebote soll den Bahnhof in seiner Funktion stärken. Darüber hinaus wird ein neuer Bahnhofsvorplatz ausgewiesen, der sich direkt vor dem Bahnhofsgebäude befindet und somit den Bahnhof als solches in den Vordergrund rückt und zugleich einen Aufenthaltsort schafft.

Maßnahmen für einen stärkeren **Mobilitätsraum**

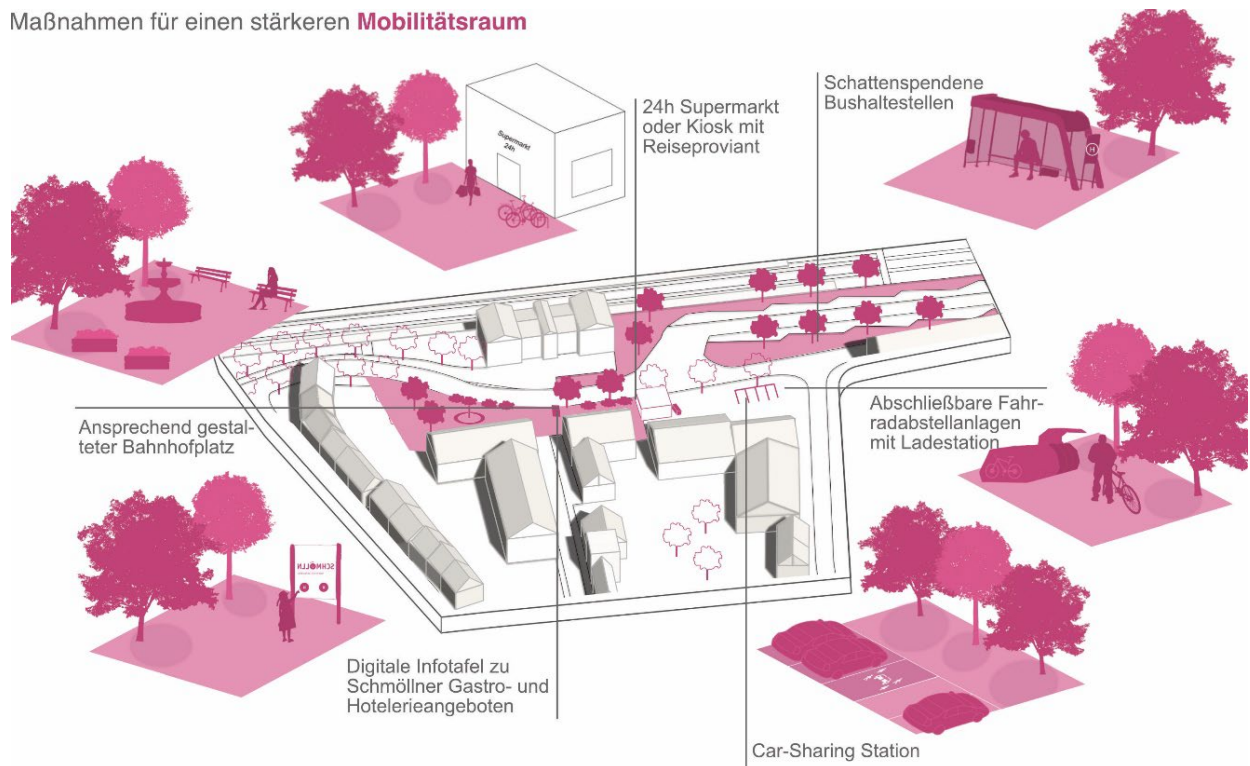


Abb. 101: Maßnahmen im Handlungsfeld „Mobilitätsraum“ am Bahnhof Schmölln (eigene Darstellung)

Mit dem dritten Handlungsfeld, der Vernetzung mit dem Leitbild der Stadt der kurzen Wege, wird die Verbindung des neuen Wohnquartiers mit dem Bahnhof und die weiterführende Verbindung von dem Bahnhof in die Innenstadt thematisiert. Hierbei steht insbesondere die Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt im Vordergrund, die entlang zweier bestehender kleiner Parkanlagen an der Kurzen Straße verläuft. Die direkte Wegeführung sorgt gleichzeitig für eine Belebung der Innenstadt.

Maßnahmen für die **Vernetzung** der beiden Räume

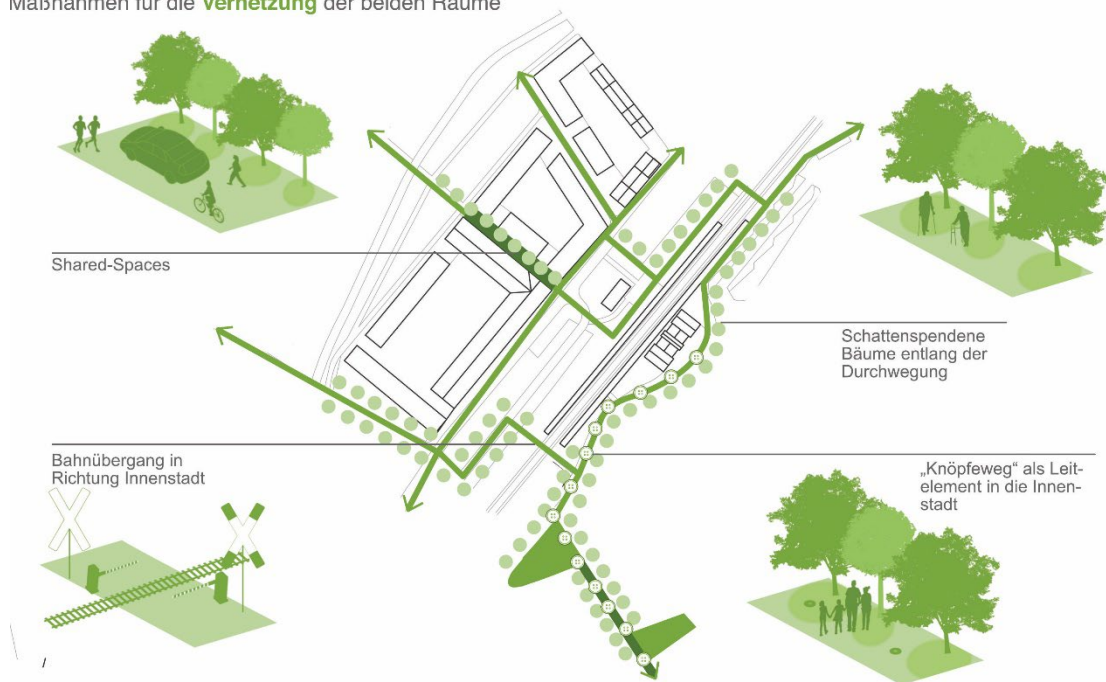


Abb. 102: Maßnahmen im Handlungsfeld „Vernetzung“ am Bahnhof Schmölln (eigene Darstellung)

Der Bahnhof als attraktiver Lebensraum

Hinter dem Bahnhof entsteht ein neues Quartier, das einen bisher untergenutzten Bereich mit Leben füllt. Dieser bietet vielfältige Möglichkeiten für Menschen jeden Alters und schafft eine Verbindung zwischen den Generationen durch Maßnahmen wie den Mehrgenerationenplatz, Cafés und den Zugang zum nahe gelegenen Fluss Sprotte. Die Grünfläche am Bahnhof wird zusätzlich mit gemütlichen Sitzelementen und schattenspendenden Bereichen gestaltet, um den Begegnungsraum positiv zu beeinflussen.

Neben Maßnahmen für den Lebensraum wird auch die Mobilität gestärkt, indem abschließbare Fahrradabstellanlagen und eine Car-Sharing-Station die flexible Nutzung verschiedener Verkehrsmittel am Bahnhof ermöglichen. Neue, schattenspendende Bushaltestellen machen den Wartebereich attraktiver und weitere Elemente wie z.B. Blumenbeete sorgen für eine ansprechende Gestaltung. Der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz wird zu einem Treffpunkt und dient gleichzeitig als einladender Eingangsbereich zum Bahnhof. Eine digitale Informationstafel bietet den ankommenden Reisenden direkte Informationen über die Angebote der Stadt, während ein kleiner 24h-Supermarkt die schnelle Versorgung mit Reiseproviant ermöglicht.

Um alle Ziele und Maßnahmen miteinander zu verknüpfen, wird eine klare Wegführung geschaffen. Baumalleen leiten Besucher:innen und Bewohner:innen gleichermaßen vom neuen Quartier zum Bahnhof und in die lebendige Innenstadt, wobei sie angenehmen Schatten spenden. Zusätzlich wird ein „Knöpfeweg“ angelegt, der die Geschichte Schmöllns als Knopfstadt aufgreift und eine noch deutlichere Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt schafft. Ein neuer Bahnübergang verbessert die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit; er öffnet das Quartier zur restlichen Stadt.

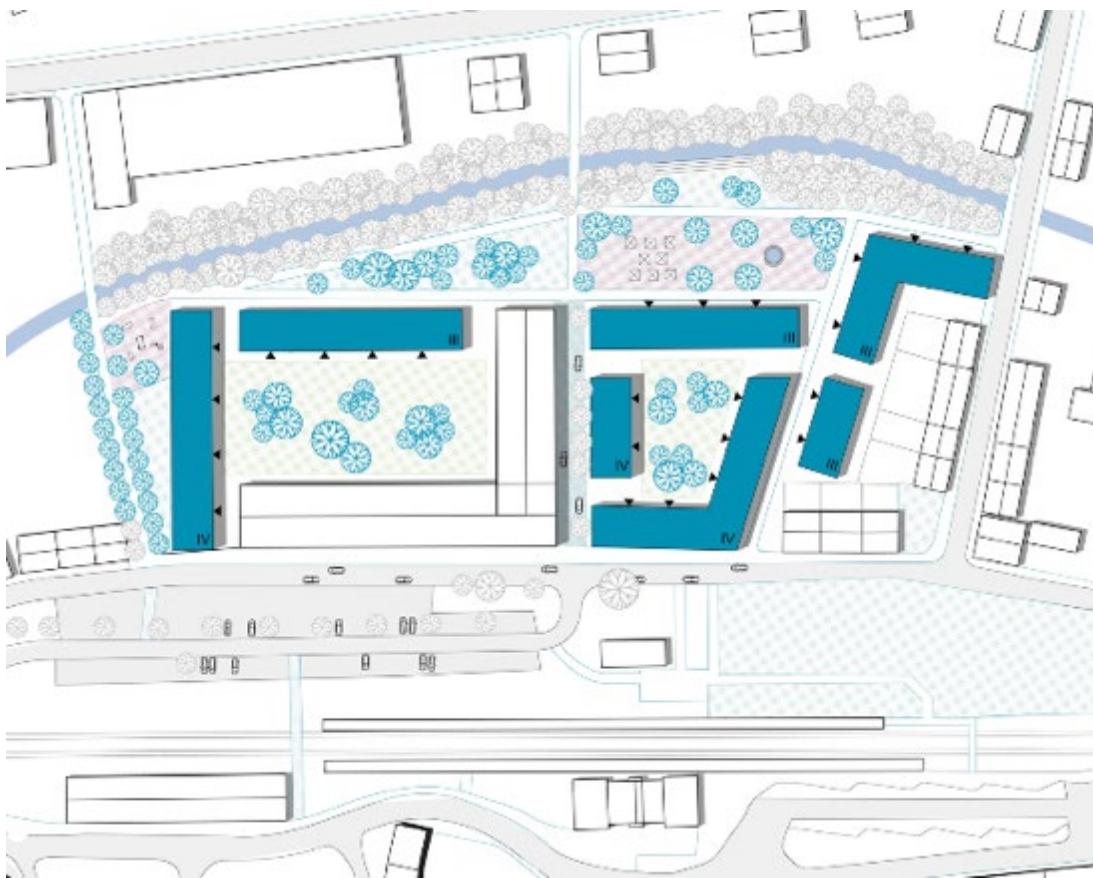


Abb. 103: Städtebaulicher Entwurf des Bahnhofs Schmölln (eigene Darstellung)

Ein neues Quartier entsteht

Das neue Bahnhofsquartier wird entlang der Sichtachsen zum Bahnhofsgebäude entwickelt, um eine Verbindung zum Wohnquartier herzustellen und das Bahnhofsgebäude in Szene zu setzen. Die bestehende Straße, die direkt ins Zentrum des Quartiers führt, wird zu einem Shared Space umgestaltet, um den Menschen mehr Freiraum und Bewegungsmöglichkeiten zu bieten. Die offene und urbane Blockrandbebauung orientiert sich an der bestehenden Bebauung und schafft halböffentliche Innenhöfe, die von den Bewohnenden genutzt werden können. Gleichzeitig sorgen die Öffnungen in der Bebauung für eine Durchlüftung der Innenhofbereiche. Die neue Bebauung ist überwiegend mehrgeschossig, um bedarfsgerechten Wohnraum schaffen zu können. Die westlichen Gebäude in der Nähe der Sprotte sind aufgrund ihrer ruhigen Lage für betreutes Wohnen vorgesehen, während das Bestandsgebäude und das angrenzende Gebäude am Quartiersplatz eine Mischnutzung mit Fitnessbereich, Gemeinschaftsräumen oder einem Café bieten. Die übrigen Gebäude sind dem Wohnen vorbehalten. Eine Grünfläche entlang der Sprotte bietet naturnahe

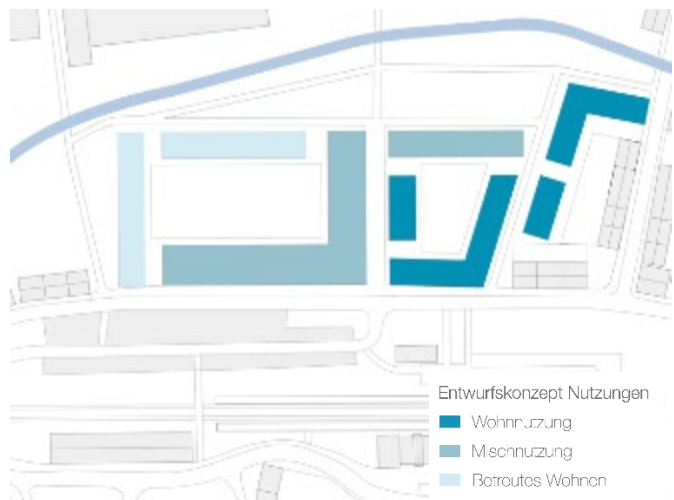


Abb. 104: Gebäudenutzung (eigene Darstellung)

Aufenthaltsmöglichkeiten für alle Bewohner:innen Schmöllns. Ein neuer Quartiersplatz mit einem Café wird als Begegnungsraum entstehen.

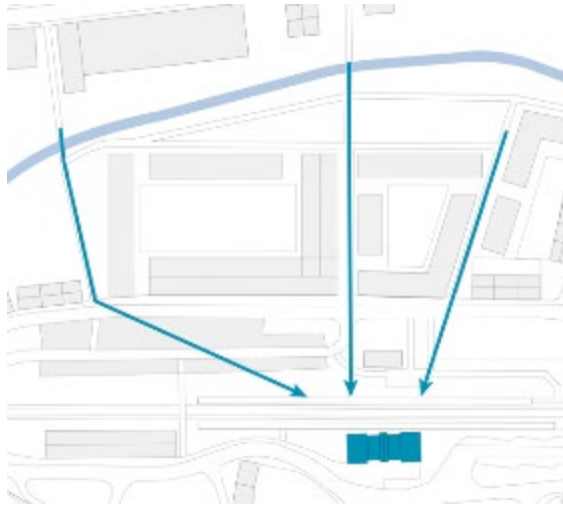


Abb. 105: Sichtachsen (eigene Darstellung)

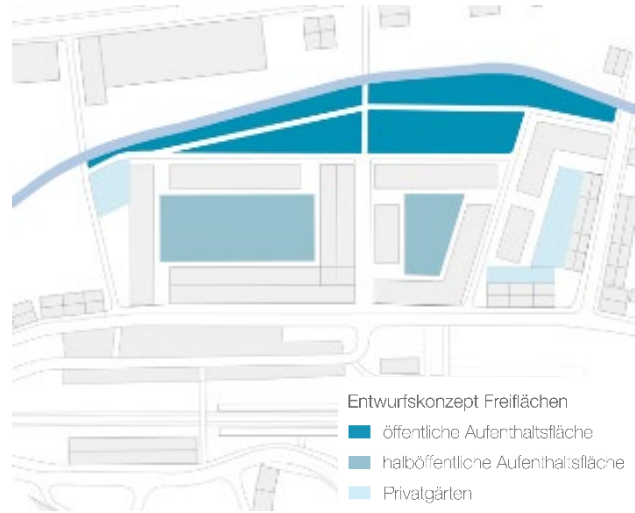


Abb. 106: Freiflächennutzung (eigene Darstellung)

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Bahnhof in Schmölln mit seinem Umfeld ein hohes Entwicklungspotential bietet und zu einem neuen Impulsgeber für die zukünftige Bahnhofs- und Stadtentwicklung werden kann. Das vorgestellte Konzept zeigt Möglichkeiten auf, wie dies geschehen kann und stellt gleichzeitig ein Leitbild dar, wie ein Bahnhof in einer Kleinstadt zu einem zukunftsfähigen Mobilitätszentrum, Aufenthalts- und Lebensraum werden kann.

3.2 Die stadtentwicklungspolitische Begleitung der Verkehrswende: Mit der ISDN zum Bahnhofsviertelbebauungsplan für Gößnitz

Dr. Arvid Krüger

Der Beitrag ist eine gekürzte Übernahme des Berichts über das Reallabor zum Bahnhof Gößnitz des Forschungsprojekts ISDN (Krüger 2024); hier wird auf die Charette und die dort entstandenen Visionen fokussiert; die eng mit der Forschenden Lehre der Universität Kassel im Rahmen des hier dokumentierten Studienprojekts stattfanden.

Mit der Frage, wie aus einem Bahnhof ein Mobility Hub wird – und damit aus einer verkehrlichen Anlage ein urbaner Ort – beschäftigte sich das Forschungsprojekt ISDN im Rahmen der Reallaborphase 2023, denn Kleinstadtbahnhöfe werden zu wichtigen Transitorten zwischen Metropole und dem ländlichen Raum. Im Rahmen der Charette (ISDN 2024) im Mai 2023 wurde das Gebiet rund um den Bahnhof Gößnitz begangen, aus den städtebaulichen Schlussfolgerungen im Rahmen der Auswertung der Charette wurde dann das Plangebiet abgegrenzt. Das Besondere dieser Charette war, dass sie mit Bürger:innen und Student:innen stattfand und das Forschungsprojekt ISDN eng mit der Lehre verknüpft wurde. Deswegen findet hier auch eine Dokumentation der Ideen aus der Charette bzw. dessen Weiterverarbeitung im Planspiel des Forschungsprojekts ihren Platz.

Die Charette diente der Herleitung der Ziele und Zwecke des für dieses Planspiel erarbeiteten fiktiven Bebauungsplans (dokumentiert in Krüger 2024). Während der Erarbeitung einer städtebaulichen Idee für das Bahnhofsumfeld reifte die Idee, nicht nur einen Masterplan zu machen oder das Bahnhofsviertel als Vertiefung eines ISEKs zu begreifen (hinsichtlich der Herleitung ortsspezifischer Ziele aus gemeindeweiten Handlungsnotwendigkeiten steht das ISEK weiterhin als Methode Pate), sondern die Idee gleich in die Formalien eines Bebauungsplans zu gießen. Forschungs- und Praxispartner diskutierten im Dezember 2023 dann diese Möglichkeit, einen Angebotsbebauungsplan für das Gebiet aufzustellen, der als etabliertes formales Instrument einerseits in der Lage ist, umfassend und integriert eine Vision für dieses Gebiet in Regularien zu fassen – ist aber andererseits ein aufwändiges Verfahren für eine kleine Kommune.

Wenn die Metropolen in ihrer Alltagsmobilität vermehrt auf SPNV (Schienenpersonennahverkehr) und Mikromobilität (z.B. Leihräder und –roller) setzen (Rammler/Schwedes 2018), demgegenüber das eigene – elektrifizierte – Auto oder Fahrrad im ländlichen Raum unverzichtbar bleibt, dann wird es jene Orte wie den Bahnhof Gößnitz geben, an denen ein Wechsel der Mobilitätsmodi stattfindet, wenn die Menschen sich zwischen Metropole und ländlichem Raum hin und her bewegen. Gößnitz ist ein historischer Bahnknoten; hier kreuzen sich die historische Sächsisch-Baierische Eisenbahn, die 1844/51 von Leipzig nach Zwickau bzw. Hof fertiggestellt wurde und die Mitte-Deutschland-Verbindung (1865: Gößnitz – Gera, 1858 Dresden – Zwickau mit dem nach Gößnitz führenden Abzweig). Der Bayerische Bahnhof in Leipzig ist inzwischen ein unterirdischer S-Bahnhof und einer von mehreren Innenstadtbahnhöfen, der sächsischen Metropole, die aktuell bereits 1-2x/Stunde von Gößnitz aus mit der S5/S5X erreicht werden. Die gleichen Züge fahren ebenfalls den Leipziger Hauptbahnhof und den Flughafen Halle-Leipzig sowie Halle an. Nach Abschluss der aktuellen Bauarbeiten (Deutsche Bahn 2024) ist ein ungefährer Halbstundentakt vorgesehen, zusätzlich zu der stündlichen Express-S-Bahn.

Insofern trifft es sich ganz gut, dass mit dem zurzeit stattfindenden Umbau des Bahnhofs im Rahmen der Ausbaumaßnahme Leipzig – Hof – Karlsruhe (ebenda) ein zweiter, westlicher Zugang zur Walter-Rabold-Straße entsteht. Die vom aktiven Bahnverkehr nicht mehr

genutzten Flächen rund um den 2023 entstandenen Treppenaufgang eignen sich, die Flächenbedarfe für Park & Ride an einer Straße anzulegen, die ohnehin als Zubringer ins nahe Gewerbegebiet dient. Auch Buslinien sind hier denkbar. Damit eröffnen sich Möglichkeiten für die Neugestaltung der Ostseite, jener Seite, die zur Stadt und zum Fluss zeigt.

Ideen braucht das Bahnhofsumfeld an der Ostseite viele: Das alte Bahnhofsgebäude ist längst abgerissen und wäre in seiner Dimension auch gar nicht mehr für Mobilitätsangelegenheiten notwendig, erst recht im Zeitalter des Deutschlandtickets („Flatrate“ für den Nahverkehr ohne die Notwendigkeit eines mehrfachen Ticketkaufs) und der Tatsache, dass viele Umsteigevorgänge in Zukunft wohl zwischen Bahnsteigen (S-Bahn) und dem Westausgang an der Walter-Rabold-Straße (E-Auto, E-Fahrrad) stattfinden werden. Der Weg zur Pleiße ist direkt hinter dem Ausgang, zwar nur schwer zu finden, ermöglicht aber einen direkten Zugang zum Fluss. Dessen hier anliegende Hochwasserschutzwiesen könnten in Zukunft der Naherholung dienen. Über den Fluss kommt man direkt zur historischen Wohnbausubstanz des Städtchens und entlang eines möglichen alternativen Fußwegs via August-Bebel-Straße in die Stadtmitte. Direkt am Bahnhof befinden sich die Villa Jehn und der dazugehörige Garten, ein historisches Kleinod der Industriegeschichte (Jehn war Fabrikant) und heute ein noch im Dornröschenschlaf liegender baukulturell wachzuküssender Ort (und vielleicht auch ein Garten, der als „Sommerwarteraum“ dienen könnte).

Parallel zu den Bahnschienen verlaufen zwei Erschließungsstraßen parallel, wenn auch in unterschiedlichen Höhen (ca. 1-3m). Durch die Verlagerung von Park&Ride-Verkehren von dort auf die Walter-Rabold-Straße böte sich zumindest eine Neuordnung der Erschließung an. Möglicherweise wäre ein Aufbrechen der Versiegelung hier von Vorteil. Diese Analyse der Herausforderungen konnte bei der Begehung von den Teilnehmenden bei der Charette geteilt werden, auch wenn es einen Moment schwerfiel, sich eine Straße weg- statt auszudenken. Die kürzlich erst von der Stadt geschaffenen P+R-Plätze wurden Anfang 2024 ohnehin auf die Westseite verlagert und fielen nicht ersatzlos weg. Das überzeugte bereits bei der Charette; dass bei einer Bahnhofsumfeldgestaltung die Verkehrsarten nicht gegeneinander ausgespielt werden. Jeder Verkehrsart ihren Platz zu gönnen, bedeutet aber auch, zu teilen und aufeinander Rücksicht zu nehmen.

Darüber hinaus wurde diskutiert, ob wieder Gebäude am Bahnhof entstehen sollen und welche Nutzungen dort denkbar wären. Eine Gepäckannahme und viel Gebäudefläche für Ticketschalter wie im 20. Jahrhundert entsprechen nicht den Anforderungen des heutigen, des 21. Jahrhunderts, ebenso wenig wird es eine Bahnhofsgaststätte im Stil dieser Jahrzehnte geben. Nichtsdestoweniger ergeben gastronomische Angebote Sinn. Die Charette bot den Rahmen für die Einbeziehung solch anekdotischen Wissens und unmittelbarer Alltagserfahrungen. Mit dem Abriss des Bahnsteigs stellt sich außerdem die Frage, ob an das lange Bahnsteigdach auch in einer ganz neuen Form erinnert werden kann. Hier äußerten die Teilnehmer Ideen von entsprechend hoch aufgestellten Photovoltaikanlagen, die ein Dach bilden, sowohl auf beiden Bahnsteigen als auch auf einem neuen P+R-Parkplatz. Hier kann sich eine qualitätvolle Gestaltung zeitgenössischer funktionaler Anforderungen (erneuerbare Energie) mit der Erinnerung an ein baukulturelles Erbe des vergangenen Jahrhunderts verbinden.

Einig war man sich, dass Gößnitz als Bahnhof etwas Besonderes bleiben wird, nicht nur aufgrund seiner Funktion als Knoten zwischen der S-Bahn und der Mitte-Deutschland-Verbindung und der sichtbar manifesten Güterverkehrsfunktion (Autoverladegleise). Die Bahnhofsumfeldgestaltung in Gößnitz wird immer primär eine Aufgabe der Freiraumplanung sein, also der Gestaltung eines qualitätvollen öffentlichen Raums.



Abb. 107: Walter-Rabold-Straße nach dem Umbau (eigene Darstellung)



Abb. 108: Villa Jehn (eigene Darstellung)



Abb. 109: Zugang zu den Gleisen (eigene Darstellung)



Abb. 110: Doppelte Erschließung, Am Bahnhof und Max-Jehn-Straße (eigene Darstellung)

Doch wofür, außer zum Umsteigen, braucht's den Bahnhof? So gut der Anschluss für Göbnitz nach Leipzig ist, so „nichtexistent“ ist der Bahnhof als städtebauliche Figur. Dass es kein Bahnhofsgebäude mehr gibt und dass auch das unmittelbare Umfeld durch Brachflächen geprägt ist, mag in dieser Dichte in Göbnitz einen Extremfall darstellen, aber leerstehende oder gar verschwundene Bahnhofsgebäude und eine weitläufige Situation von Leerständen und Brachflächen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs sind inzwischen ein verbreitetes Bild im ländlichen Raum.

Es liegt auf der Hand, dass ein moderner S-Bahnhof mit Halbstundentakt nach Leipzig einen Bedeutungsgewinn verspricht. Doch der Bedeutungsgewinn hört nach den derzeitigen Planungen an der Treppe auf, über die man den Bahnhof verlässt. Was der Bahnhof wie viele andere benötigt, ist ein unmittelbares Umfeld, das ihn zu einem Mobility Hub werden lässt: einem einladenden Ort mit der Möglichkeit, zwischen verschiedenen Mobilitätsformen bequem zu wechseln. Insofern trifft es sich ganz gut, dass ein zweiter, westlicher Zugang zur Walter-Rabold-Straße entsteht. Die vom aktiven Bahnverkehr nicht mehr genutzten Flächen rund um den in diesem Sommer 2024 entstehenden Treppenaufgang eignen sich, die Flächenbedarfe für Park & Ride an einer Straße anzulegen, die ohnehin als Zubringer ins nahe Gewerbegebiet dient. Auch Buslinien sind hier denkbar. Damit eröffnen sich Möglichkeiten für die Neugestaltung der Ostseite, jener Seite, die zur Stadt und zum Fluss zeigt.

Ein zukünftiger Alltag am Bahnhof Gößnitz? Visionen für ein kleinstädtisches Bahnhofsviertel im ländlichen Raum

Zuallererst ist so ein Bahnhofsviertel ein Ort der Mobilität, genauer, ein Ort des Wechsels des Mobilitätsmodus. Viele Details der anstehenden Verkehrswende lassen sich nicht wirklich prognostizieren. Denn es ist schlicht nicht klar, ob es wirklich einen Verkehrsmodus gibt, der ähnlich wie jene aus dem 19. Jahrhundert – Fahrrad (1817), Eisenbahn (1835 in Deutschland) und Auto (1886) – wirklich ebenso wie die drei vorgenannten in der Lage ist, für mehr als 100 Jahre disruptiv unseren Alltag zu verändern. Bleiben wir also erstmal bei den dreien: Da lassen sich durchaus zwei Trends in die Zukunft fortschreiben: Erstens: Das Auto wird in den Metropolen eine geringere Rolle spielen als früher. Zweitens: in der Fläche des ländlichen Raums wird ein Individualfahrzeug weiterhin gebraucht, es bleibt mutmaßlich zumeist beim vierrädrigen, (elektro-)motorisierten Kfz, ergänzt um das ein oder andere teilweise (elektro-)motorisierte Zweirad: Roller, Fahrrad, Motorrad.

Denn die Bahn verbindet Metropole und ländlichen Raum. Gerade weil dem Auto in den Metropolen der Platz fehlt (mit Stau als Folge), werden die Fahrzeiten mit dem Auto in die Metropole unattraktiver, zudem gibt es dann das Problem der Parkplatzsuche (auch als Kostenfrage, vgl. Umweltbundesamt 2020). Durch den Ausbau der Bahnstrecken mit dem Schwerpunkt Erreichbarkeit der Metropolen – und man muss sich nur eine Karte des Eisenbahnnetzes geordnet nach Streckengeschwindigkeiten vor Augen führen und weiß, dass es um die schnelle Erreichbarkeit der Metropolen geht, auch wenn die Hochgeschwindigkeitsstrecke durch den ländlichen Raum führt – steigt hier die Attraktivität auch der regionalen und suburbanen Bahnverkehre, wenn sie vollständig oder teilweise über die ausgebaute Bahninfrastruktur gehen.

Es lässt sich also für die Alltagsmobilität mit einer gewissen Prognosesicherheit postulieren, dass attraktiver werdende Bahnstrecken zwischen Metropole einerseits und suburbanen bzw. ländlichen Raum andererseits die Fahrgastzahlen steigen lassen, was sowohl auf erhöhte Pendlerzahlen insgesamt zurückzuführen, aber auch von einem Umstieg vom Auto auf die Bahn aus rationalen Gründen mit dem Zweck, vom Land in die Metropole (oder in die Gegenrichtung) zu pendeln. Das lässt sich auch an den Fahrgastzahlen der Bahnlinien rund um die Metropolen ablesen, Angebotsverbesserungen auf der Schiene ziehen immer Fahrgaststeigerungen, meist über den streckenbezogenen Prognosen, mit sich (Schwedede/Ringwald 2021, Köhler 2007), verwiesen sei exemplarisch auf Brandenburg (Krüger 2021), aber auch auf die Einleitung in diesem Band.

Für Gößnitz lässt sich also exemplarisch postulieren, dass bei einem zuverlässigen (ungefähren) Halbstundentakt der S-Bahn ein paar Leute mehr als früher in die Züge steigen – oder eben auch am Bahnhof Gößnitz aussteigen. Wenn man sich nur auf die Hub-and-Spoke-Funktion als Verkehrsknoten (Aebischer et al. 2022) beschränkt, dann lässt sich vorstellen, dass man von neu gemachten Bahnsteigen barrierefrei zu einem städtebaulich ansprechenden Platz mit Verkehrsfunktion kommt. Ob sich in diesem Zusammenhang das Wort Mobility Hub (ebenda) im Sprachgebrauch durchsetzen wird, wenn die Planung von einer Verkehrsfläche für unterschiedliche Modi spricht oder ob es beim Wort „Parkplatz“ bleiben wird, mag die Zeit zeigen, aber auf dieser Verkehrsfläche stehen nicht nur selbst besessene Autos, sondern es wird unterschiedlich gesicherte Fahrradparkplätze geben und vermutlich wird man sich das ein oder andere Fahrzeug leihen kann. Ob man dafür in ein Ladenlokal geht oder nur das eigene Smartphone braucht, wird die Zeit zeigen, städtebaulich sollte jedenfalls der Anspruch bestehen, dass ein etwaiges Ladenlokal gut integriert an die Verkehrsfläche angrenzt (oder als bauliche Nebenanlage auf derselben, um im Duktus der Bauleitplanung zu bleiben) und wenigstens minimalen baukulturellen

Standards entspricht.

Doch was macht man an so einem Bahnhof noch außer Ankommen und Abfahren? Dazu sollen die folgenden kurzen Szenarien entwickelt werden, welche hier auch die Diskussionen „am Karren“ während der Charette systematisch zusammenfassen und damit auch ein bisschen dokumentieren, welche Debatten sich zwischen Studierenden- und Bürgerschaft entfalteteten.

Arbeit: Am Bahnhof gibt es in unmittelbarer Nähe Büroarbeitsplätze – ob als Co-Working-Space, als Front Office eines lokalen Unternehmens, als Bürogebäude mit flexiblen Mietgrößen, als „Inkubator“ oder „Gründerzentrum“ (bekannte, zugegebenermaßen eher schwammige Begriffe aus der Wirtschaftsförderungspraxis), sei erstmal dahingestellt – eine entsprechende und ansprechende Gebäudesubstanz, nur wenige Schritte vom Bahnhof entfernt, bietet das klassische Raumprogramm des Büroarbeitsplatzes von Schreibtisch über Besprechungsraum bis Kaffeemaschine. Genutzt werden könnte das Angebot von Unternehmen in der Region, für die es einen zu großen Aufwand darstellt, Geschäftspartner vom Bahnhof abzuholen, da sie für den Weg vom Bahnhof zum Unternehmensstandort sonst ein separates Fahrzeug bräuchten (Shuttleservice). Denn egal ob die Gäste aus dem Metropolenkern oder vom national bedeutsamen Flughafenbahnhof kommen – die Bahn ist ein deutlich effizienteres Transportmittel als der (Dienst-)Wagen, der in den metropolitanen Innenstädten ebenso wie jedes andere Auto im Stau steht. Und am Flughafen lohnt es sich gar nicht mehr, einen Wagen zu leihen, da die relevanten Flughäfen Deutschlands ICE-Anschluss haben. Außerdem kann man am Bahnhof Meetings wie die Bahn im Deutschlandtakt rhythmisieren.

Cafébetrieb: Denn das Bahnhofsviertel funktioniert im Takt der Bahn; und je besser das funktioniert, umso stärker werden sich die Angebote danach richten. Niemand wird – ökonomisches Interesse an Umsatz vorausgesetzt – zur vollen Stunde den Kaffeeverkauf beenden, wenn bis „Zehn nach“ die Leute nach Kaffee anstehen, weil um „Viertel nach“ die Züge abfahren. Bereits jetzt etablieren sich Kombinationen aus Cafébetrieb, Fahrkartenverkauf und Touristeninformation – so wie sich einst die „Bäckercafés“ etabliert haben, die im Unterschied zum klassischen Konditoreibetrieb den klassischen Backwarenverkauf mit einem Cafébereich kombinieren. Wenn nun also das „Café am Bahnhof“ – in welcher Kombination mit anderen Funktionen es auch immer betrieben werden mag – jener Ort im flächengroßen Gemeindegebiet ist, der aus allen Gemeindeteilen alle Stunde (oder alle 2 Stunden) auch mit den Öffentlichen problemlos erreichbar ist (Bahn, Bus, Rufbus), dann besitzt dieses Café einen komparativen Vorteil, der diesen Ort namens Bahnhofsviertel auszeichnet. ÖPNV-affine Menschen (egal ob ganz jung oder eher älter – dies mit Blick auf die realexistierenden typischen Nutzergruppen nicht-metropolitanen ÖPNV) können sich nun problemlos am Bahnhof für ein Stündchen (bzw. für 58 Minuten bei 1' Wegezeit vom Bahn- oder Bussteig zum Café) verabreden – und wenn's ein Stündchen länger dauert, ist das im Taktverkehr auch kein Problem (fast immer ist es der Ein-Stunden-Takt, wenn von Taktverkehr die Rede ist). Es lohnt sich also, aufgrund der Niedrigschwelligkeit des Hin- und Wegkommens, diesen Ort als Treffpunkt zu entdecken. Und vielleicht wohnt dieser Überlegung auch ein emanzipatorisches Moment inne, wenn gerade jene Zielgruppen, die sonst oft auf das Gefahren-Werden abhängig sind, hier selbstbestimmter Ort und Zeit ihres Alltags rhythmisieren können¹.

Lebensmitteleinkauf: In Japan funktioniert auch am Kleinstadtbahnhof die problemlose

¹ Im Rahmen des ISDN-Forschungsprojekts war der Autor als Gast im Erdkunde-Unterricht des Roman-Herzog-Gymnasiums; dieses Feedback lässt sich aus den Diskussionen mit den Schmöllner Schüler:innen der Mittel- und Oberstufe schließen.

Versorgung mit (Abend-)Essen am Bahnhof². Die generelle Raumlogik der Lebensmittelversorgung unterscheidet sich zwar je nach Kontext – Gastronomie hat einen anderen Stellenwert als Convenience Food –, jedoch ist in Japan flächendeckend festzustellen, dass selbst kleine Bahnhöfe über Minisupermärkte verfügen, während große Metropolenbahnhöfe praktisch als Einkaufscenter fungieren. In Deutschland dagegen sind Supermärkte bevorzugt an Ausfallstraßen, gerne rechterhand. Die alltagsmobile Logik dahinter ist tatsächlich die gleiche: Mal schnell auf dem Heimweg noch die Lebensmittel mitnehmen. Ob sich ein Marktsegment an Bahnhöfen etabliert, ob das ein kommerzielles Geschäftsfeld der Bahninfrastrukturgesellschaft (wie in Japan) sein könnte (in Deutschland eher definitiv nicht), ob sich durch ein paar Bahnfahrende mehr die Handlungslogiken der Supermarktketten ändern werden, wäre auch eher eine überraschende Entwicklung. Doch auch in Deutschland gibt es Nischenmärkte der Nahversorgung. Eine der größten Nischen sind die metropolitanen „Spätis“ (Kaschuba 2020), die im unmittelbaren Wohnumfeld auch zu in Deutschland unüblichen Zeit noch den Erwerb eines Lebensmittels³ ermöglichen. Im ländlichen Raum ist die Tankstelle hierfür berühmt geworden (Rettich/Tastel 2023), eigentlich ein Conveniencestore mit „nebenbei“ Benzin-Verkauf. Vielleicht verlagert die Verkehrswende ja doch diese Funktion von der Tankstelle an den Bahnhof.

Erholung: Im Umfeld der meisten großen Hochgeschwindigkeitsbahnhöfe befinden sich örtlich bedeutsame Grünflächen und Parks. Auf der einen Seite gibt es Neubaubahnhöfe, die nahe und mit Bezug auf bestehende Grünflächen geplant wurden. Unweit des Bahnhofs Köln Messe/Deutz, der zwar kein Neubaubahnhof ist, der aber massiv für den ICE-Verkehr umgebaut wurde, befindet sich der Rheinpark (einst ein Gartenschauengelände). Auf der anderen Seite gibt es jene Parks, die konkret wegen ihres Bezugs zu wichtigen Bahnhöfen angelegt wurden: Nahe des Berliner Hauptbahnhofs entstand der ULAP-Park im Rahmen des Bahnhofsbaus, rund um das Berliner Südkreuz sorgte der Stadtumbau mittels Städtebauförderung eine Reihe von Grünzügen bis in die Nähe des Bahnhofs, überwucherte Gleisanlagen der historischen Anhalter Bahn unweit des 2006 neugebauten Fernbahnhofs wurden zum „Südgelände“, ebenfalls ein Park. Auch Events wie Gartenschauen haben sich in letzter Zeit immer wieder in Richtung Bahnhof ausgerichtet, schlaglichtartig seien die IGA 2003 in Rostock (Umbau des S-Bahnhofs Lütten Klein), die thüringische Landesgartenschau in Schmalkalden 2015 (dortiger Hauptbahnhof) und die letzte Berliner Gartenschau auf dem Kienberg genannt, für welche ein U-Bahnhof extra in Kienberg umbenannt und umgebaut wurde. Und der wohl berühmteste ICE-Bahnhof dem Namen nach war/ist wohl Jena-Paradies, wo einst die ICEs von Berlin nach München hielten und der inzwischen wieder getakteten IC-Verkehr nach Leipzig und Nürnberg bekommen hat. Hier grenzt einer der beiden Bahnsteige direkt an den gleichnamigen Park an der Saale. Er steht modellhaft für den Gedanken, dass es gar nicht so schlecht sein kann, nahe des Bahnhofs mikroklimatische Kühlung und einen Wartesaal im Grünen vorzufinden.

Wohnen: Neue Wohnformen sind immer ein Thema für Räume, welche dem demographischen Wandel unterliegen (Adam/Lindner 2022). Flächensparen ernst nehmend, heißt, dass es immer häufiger vorkommen wird, dass Einfamilienhaus nicht neu gebaut, sondern gekauft und umgebaut werden (Krüger 2024, Nothnagel 2022). Für möglichen Wohnungsbau stehen rund um einen Bahnhof oft Brachflächen oder entwidmungsfähige Bahnrandflächen für Konversionsprojekte zur Verfügung. Freilich könnten dort auch Einfamilienhäuser entstehen, aber relevanter erscheint das Szenario, hier eben jene Wohnformen anzubieten, die besonders geeignet für ältere Menschen sind, die aus ihrem Einfamilienhaus ausziehen, um es einer jungen Familie am Markt anbieten zu

² Der Autor war im Sommer 2023 als JSPS-Stipendiat auf einem Forschungsaufenthalt dort.

³ Welches Produkt das ist, hängt von den Ladenschlussgesetzen der Länder ab. So ist in einem „Späti“ der Verkauf von Milch in Berlin sonntags bis 16 Uhr legal, der Verkauf von Bier sonntags ab 13 Uhr.

können, und trotzdem in ihrer Gemeinde verbleiben wollen. Ebenso könnten diese Wohnformen Raum für „temporäre“ Bewohner der Stadt-Land-Gemeinde bieten, zum Beispiel Berufstätige, die als Fachkräfte zeitweise dort sind. Ob „zeitweise“ sich aufs Pendeln bezieht (Stichwort Zweitwohnung) oder auf eine Lebensphase (z.B. im Rahmen einer Berufskarriere oder eines Berufseinstiegs, Stichwort Ausbildung), sei erstmal dahingestellt. Hier sind Wohnformen denkbar, die als Obergeschosse oder Einzelparzellen in Mischgebieten sich städtebaulich einfügen können, und die – bei allen Immissionsproblemen – die Bahnhofsnähe eher als Standortvorteil betrachten.

Alle diese Szenarien besitzen übrigens eine Rahmenbedingung, die nicht raumbezogen ist, die aber erstaunlicherweise so abrupt eine Möglichkeit in Deutschland geworden ist, dass man die Folgen für die Verkehrswende noch nicht vollständig absehen kann – es ist ein möglicher disruptiver Moment der Verkehrswende und in den Szenarien wie folgt gedacht: Alle haben ein Deutschlandticket. Niemand muss darüber nachdenken, ob/wieviel es kostet, diesen einen (vertakteten) Bus ins Gewerbegebiet Nitzschka zu besteigen, jene S-Bahn z.B. nach Leipzig zu nehmen. So wie es bis zur Einführung der entsprechenden Flatrates bar jeder Vorstellungskraft war, unbegrenzt telefonieren zu können, so ist es nun bedenkenlos (im originalen Wortsinne) möglich, den ÖPNV zu nutzen, weil dieser zu einer Flatrate der Daseinsvorsorge geworden ist.

Fazit

Zur Diskussion des Bebauungsplans bzw. der Bahnhofsumfeldentwicklung Gößnitz fand im Forschungsprojekt ein Planspiel statt (Dezember 2023). Die Schlussstatements der ISDN-Projektleitung, Sven Schrade als Bürgermeister der Stadt Schmölln für die Ebene der Kommune und Arvid Krüger von der Universität Kassel für die Wissenschaft, sollen am Schluss dieses Beitrags dokumentiert werden.⁴ Arvid Krüger konkludierte: „In 10 bis 20 Jahren werden wir tatsächlich ein anderes Bahnsystem haben, weil es jetzt ein Jahrzehnt der Investitionen geben wird. Wie auch immer die Ausgestaltung sein wird, es gibt im kommenden Jahr ein gemeinwohlorientiertes Bahninfrastrukturunternehmen, das in irgendeiner Art und Weise in der Lage sein wird, unser Bahnsystem auf Vordermann zu bringen. Ich kenne keine gesellschaftliche Kraft, die diesen Umstand bezweifelt. ... Wir haben gleichzeitig einen Vorgeschmack bekommen, was es heißt, wenn es auf einmal total einfach ist, Bahn zu fahren, weil es nur noch irgendeine Flat-Rate auf dem Handy braucht. Wir wissen, dass damals die Einführung von Flat-Rates die Art und Weise, wie wir telefonieren und wie wir das Internet benutzen, radikal vereinfacht hat.“

Und nun das planerische Dilemma: Wenn wir über das reden, was in den nächsten zehn Jahren an Verkehrswende passieren wird, von dem wir nur wissen, dass es tatsächlich in der Realität eingeleitet wurde – Deutschlandticket, InfraGO, Korridorsanierungen als Stichworte – dann wissen wir nur, dass sich dieser Rahmen für Stadtentwicklung in den 2030er-Jahren geändert wird. Wir reden also auf der Ebene der Stadtentwicklung über Pläne, die wir jetzt machen.“

Wir müssen uns in irgendeiner Art und Weise in die Lage versetzen, mit den Mitteln der Gegenwart und den Gedanken an eine bahnaffinere Zukunft Planungsdokumente zu entwerfen und zu beschließen, die dann in den 2030er-Jahren wirken. Teil der Überlegung des Planspiels war es auch, das formelle Planungsinstrument kollateral als Zeitmanagement-Instrument zu gebrauchen. Ein Angebotsbebauungsplan ohne konkretes Investitionsinteresse muss den Abwägungsprozess aller möglicher Interessen in sich vereinen, also strukturiert auch alle notwendigen Gutachten erstellen lassen und

⁴ Die Aufzeichnung des Planspiels liegt als interne Dokumentation im Forschungsprojekt vor.

Verfahrensschritte gehen. Dabei gibt es aber nicht unbedingt denselben Zeitdruck wie bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Am Ende des Bebauungsplanprozesses steht dann aber eine Planreife, die gerade in einem meist nicht ganz unkomplizierten Umfeld diesen Ort innerhalb der Kommune für entsprechende wirtschaftsfördernde Aktivitäten positiv abhebt.

Sven Schrade, Bürgermeister der Stadt Schmölln, schloss die anregende Diskussion im Dezember 2023 folgenderweise: „[O]ffensichtlich geworden ist, wie weit die Kommune hier als übergreifender Akteur auftreten möchte oder auftreten muss, um etwas voranzubekommen. Das ist jetzt auch keine neue Weisheit. Die Kommune ist auf mithelfende Akteure angewiesen; ... wir bemerken, dass wir auf dem Weg dahin unterschiedliche Akteure mitnehmen müssen. Die Frage ist: Kann es auch anders gehen? Ich bin da wieder bei der Ausgangsfrage, ... die wir uns schon mal ganz zu Beginn gestellt haben: Kann man nicht Zuständigkeiten weniger dimensional gestalten? Denn 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 ans 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? Das wäre für mich auch entscheidend, dann auch perspektivisch entscheidend, wenn es darum geht den kommunalen Outcome zu formulieren: Was könnte denn anders laufen? Und diese Frage, die kann heute noch nicht beantwortet werden, aber die wäre sehr spannend zu beantworten.“

4 Nachwort

Arvid Krüger

Transit Oriented Development ist eine Stadtentwicklungsstrategie, die sich auf die regionalplanerische wie auch städtebauliche Neuanlage von Stadtquartieren entlang hochwertiger, i.d.R. schienengebundener Verkehrsinfrastruktur fokussiert; die Stadtquartiere selbst sind dabei kompakt gehalten und entsprechen dem Leitbild einer Stadt der kurzen Wege. Sie sollen dabei den Umstieg vom Auto auf andere Mobilitätsmodi erleichtern und können daher in der gegenwärtigen Herausforderung der Klimaanpassung einen wesentlichen Beitrag leisten.

Spätestens seit der ersten europäischen Leipzig-Charta 2007 kann europäische und deutsche Stadtentwicklung als vornehmlich bestandsorientiert gelten. Das erfordert dann natürlich auch, Transit Oriented Development bestandsorientiert zu denken – mit den Bahnhöfen, die nun schon einmal da sind. Denn die Bahnhofsneubauten lassen sich an wenigen Händen abzählen. Hinzu kommt: die wenigen Kleinstadtbahnhöfe an oder im Kontext von Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken, die in Deutschland seit 1990 neu gebaut wurden, sind schnell abgehandelt und kategorisierbar. Es sind entweder Bahnhöfe im ländlichen Raum, die dem regional nächstgelegenen Ort gar nicht zentralörtliche Funktionen „wegnehmen“, sondern nur der Umsteigeparkplatz zur metropolitanen Hochgeschwindigkeitsbahn sein sollen: Merklingen-Schwäbische Alb (2023), Kinding/Altmühltal (2006) oder Limburg Süd (2002). Das heißt, es sind Neubaubahnhöfe mit kaum mehr als zwei Außenbahnsteigen und einem großen Parkplatz für die Feinverteilung per Auto im ländlichen Raum; funktional praktisch, aber eigentlich kein Gegenstand für (Klein-)Stadtentwicklungspolitik. Für die Stadtentwicklung interessant sind dagegen die Bahnhofsneubauten in Großstadt(regionen), die entlang einer Hochgeschwindigkeitsstecke innerörtlich Bahnhofsviertel entstehen lassen: Berlin Hauptbahnhof (2006), Berlin Südkreuz (2006), Kassel-Wilhelmshöhe (1991) und – in der Rolle des Vororts – Vaihingen/Enz (1990), wobei es sich zumindest bei Berlin-Südkreuz und Kassel-Wilhelmshöhe zwar um neue Eingangssituationen zum Bahnhof handelt, die umliegenden Quartiere (die Schöneberger Rote Insel oder Bad Wilhelmshöhe) aber auch schon länger existieren. Und dass der Berliner Hauptbahnhof zwischen dem Neubauviertel Europaquartier und dem Regierungsviertel liegt (das nach 1990 auch weitestgehend neugebaut wurde), ändert nichts an einer Gemeinsamkeit zu Vaihingen in der Region Stuttgart: ein Bahnhof am Nordrand von etwas zu sein (auch wenn das Kanzleramt als Gebäude bekannter ist als die Vaihinger Waldorfschule an der Steinbeisstraße). Im Übrigen passt auch Montabaur in diese Kategorie. Der 2002 eröffnete Bahnhof an der ICE-Strecke liegt nur wenige 100m entfernt vom dann stillgelegten Vorgängerbahnhof (die Gemeinsamkeit findet sich zum Lehrter Bahnhof/Hbf. und zum S-Bahnhof Papestraße/Südkreuz in Berlin und dem Vorgängerbahnhof in Wilhelmshöhe).

Man muss also mit dem empirischen Material namens Bahnhof vorliebnehmen, was vor sehr langer Zeit, fast immer im späten 19. Jahrhundert verortet wurde: seien es die Orte, an denen sich „auf einmal“ wichtige Bahnstrecken kreuzten – Doberlug-Kirchhain und Gößnitz stehen für diesen Fall Pate – oder aus anderen Gründen. Die Bahnhöfe entstanden eben dort, wo man sie im 19. Jahrhundert projektierte. Das ergibt in Calau dann eben eine andere Ausgangssituation für Transit Oriented Development als in Schmölln. Aus der Perspektive des Heute liegt es dann auch schlicht an „zufälligen“ Lagegünsten, die bestimmen, warum Klein- und Mittelstädte wie Bad Hersfeld, Gotha, Montabaur oder Wittenberge ICE-Anschluss im Hochgeschwindigkeitsverkehr (mindestens 200 km/h Streckengeschwindigkeit) haben oder bekommen (Bad Hersfeld), Städte wie Weimar, Siegen und die Großstadt Chemnitz

aber nicht. Denn Hochgeschwindigkeitsverkehre verbinden Metropolen und halten dann eben mal zwischendurch in der Kleinstadt, wenn es keinen großen Aufwand macht (auch wenn das verkehrsplanerisch salopp formuliert ist) – aber eben so kommt Doberlug-Kirchhain zum Halt des Railjets von Berlin nach Wien (ein Zuglauf basierend auf einem historisch berühmten, Vindobona genannten Zugpaar im europäischen Reiseverkehr 1957-2014) – um das Fernverkehrsbeispiel aus diesem Band wieder aufzugreifen.

Typischer ist aber die betriebliche Einführung von S-Bahn-Systemen oder vergleichbaren hochtaktigen Stadt-Umland-Verbindungen, wofür Gößnitz (in Bezug auf Leipzig) in diesem Sammelband steht. Aber auch die betriebliche Verknüpfung des Stadt-Umland-Verkehrs im Landkreis Dahme-Spreewald (bei Berlin) führte dann eben dazu, dass alle Regionalbahnzüge für Großräschen und Calau (Richtung Norden) bis zu einem Berliner Bahnhof durchgebunden sind, aktuell sogar bis in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof der Hauptstadt. Das ändert erst einmal nichts am Bahnhof in Calau oder Großräschen, an der Ausstattung der Bahnsteige oder gar des Bahnhofsviertels, bedeutet aber einen Ermöglichungsumstand, mit dem stadtplanerisch umgegangen werden kann – und der kleinstadtpolitisch zu erörtern ist (z.B. mittels Szenariotechnik bei den Lausitzer Beispielen). Denn es gilt, einer möglicherweise erfolgten oder noch zu erfolgenden Verbesserung der Anbindung durch andere Schienennahverkehrskonzepte auf Ebene des Bundeslands (die seit 30 Jahren hierfür im Föderalismus zuständig sind) eine stadtentwicklungspolitische Perspektive an die Seite zu stellen – also quasi der (Schienen-)Verkehrswende eine (klein)stadtentwicklungspolitische Dimension zu verleihen.

Die Einführung des mitteldeutschen S-Bahn-Netzes war so ein solcher Moment. Doch, so gut der Anschluss für Gößnitz nach Leipzig ist, so „nichtexistent“ ist der Bahnhof als städtebauliche Figur. Dass es kein Bahnhofsgebäude mehr gibt und dass auch das unmittelbare Umfeld durch Brachflächen geprägt ist, mag in dieser Dichte in Gößnitz einen Extremfall darstellen, aber leerstehende oder gar verschwundene Bahnhofsgebäude und eine weitläufige Situation von Leerständen und Brachflächen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs sind inzwischen ein übliches Bild (auch wenn es ebenso Beispiele für eine Revitalisierung gibt). Diese Revitalisierung der Bahnhofsumfelder – nicht nur des Bahnhofsgebäudes selbst – bedeutet, dem Ort, an dem zwischen metropolitanen und ländlichen Verkehrslogiken im Wortsinne umgestiegen wird, eine räumliche Bedeutung zu geben, die diesem Vorgang des Transits unter Verkehrswendebedingungen gerecht wird.

Doch bisher ist auch in der Raumordnung der Bahnhof meist kein räumliches Objekt der Planung. Schon sprachlich geht es oft nicht um den Bahnhof, sondern um die Zugangsstelle zu SPNV. Bahnstrecken unterliegen zudem der Fachplanung und die Raumordnung kann zumeist nichts Anderes machen als die Bestandsstrecken (selbst, wenn auf ihnen kein planmäßiger Verkehr mehr stattfindet) als zeichnerische Plandarstellung zu übernehmen. Sie kann i.d.R. auch keine handlungsweisende Aussage über den Betrieb auf diesen Bahnstrecken getroffen werden (das unterliegt verkehrsplanerischen Konzepten, z.B. einem Nahverkehrsplan). Der Bahnhof wird so lediglich zum Merkmal in einem zentralörtlichen Ausstattungskatalog – eben als Zugangsstelle zum SPNV. Erst recht sind Bahnhöfe im ländlichen oder auch suburbanen Raum oft kaum mehr als Bahnsteigkanten und befinden sich in der relativen Peripherie der jeweiligen Städte; selbst wenn es nur fußläufige Distanzen sind, so sind Bahnhöfe viel zu häufig dort, wo das Leben der jeweiligen Kleinstadt eben nicht spielt. Das liegt an der Nicht- oder Unternutzung der Bahnhofsgebäude, aber eben auch genauso an ungenügend gestalteten Freiräumen im Bahnhofsumfeld, die bestenfalls als viele Quadratmeter Asphalt in Form von Bussteigen vorkommen, mit meist deutlich mehr Bussteigen als attraktiven Buslinien vor Ort.

Was es braucht, ist das modellhafte Experiment. Auch dies hat Tradition in der Stadtentwicklungspolitik: Kommunen können sich gemeinsam mit der Wissenschaft auf den Weg machen, um Neues nicht nur am Reißbrett auszuprobieren, sondern auch in der Realität. Das Dezentrale Reallabor im ISDN-Forschungsprojekt der Uni Kassel war dafür eine mögliche Methode: gerade der hierarchiefreie Austausch zwischen unterschiedlichen Stellen der Verwaltung (einschließlich Bahninfrastrukturgesellschaft) wurde in dem Reallabor ermöglicht; nicht um die Logiken der Mehrebenenverwaltung auszuhebeln, sondern um sie so herauszufordern, dass das strukturelle Zusammenwirken der Verwaltungsebenen nachhaltig verbessert wird. So entsteht das städtebauliche Experiment.

Auch der Hochschulcampus Kleinstadtforschung an der BTU hat das Thema dementsprechend auf die Agenda der Forschenden Lehre gesetzt. In den Planungsstudiengängen, wie sie in Kassel, Cottbus und anderswo unterrichtet werden, bietet es sich geradezu an, die Projektlehre hierfür zu nutzen und sich mit Studierenden nicht nur im Lehrkontext des Exkursionsformats an den einen oder anderen interessanten Ort zu begeben, sondern anhand der Erfahrungen und Erlebnisse an diesem Ort konzeptionell tätig zu werden und so aus Studierendenperspektive das städtebauliche Experiment tatsächlich im Lehrkontext durchzuführen. Der Rückbezug zu einer anwendungsbezogenen Forschung besteht dann darin, mittels der studentischen Experimente zu reflektieren, was denn mit den bestehenden Ressourcen der kleinstädtischen, kommunalen Planung so alles möglich sein könnte. Ob dann daraus ein Bahnhofsviertelstadttumbau wird, die 15-Minuten-Stadt auf Kleinstadtebene oder das Transit Oriented Development im Bestand, ist dabei gar nicht vordergründig entscheidend (so interessant planungstheoretische Diskussionen zu den leitbildhaften Unterschieden sein mögen). Denn oft geht es nicht darum, völlig neue Leitbilder in das Handeln der Stadtverwaltungen einzufordern, sondern instrumentell von vornherein an administrative Strukturen einzubetten.

Literaturverzeichnis

Adam, Brigitte/Lindner, Alexandra (2022): Wohnen – neue Bedingungen, neue Formen (Einführung in den Themenschwerpunkt des Heftes), Raumplanung 219/6-2022, S.6-7

Aebischer, Corinne; Baumann, Sophie; Bernauer, Thomas ; Blatti, Guillaume; Christie, Derek; Dunkel, Katja; Hauller, Sophie; Hürzeler, Beat; Kaufmann, David ; Lutz, Elena; Müller, Stefan Markus ; Munafò, Sébastien; Stadler Benz, Philippe; Stauffacher, Michael ; Viganò, Paola; Wehrle, Cédric; Wicki, Michael (2022). Co-Creating Mobility Hubs (CCMH)–Ein transdisziplinäres Forschungsprojekt der SBB zusammen mit der ETH Zürich und der EPF Lausanne. ETH Zurich.

Allianz pro Schiene, Deutsche Bahn AG (DB AG) (2021): Verkaufte Bahnhöfe in Deutschland [online]. URL: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/bahnhoeefe/> (letzter Zugriff: 21.03.2023).

Allianz pro Schiene, Deutsche Bahn AG (2021): Bahnhofsgebäude im Besitz der Deutschen Bahn [online]. URL: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/bahnhoeefe/> (letzter Zugriff: 21.03.2023).

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2020): Laufende Stadtbeobachtung – Raumabgrenzungen. Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html?nn=2544954> (letzter Zugriff am 05.04.2023).

Beierle, Sarah; Tillmann, Frank; Reißig, Birgit (2016): Jugend im Blick - Regionale Bewältigung demografischer Entwicklungen - Projektergebnisse und Handlungsempfehlungen, Halle/Saale: DJI.

Brückmann, Anna Kristina (vom 26.12.2022): Verwaiste Orte in Brandenburg. Neue Ideen retten leere Bahnhofsgebäude. Tagesspiegel [online]. URL: <https://www.tagesspiegel.de/potsdam/potsdam-mittelmark/verwaiste-orte-in-brandenburg-neue-ideen-retten-leere-bahnhofsgebäude-9087886.html> (letzter Zugriff: 21.03.2023).

CDU/ CSU und SPD (vom 18.03.2018): Ein neuer Aufbruch für Europa. Eine neue Dynamik für Deutschland. Ein neuer Zusammenhalt für unser Land. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 19. Legislaturperiode.

Deutsche Bahn (2024): Ausbaustrecke Leipzig/Dresden – Hof – Karlsruhe, Projektpräsentation im Netz. <https://www.sachsen-franken-magistrale.de/>

Fritsche, Caroline., & Reutlinger, Christian. (2015). Der öffentliche Raum ist (k) ein Problem. Umkämpfter öffentlicher Raum: Herausforderungen für Planung und Jugendarbeit, 193-205.

ISDN 2024 (Projekthomepage): <https://neu.schmoelln.de/wirtschaft-und-bauen/stadtentwicklung/konzepte-und-projekte/isdn>

Kaschuba, Wolfgang (2020). Öffentliches Leben im Quartier–oder: Die Späti-Moderne. Die Zukunft gehört dem urbanen Quartier: Das Quartier als eine alles umfassende kleinste Einheit von Stadtgesellschaft, 151-162.

Köhler, Stefan (2007) : Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in einer mobilen Gesellschaft: Dargestellt am verkehrsfunktionalen und städtebaulichen Bedeutungswandel der Bahnhöfe, In: Köhler, Stefan (Ed.): Infrastruktur in einer mobilen Gesellschaft, ISBN 978-3-88838-333-5, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 68-91

Krüger, Arvid (2021): Die Bahn als Treiber der Siedlungsentwicklung?; Diskussionspapiere der Neuen Sub-urbanität #2, Universität Kassel (KOBRA, Kasseler Online-Bibliothek, Repository und Archiv)

Krüger, Arvid (2024) (Hg.): Thüringen-Reader (Band II) Energie Wohnen Mobilität. ISDN - Integrierte Strategie für Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit; Universität Kassel (KOBRA, Kasseler Online-Bibliothek, Repository und Archiv), (im Erscheinen)

Loukaitou-Sideris, Anastasia; Peters, Deike; Paige, Colton; Eidlin, Eric (2017): A Comparative Analysis of High-Speed Rail Station Development into Destination and Multi-Use Facilities, San José: Mineta Transportation Institute.

Nothnagel, Annette (2022): Eine neue Nähe von Stadt und Land, in: Raumplanung 219/6-2022, S. 45-51.

Rammler, Stephan; Schwedes, Oliver (2018): Mobilität für alle! Gedanken zur Gerechtigkeitslücke in der Mobilitätspolitik. Friedrich-Ebert-Stiftung Forum Berlin, Berlin.

Rettich, Stefan, & Tastel, Sabine (2023). Urbane Obsoleszenzen: Zukünftige Transformationsfelder erkennen und vor Spekulationen schützen. In Stadterneuerung und Spekulation: Jahrbuch Stadterneuerung 2022/23 (pp. 19-42). Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

Schwedes, Oliver, & Ringwald, Roman (2021). Daseinsvorsorge und Öffentliche Mobilität: Die Rolle des Gewährleistungsstaats. Öffentliche Mobilität: Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung, 23-51.

TLS -Thüringer Landesamt für Statistik (2023): Bevölkerung nach Gemeinden und 17 Altersgruppen in Thüringen (online). URL:

<https://statistik.thueringen.de/datenbank/TabWMAnzeige.asp?ListeWM=alle&tabelle=ge000103&startpage=77&wmi d=alle&JahresReihe=&auswahlNr=&datcsv=&vorspalte=0&umsort=&SZDT=&anzahlH=-3&fontgr=12&sortiere=&richtung=&AnzeigeAuswahl=&XLS=&anzahlZellen=480> (letzter Zugriff: 07.12.2023).

Umweltbundesamt (2020): Verkehrswende für alle. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität, Positionspapier des Umweltbundesamts. UBA, Dessau.



**Hochschul
Campus**
Kleinstadt
Forschung



Brandenburgische
Technische Universität
Cottbus - Senftenberg

Sollten Sie Fragen haben, schreiben Sie
uns gerne eine E-Mail unter folgende Adresse:
info@hckf.de

Besuchen Sie auch gerne unsere Homepage
für weiter Informationen unter:
www.hckf.de

BTU Cottbus-Senftenberg
Konrad-Wachsmann-Allee 2
03046 Cottbus
weidner@b.tu.de