



---

## **Verkehrsausschuß**

39. Sitzung (nichtöffentlicher Teil)<sup>\*)</sup>

27. August 1998

Düsseldorf - Haus des Landtags

14.10 Uhr bis 16.20 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenographin: Dr. Hildegard Müller

**Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

Seite

**TOP 1 siehe Ausschußprotokoll 12/945**

**2      Schwerpunkte der Verkehrspolitik**

1

Minister Hombach berichtet und beantwortet Fragen.

---

<sup>\*)</sup> öffentlicher Teil siehe APr 12/945

**3 Umgestaltung der Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen**

7

Peter Kradepohl, Ewald Breuer und Klaus-Peter Siegmund von der Deutschen Bahn AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, berichten.

**4 Gesetz zur Neufassung des Landesreisekostengesetzes, zur Änderung des Landesumzugskostengesetzes, zur Änderung des Ausschußmitglieder-Entschädigungsgesetzes und zur Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden**

12

Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 12/2960  
Vorlagen 12/1105, 12/1659, 12/2009, 12/2042 und 12/2080  
Zuschriften 12/1755, 12/1758 und 12/1912

TOP 4 wird auf den 1. Oktober 1998, 10.00 Uhr, vertagt.

**5 Ausbau der Start- und Landebahn des internationalen Flughafens Münster/Osnabrück nicht gefährden - Den Eltingmühlenbach nicht als FFH-Schutzgebiet melden**

13

Antrag der Fraktion der CDU  
Drucksache 12/3000

Als Empfehlung an den federführenden Ausschuß für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz wird der CDU-Antrag mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN abgelehnt.

**6 ÖPNV-Bedarfsplan**

14

StS Westermann (MWMTV) berichtet.

Die CDU verzichtet auf eine Anhörung zum ÖPNV-Bedarfsplan. Statt dessen wird die CDU ihre noch offenen Fragen fraktionsintern bündeln. Das Ministerium ist bereit, ungeklärte Fragen der Fraktionen in einer Informationsveranstaltung in seinem Hause zu beantworten.

**7 Terminplanung 1999**

17

Der Ausschuß ist mit der Terminplanung einverstanden.

**Nächste Sitzung:** 1. Oktober 1998

\*\*\*\*\*



## Aus der Diskussion

### 2      **Schwerpunkte der Verkehrspolitik**

**Minister Bodo Hombach** trägt vor:

Ich habe Ihnen heute ein umfangliches Papier zur Verkehrspolitik vorgelegt, das im wesentlichen auf Diskussionen basiert, an denen Sie schon mitgewirkt haben. Ich habe mir aber Zeit genommen, mit den Verantwortlichen des Ressorts einige Punkte intensiv zu besprechen und dem Text, wo es mir schon möglich war, meine Handschrift zu geben. Ich sehe keinen Sinn darin, das Papier in seiner Komplexität hier vorzutragen. Ich biete Ihnen an, die Diskussion bei einer anderen Gelegenheit zu suchen, wenn Sie Anmerkungen oder kritische Aspekte haben. Ich würde mich darüber freuen.

Für meinen Beitrag, den ich Ihnen jetzt vortragen werde, habe ich mich von aktuellen Anlässen inspirieren lassen:

#### *1. Bahnverkehr*

Eine erfreuliche Nachricht ist, daß sich das Bahnangebot verbessert hat. Demnächst wird der Thalys von Düsseldorf nach Paris fahren. Durch den Schienenverkehr erleben wir das Zusammenwachsen der europäischen Zentren, das eine wegweisende Rolle spielen wird. Der Schienenverkehr erlebt einen Bauboom. In NRW geschieht dies durch die Verbindung der Wirtschaftsräume Rhein-Main und Rhein-Ruhr, die vorankommt und für das Wirtschaftsgeschehen und die Mobilität von größter Bedeutung ist. Auch die Anbindung der europäischen Zentren Paris, London und Amsterdam sowie die Verbindung nach Berlin und in die neuen Bundesländer, aber auch nach Mittel- und Osteuropa sind vorrangige Projekte. Die Chance, einen leistungsfähigen Fernverkehr der Bahn sicherzustellen, sollte aus meiner Sicht von uns offensiv begleitet werden. Zwischendurch haben wir uns sorgenvoll gefragt, ob der Shareholder der Bahn genug unternimmt, um die Bahn in ihrer schwierigen Lage zu unterstützen. Die Bahn kann sicher sein, daß wir an ihrer Seite sind.

Die in der Sommerpause diskutierten Kürzungspläne der Bahn sind ein Beispiel für Risiken und Ärgernisse. Ich freue mich allerdings, daß es den Fachleuten des Verkehrsressorts gelungen ist, ein Verhandlungsergebnis zu erzielen, bei dem Vorleistungen des Landes geltend gemacht werden konnten und die Kürzungsvorstellungen der Bahn kompensiert werden können durch andere im einzelnen schon dargestellte Maßnahmen. Dieser Vorgang ist allerdings Anlaß zu der Überlegung, daß die Bahnstrukturreform des Bundes neu überdacht werden muß. Auf S. 16 des schriftlichen Berichts bin ich ausführlich darauf eingegangen.

Wir sind der Auffassung, daß die Bahn einen verlässlichen ordnungspolitischen Rahmen und auch gesicherte Finanzquellen braucht. Nur so kann sie eine echte Chance im Wettbewerb mit Auto und Gütertransport auf der Straße bekommen. Die Länder

können und wollen nicht hinnehmen, daß der grundgesetzliche Auftrag einer Gemeinwohlverpflichtung der Bahn in der Politik der Bahn zurücktritt. Nordrhein-Westfalen sieht eine Bundesratsmehrheit dafür, die Bahn dabei zu unterstützen. Wir wollen im Gespräch mit anderen nach Wegen suchen, auch durch Änderung des Bundesregionalisierungsgesetzes verläßliche finanzielle Grundlagen für die Deutsche Bahn im Schienenpersonenverkehr zu erreichen. Ich werde das bei der anstehenden Verkehrsministerkonferenz am 09./10.09.1998 in Hannover ansprechen und eine solche Initiative anstoßen. Die Mehrzahl der Länder ist bereit, auf die Summe von 500 Millionen DM in den Jahren 1998 bis 2001 zugunsten des Bundes durch Hinausschieben der Dynamisierung gemäß § 5 Abs. 2 Bundesregionalisierungsgesetz auf den 01.10.1998 zu verzichten. Damit wird der Deutschen Bahn die Finanzierung ihrer Nahverkehrs- betriebsleistungen in allen Ländern gesichert.

Die Länder knüpfen dieses Angebot an zwei Bedingungen, die der Bahn schon mitgeteilt worden sind:

- Der Bundesfinanzminister will wegen der Mehrwertsteuererhöhung von 15 auf 16 % rund 200 Millionen DM aus den Mitteln des Regionalisierungsgesetzes bei den Ländern kassieren. Diese Forderung verstößt aus der Sicht der Länder gegen das Bundesregionalisierungsgesetz. Die Länder haben angekündigt, notfalls dagegen zu klagen.
- Die Angebotsgestaltung der Bahn im Fernverkehr darf keine zusätzlichen finanziellen Belastungen der Länder bei den Betriebskostenzuschüssen für den Schienenpersonennahverkehr erzeugen. Auch hier weiß sich Nordrhein-Westfalen mit allen Ländern einig.

Mit dem Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn, Herrn Dr. Ludewig, habe ich mehrfach Gelegenheit gehabt, konzeptionell zu sprechen. Bei unserem nächsten Treffen habe ich die Absicht, den neuen Dortmunder Hauptbahnhof, die Realisierung der Schnellbahnverbindung Köln-Frankfurt und das Standortkonzept für die Cargo-Niederlassungen und die Instandhaltungswerke der Deutschen Bahn zu thematisieren.

Es hat sich übrigens herausgestellt, daß für die Verzögerung der Realisierung der ICE-Verbindung ausschließlich das Eisenbahnbundesamt wegen der Umsetzung der FFH-Richtlinie verantwortlich gewesen ist. Dr. Ludewig hatte die Verursacher in NRW vermutet und von einer Verzögerung von zwei Jahren sowie Mehrkosten von 200 Millionen DM gesprochen. Recherchen haben dann ergeben, daß die nordrhein-westfälische Politik an dieser Verzögerung nicht mitgewirkt hat. Weder das Umweltministerium noch Regierungspräsident Antwerpes haben Bedenken erhoben. Auf mein Schreiben hat mir der Bundesverkehrsminister mitgeteilt, daß das Eisenbahnbundesamt nicht seiner Weisung unterliege. Ich kann also nur die Hoffnung äußern, daß diese wichtige Trasse ohne Verzögerung und Mehrkosten gebaut werden kann.

Zum Standortkonzept haben wir Anspruch darauf, das zu bewahren, was gegenwärtig in Nordrhein-Westfalen beheimatet ist. Wir wissen aber, daß es bei der Bahn eine Reihe von ökonomischen Überlegungen gibt, Einschränkungen vorzunehmen. Wir

wollend das Gespräch aufnehmen. Stichworte sind: Wuppertal-Steinbeck und Ausbildungswerkstätten.

## *2. Güterverkehr und Mobilitätsoffensive NRW*

Auch hier ist die Nachrichtenlage erfreulich: Die Bahn macht beim Güterverkehr Boden gut; mit der Bahn reisen immer mehr Güter. Das ist gut so. Die Chance zur Verlagerung ist aus unserer Sicht real, aber man muß mehr tun. Deshalb wird die Idee, weitgehend brachliegende Werksschienennetze für ein eigenes Schienengüterverkehrssystem zu nutzen, vorangetrieben. Anknüpfungspunkte an Logistikideen haben wir auch in Zusammenhang mit Rheinhausen diskutiert.

Um die Anstrengungen in dem besonders wichtigen Bereich des Güterverkehrs weiter zu steigern, entwickeln wir die Mobilitätsoffensive NRW. Dies ist auf S. 3 ff. des schriftlichen Berichts ausführlich dargestellt. Gerade der Verkehrssektor bietet sich für Konzepte der öffentlich-privaten Partnerschaft an, da die Verkehrsindustrie und weite Teile der Verkehrsunternehmen privatwirtschaftlich strukturiert sind, jedoch ihrerseits sehr abhängig von Leitentscheidungen der Politik sind.

Wichtige Ziele einer solchen Mobilitätsoffensive sind

- Impulse aus NRW zur Gestaltung der Mobilität der Zukunft,
- Förderung neuer Verkehrstechnologien,
- Unterstützung der verkehrstechnischen Industrie bei der Vermarktung neuer Produkte und Dienstleistungen sowie
- Sicherung und Ausbau der dauerhaften Beschäftigung in der Verkehrsindustrie und der -wirtschaft.

Die erfolgreiche Landesinitiative Bahntechnik kann in eine solche Mobilitätsoffensive integriert werden, ohne daß sie ihren eigenständigen Charakter aufgibt. Hintergrund dieser Initiative ist, daß in der bahntechnischen Industrie unseres Landes rund 60 000 Personen in 450 Betrieben beschäftigt sind. Ein besonderer Schwerpunkt wird dabei auf der Fortführung der erfolgreichen Rail#tec-Ausstellung und ihrer Etablierung als Messe liegen. Schon jetzt hat die Ankündigung, daß wir das Projekt fortsetzen, eine Vielzahl positiver Reaktionen und die Bereitschaft ausgelöst, beim nächsten Mal wieder dabei zu sein.

Bei den Initiativen des MWMTV hat es sich bewährt, die Aufgaben eigenständig voranzutreiben und zu koordinieren. Für die konzeptionelle Ausgestaltung sowie die fachliche Betreuung werden wir uns, wie bereits bei der Landesinitiative Bahntechnik erfolgreich praktiziert, externer Hilfe bedienen.

Der Finanzbedarf für die Mobilitätsoffensive liegt jährlich bei 3 bis 5 Millionen DM. Eine exakte Bezifferung des Budgetbedarfs ist derzeit noch nicht möglich. Die Finanzierung soll durch Umschichtungen im Verkehrsetat sichergestellt werden.

## *3. Initiative gegen den Verkehrsstau*

Diese Initiative steht in Zusammenhang mit der Mobilitätsinitiative. Dabei ist mir wichtig, daß das Thema "Stau" in seiner ganzen Breite als eine ökonomische, aber

auch ökologische Herausforderung begriffen wird. Das nordrhein-westfälische Fernstraßennetz hat enorme Verkehrsbelastungen zu bewältigen. An vielen Stellen ist es heute erkennbar überlastet. Auf zahlreichen Autobahnabschnitten werden längst über 100 000 Fahrzeuge pro Tag gezählt, auf der A 3 im Osten von Köln in der Spitze sogar 150 000 Fahrzeuge. Das ist bei vierstreifigen Autobahnen die Garantie für regelmäßige Staus, und es bedingt hohe Unfallgefahren. Wir wissen, daß die Mehrzahl der Unfälle durch Staus ausgelöst wird, die dann wieder neue Staus produzieren; das ist ein Teufelskreis.

Staus sind darüber hinaus äußerst unökonomisch und verursachen riesige volkswirtschaftliche Kosten. Der ADAC spricht von 200 Milliarden DM pro Jahr. Sie sind aber auch ökologisch unsinnig, da im Stau Energie im Stehen vergeudet und Abgase produziert werden.

Unfallgefahren, Unwirtschaftlichkeit, Energievergeudung und vermeidbare Abgasproduktion sind nicht gänzlich vermeidbar, aber wir können unnötige Ursachen für Staus soweit wie möglich abbauen. Deshalb haben wir die "Offensive gegen den Verkehrsstau - Mobilität NRW" entwickelt, die kurz- mittel- und langfristige Maßnahmen gegen den Stau zusammenfaßt.

Die Belastung des Straßensystems wird durch Verlagerung auf andere Verkehrsträger reduziert. Daher wird in Nordrhein-Westfalen seit vielen Jahren die gesamte Verkehrsinfrastruktur zielgerichtet ausgebaut und miteinander vernetzt. Mehr Güter gehören auf die Schiene oder die Wasserstraße. Nur wenn wir die Stärken der einzelnen Verkehrsmittel effizient, intelligent und aufeinander abgestimmt nutzen, können wir die Mobilität auf Dauer erhalten.

Dem Ziel, die Mobilität auf den Autobahnen in unserem Land zu verbessern, dient ein 10-Punkte-Programm zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und zur Stauvermeidung, das im schriftlich vorgelegten Bericht detailliert dargestellt ist. Stauvermeidung ist für mich kein Sommerlochthema, sondern ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik.

#### *4. Busse und Bahnen*

In diesem Herbst läuft im Verkehrsausschuß die Debatte über den Entwurf des ÖPNV-Bedarfsplans. Dieser Bedarfsplan beschreibt Investitionen in einer Größenordnung von 20 Milliarden DM, die aus nationalem Steueraufkommen bedient werden, auf die das Land aber einen Rechtsanspruch hat. Öffentlicher Nahverkehr ist uns lieb und teuer. Ohne Zweifel kommen wir mit den Projekten des Bedarfsplans beim Ausbau der Infrastruktur einen großen Schritt voran.

Die genannte Investitionszahl sollte aber auch ins Gedächtnis rufen, daß Verkehr in Deutschland der Empfänger der höchsten Transferleistungen ist. Von insgesamt jährlich fast 300 Milliarden DM Subventionen fließen, wie kürzlich das Institut für Weltwirtschaft in Kiel vorgerechnet hat, rund 45 Milliarden DM in den Verkehr. Zum Vergleich: 35 Milliarden DM fließen in die Wohnungswirtschaft, 30 Milliarden DM in die Landwirtschaft und erst an vierter Stelle folgt mit rund 12 Milliarden DM der Bergbau.

Wir müssen daher auch darüber nachdenken, daß diese Leistungen insgesamt kaum noch gesteigert werden können. Selbst wenn sich die wirtschaftliche Lage stabilisieren sollte, werden uns die Verhältnisse dazu zwingen, über eine Begrenzung der Subventionen und mehr Wirtschaftlichkeit nachdenken. Das bedeutet auch beim ÖPNV, daß man auf absehbare Zeit nicht überall teure Schienenlösungen realisieren kann. Manche Erfolge im Nahverkehr sind in der Vergangenheit nur mit einem ganz erheblichen Mitteleinsatz der öffentlichen Hände realisierbar gewesen. Ein Beispiel dafür ist die Schienenlösung in Düren-Heimbach; eine Buslösung hätte deutlich weniger gekostet. Allerdings will ich mit der Forderung nach Effizienz die vorbildliche Wirkung dieser Projekte für das Land Nordrhein-Westfalen nicht schmälern.

Die Achillesferse des dieselbetriebenen Busses, seine ungünstigen Abgaswerte, wird dank technischen Fortschritts bei der Entwicklung neuer Katalysatoren bald der Vergangenheit angehören. Dabei ist besonders erfreulich, daß die hierfür erforderliche Technologie in Nordrhein-Westfalen zur Serienreife entwickelt wird. Das ist ein sogenannter SCR-Katalysator, der mit vorbildlichen Werten glänzen kann. Das spricht dafür, die vielfältigen Vorteile des Busses mehr als bisher zu nutzen. Das werden wir mit Ihnen diskutieren; denn es handelt sich hierbei um High-Tech-Produkte aus Nordrhein-Westfalen, die ihren Markt suchen.

### *5. Straßenbau*

Dazu gab es auch eine Reihe von Nachrichten, in denen der Bund mehrere Projekte vorgestellt hat. In den "Ruhrnachrichten" war die Überschrift: "Lammert verbreitet Optimismus. Freie Fahrt im Revier in ein paar Jahren?" zu lesen. Ich habe mich über diesen Optimismus gefreut, zeigt er doch, daß Bund und Land beim Ausbau der Straßeninfrastruktur im Ballungsraum Rhein-Ruhr gemeinsam auf einem guten Weg sind. Diese Einschätzung wirft auch ein Licht auf das, was in diesem Sektor noch zu tun ist.

Der sechsstreifige Ausbau der wichtigsten Autobahnen kommt gut voran. 75 % des Rings um das Ruhrgebiet sind fertig. So ist ein zentrales Teilstück der A 3 am Kreuz Kaiserberg erst vor wenigen Tagen freigegeben worden. Am 1. September beginnen die Bauarbeiten an der letzten Ausbaulücke beim sechsstreifigen Ausbau der A 2 im Bereich Rheda-Wiedenbrück und Gütersloh. Mit dem begonnen Bau der A 44 Rheinquerung wird endlich eine wichtige Lücke geschlossen. Für das zentrale Revier sind mit dem Bund Lösungen vereinbart. Bei der Diskussion um den Helenenparktunnel in Essen sehen wir gute Chancen zu einer gemeinsamen Lösung.

Notwendig bleibt auch der Ausbau der Landesstraßen. Seit langem ist die Landesregierung auch hier zu Einsparungen gezwungen. Zur Realisierung der im Landesstraßenbauprogramm enthaltenen und bereits begonnenen Maßnahmen, zur Finanzierung der noch anstehenden vier Projekte in Gevelsberg, Plettenberg, Wuppertal und Lügde und zur Realisierung der aus strukturpolitischen Gründen erforderlichen Straßenerschließungsmaßnahmen ist in den folgenden Jahren eine Anhebung der Straßenbaumittel auf 150 Millionen DM pro Jahr, dem Koalitionsvertrag entsprechend, zwingend. Im Haushalt für das kommende Jahr sollen 105 Millionen DM zuzüglich 50 Millionen DM Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung stehen.

Fazit: Insgesamt wird aus meiner Sicht deutlich, daß wir alle Verkehrsträger brauchen, um die Aufgaben der Zukunft zu lösen. Für das notwendige Zusammenspiel der Verkehrsmittel wird eine integrierte Verkehrsplanung dringend benötigt. Wir haben in Nordrhein-Westfalen im internationalen Vergleich eines der am besten ausgebauten Verkehrsnetze der Welt. Dennoch ist die Nachfrage nach Mobilität vielerorts so groß, daß sie mit der vorhandenen Infrastruktur und den vorhandenen Verkehrsangeboten nicht oder nicht ausreichend gut befriedigt werden kann. Integrierte Verkehrsplanung ist ein Optimierungsprozeß für die Praxis. Sowohl die vorhandenen Verkehrswege als auch die Fahrzeuge müssen mit den künftigen Anforderungen an Erreichbarkeit und Lebensqualität in Übereinstimmung gebracht werden.

Der Landtag hat die Herausforderung zukünftiger Verkehrsanforderungen erkannt und die Enquete-Kommission "Zukunft der Mobilität" eingesetzt, mit dem Anspruch, Innovationen voranzubringen. Daran wird die Landesregierung bei der Aufstellung eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes anknüpfen.

Verkehr bedeutet nicht nur Mobilität und Standortsicherung, sondern auch Arbeitsplätze, insbesondere in Bauwirtschaft, Fahrzeugindustrie und Verkehrsunternehmen. Die Bündelung der Kompetenzen von Wirtschaft und Verkehr kommt beiden Bereichen zugute. Durch die organisatorische Einbindung des Stadtverkehrs werden die Voraussetzungen für integrative Lösungsansätze weiter verbessert.

Aus meiner Sicht hat sich die schon zu Anfang der Legislaturperiode vorgenommene enge Kooperation des Wirtschafts- mit dem Verkehrsbereich bewährt. Es ist logisch, daß die Fragen der Logistik und der Mobilität die Basis für das wirtschaftliche Wohlergehen der Region bilden. Das gilt für alle Verkehrsträger. Ich habe mich in meinen mündlichen Ausführungen auf einige beschränkt, aber im schriftlich vorliegenden Bericht habe ich zu allen Verkehrsträgern Ausführungen gemacht. Lediglich aus Zeitgründen will ich meinen Vortrag nicht weiter ausdehnen.

Auf die Bitte von **Günter Langen (CDU)**, zum Luftverkehr Stellung zu nehmen, weist **Minister Bodo Hombach** auf Seite 27 ff. seines schriftlichen Berichts hin. - Er sei der Auffassung, daß die zu erwartenden Wachstumsraten des Luftverkehrs unabweisbar seien. Man habe keinen Einfluß darauf, daß immer mehr Menschen und Güter diesen Weg des Transports und der Mobilität wählten. Man habe jedoch sehr wohl Einfluß darauf, in bestimmten Bereichen - er habe eben die schnellen Verbindungen der Zentren genannt - gute und sich am Markt behauptende Alternativen anzubieten. Dies sei verkehrspolitisch geboten. Wenn man im europäischen und globalen Kontext als Region interessant bleiben wolle, müsse man auch dem Luftverkehr eine expansionsfähige Basis bieten. Der Düsseldorfer Flughafen habe den großen Vorteil der Citynähe - vom Münchener Flughafen in die Innenstadt Münchens brauche man länger als vom Düsseldorfer Flughafen nach Dortmund -, aber dadurch auch den Nachteil, daß es ständig zu einer Güterabwägung zwischen der hohen verkehrspolitischen Bedeutung und der Akzeptanz der Bevölkerung komme.

Man könne sicher sein, daß er die Bedeutung des Luftverkehrs für die Region erkannt habe, und fortsetzen werde, was sein Vorgänger angelegt habe.

**Gerhard Wächter (CDU)** führt aus, daß er dem Vortrag des Ministers - insbesondere beim Dürener Projekt - entnommen habe, daß dieser den ÖPNV vor allem im Hinblick auf Effektivität und Kosten beurteile. Er fragt, ob der Minister deshalb dem ÖPNV-Bedarfsplan, der vor seiner Zeit entworfen worden sei und viele hochfliegende Pläne der GRÜNEN enthalte, äußerst kritisch gegenüberstehe.

**Minister Bodo Hombach** antwortet, daß Gemeinsamkeiten mit den GRÜNEN vorhanden seien, um den Schienenverkehr für Gütertransporte viel intensiver als bisher ins Spiel zu bringen. Bei den exorbitant hohen Steigerungsraten des Güterverkehrs, die bisher aufgetreten und noch zu erwarten seien, halte er es für ein schwerwiegendes Versäumnis, nicht schon längst wirksamere Strategien entwickelt zu haben. Unter Beachtung des finanziellen Rahmens und der Effizienz müsse alles getan werden, um mehr Güter auf die Schiene und das Wasser zu bringen, die Güter logistisch klüger zu verteilen und Transporte zu vermeiden. Unnötige Verkehre müßten von der Straße ferngehalten werden, um die Mobilität zu erhalten.

Das Projekt in Düren habe ihm außerordentlich gut gefallen. Es sei nützlich für die Region, sehr komfortabel für die Nutzer, aber im Verhältnis zu Alternativen zu teuer. Man müsse, um die Effizienz des ÖPNV zu erhöhen, attraktive Angebote - hohe Taktzeiten, Qualität, vernünftige Preisgestaltung - machen, die sich am Markt bewährten. Der Aspekt der Wirtschaftlichkeit müsse also stärker berücksichtigt werden als früher, als das Geld noch üppiger vorhanden gewesen sei.

### 3 Umgestaltung der Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen

**Vorsitzender Manfred Hemmer** begrüßt Ewald Breuer, Peter Kradepohl und Klaus-Peter Siegmund von der Deutschen Bahn AG.

**Peter Kradepohl (DB AG, GB Personenbahnhöfe, Kaufmännischer Leiter der Niederlassung NW,)** trägt anhand von Anlage 1 vor und nimmt folgende Ergänzungen der einzelnen Grafiken und Übersichten vor:

Mein Vortrag soll Ihnen die Maßnahmen verdeutlichen, die wir in den nächsten zwei Jahren im normalen Betrieb vorhaben, und zeigen, welche Produkte wir strategisch in Nordrhein-Westfalen einbringen möchten. In der Grafik (S. 1, Anlage 1) sehen Sie links die Planung des Oberhausener Bahnhofs und rechts den DB-PlusPunkt.

Wir beabsichtigen, in Nordrhein-Westfalen acht der rund 40 deutschlandweit geplanten 3-S-Zentralen (S. 12, Anlage 1) zu errichten.

"Maßnahmen im gesamthaften Streckenbezug ab 1998" (S. 25 - 27, Anlage 1): "Gesamthafter Streckenbezug" bedeutet, daß nicht nur an den Bahnhöfen und Haltepunkten Maßnahmen durchgeführt werden, sondern auch Anpassungsmaßnahmen an

der Trasse gemeinsam mit dem Geschäftsbereich Netz auf einer Vielzahl von sogenannten Kursbuchstrecken stattfinden.

"Gesamthafte Revitalisierung der Bahnhöfe" (S. 27, Anlage 1): Neben den Großprojekten, die Herr Breuer gleich vorführen wird, tätigen wir gesamthafte Revitalisierungen an den aufgeführten Standorten. Diese Revitalisierung geht in der Regel mit Maßnahmen einher, die bereits im Bahnhofsumfeld durch die Kommunen getätigt worden sind oder unsere Maßnahmen ergänzen.

Die Abkürzung EG bedeutet Empfangsgebäude (S. 29, Anlage 1).

Die Gesamtinvestitionen von 1,8 Milliarden DM werden wie in der Übersicht dargestellt verwendet (S. 34, Anlage 1). Bahnsteigaufhöhungen erfolgen auf die definierte Höhe von 76 cm bzw. im S-Bahn-Betrieb von 96 cm.

"Weitere Schritte bei der Umsetzung der Strategieplanung" (S. 35, Anlage 1). Die dort gesetzten Schwerpunkte entstammen einer Infas-Kundenbefragung, die im Mai 1998 mit 24 500 Befragten durchgeführt wurde (S. 36, Anlage 1).

Die riesige Investitionssumme von 1,8 Milliarden DM muß in einem abgestimmten Maßnahmenpaket, das sich über mehrere Jahre erstreckt, abgearbeitet werden; die Grafik stellt eine Möglichkeit dar (S. 39, Anlage 1).

Wir hoffen, daß wir uns seit der Bahnreform zum 01.01.1994 mit der Definition eines eigenständigen Geschäftsbereichs als verlässlicher Gesprächspartner für die Kommunen etabliert haben. Zum Thema Bahnhof und Bahnhofsumfeld führen wir Gespräche und haben Kontakte zu rund 120 Kommunen in Nordrhein-Westfalen. Ich hoffe, daß wir es gemeinsam schaffen, auch wenn in Zwischenstadien die Meinungen manchmal gegensätzlich sind, den Bahnhof wieder zu einem Tor der Stadt werden zu lassen und freuen uns, daß sich inzwischen viele Kommunen dieses Themas annehmen. Dieser Prozeß ist nur partnerschaftlich möglich. (S. 40 und 41, Anlage 1).

**Ewald Breuer (DB AG, GB Personenbahnhöfe, Niederlassung NW, Leiter des Büros Bahnhofsentwicklung Düsseldorf)** berichtet anhand von Anlage 2, die er durch folgende Ausführungen ergänzt:

Herr Kradepohl hat die Strategien und wesentlichen Inhalte der Umsetzung unserer Konzepte und Philosophie erläutert und sie hauptsächlich auf Haltepunkte und kleinere Bahnhöfe bezogen. Unsere Zielsetzung ist die Durchgängigkeit der Standards vom kleinen Bahnhof bis zum Großstadtbahnhof. Dabei ist es erforderlich, klare Konzeptionierungen im gegenseitigen Einvernehmen zu erstellen. In Nordrhein-Westfalen haben wir die Großprojekte in einen Paketbereich eingeteilt - diese Bahnhöfe sollen als Paketbahnhöfe projektiert werden - und einen übrigen Bereich, der zunächst in seiner Eigenentwicklung gesehen werden soll.

Für die Eigenentwicklung sind in Nordrhein-Westfalen folgende Bahnhöfe vorgesehen: Dortmund Hauptbahnhof, Bahnhof Essen, Flughafenbahnhof Düsseldorf, Flughafenbahnhof Köln. Wir werden auch den ICE-Bahnhof Köln-Deutz (tief) in Zukunft

projektieren und entwickeln müssen, so daß er zeitgerecht mit der Inbetriebnahme der Strecke fertiggestellt sein wird.

Zu den Paketbahnhöfen gehören bundesweit insgesamt 28 Bahnhöfe. Darin enthalten sind sieben Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen: Aachen, Bielefeld, Bochum, Gelsenkirchen, Mülheim, Münster und Siegburg als einziger Neubaubahnhof.

Die Gründe für Bahnhöfe im Paket sind folgende: Bei der Vielzahl der bundesweiten Projekte kommt ein riesiges Investitionsvolumen auf uns zu, das in der kurzen Zeit, die wir avisiert haben, gar nicht umgesetzt werden kann, auch nicht im Eigenfinanzbereich. Aus diesem Grunde haben wir, um Wirtschaftlichkeit zu erreichen, eine sogenannte intelligente Bündelung von ertragsschwachen und ertragsstarken mittleren Fernbahnhöfen zu einem Paket zusammengefaßt.

"Gesamtübersicht Bahnhofspaket" (S. 4, Anlage 2). Die Zahlen geben die augenblicklichen Werte an. Wir gehen zwar von erheblichen Steigerungen aus, die wir aber noch nicht quantifiziert haben, weil die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung von realen Zahlen ausgehen sollte.

Im folgenden gehe ich näher auf die einzelnen Paketbahnhöfe ein:

#### *Hauptbahnhof Aachen (S. 6 - 11, Anlage 2)*

Aachen ist ein sehr wichtiger Grenzbahnhof für Belgien und Paris. Seit November vergangenen Jahres ist Aachen an den Thalys angebunden, der demnächst bis nach Düsseldorf fährt. Wir sehen dringenden Handlungsbedarf, diesen Bahnhof in seiner Funktion und Kundengerechtigkeit zu optimieren.

Ich zeige Ihnen einen Ausschnitt über die Innenraumgestaltung des derzeitigen Bahnhofs (S. 7, Anlage 2). Diese Innenraumgestaltung ist typisch für fast alle Bahnhöfe dieser Größenordnung. Die Bahnhöfe wurden selbstverständlich auch zu Zeiten der Behördenbahn optimiert, aber nie gesamthaft, sondern nur partiell. Die Ergebnisse dieser partiellen Renovierung sehen Sie überall. Sie sorgen für Unübersichtlichkeit und Unattraktivität der Anlagen, die von unseren Kunden in dieser Form nicht mehr angenommen werden, weil sie nicht mehr zeitgemäß sind.

Ein Bereich des Bahnhofs ist vor fünf Jahren umgebaut worden, der nun noch einmal überplant und verändert werden muß. Der Bahnhof Aachen ist nicht nur in den Innenbereichen unglücklich gestaltet, sondern auch im Fassadenbereich. Unter einem schweren Vordach sind Ladeneinheiten untergebracht worden, um die Erträge zu steigern. Wir werden diesen Bereich zurückbauen, die Fassade wieder in den ursprünglichen historischen Zustand zurückführen und auf diese Ladeneinheiten verzichten. Dies ist trotz der wirtschaftlichen Zielsetzung möglich. Obwohl historisch kein Vordach vorhanden gewesen ist, wird ein leichteres filigranes angebracht, da es zu den Kundenanforderungen gehört.

Die Projektstudie Hauptbahnhof Aachen (S. 8 - 11, Anlage 2) zeigt im Erdgeschoß eine funktionale und formale Ordnung, die klar und übersichtlich ist. Wir zeigen das sogenannte Tonnengewölbe, die Halle, wieder komplett. Zur Zeit ist die Halle nicht ganz sichtbar. Aus verschiedenen Gründen wurden Decken eingezogen. Diese Decken

werden wieder herausgenommen, so daß der historische Gesamteindruck wieder entsteht. Natürlich werden auch moderne Einbauten berücksichtigt. Im unteren Bereich der Halle ist das Reisezentrum mit direkter Anbindung zu den Gleisanlagen vorgesehen. Alle Zuwegungen zu den Gleisanlagen sind barrierefrei geplant. Es wird ein Blindenleitsystem eingebaut, so daß wir nach Fertigstellung eine funktionsfähige Verkehrsstation besitzen.

Die große Halle führt direkt zur Empore (Obergeschoß, S. 10, Anlage 2). Auf dieser Empore hat man einen freien Blick bis unter die Tonne des Gewölbes. Hier entsteht die Reisefrische. Die vorgesehene DB-Lounge wird entfallen. Als Ersatz suchen wir einen Betreiber, der die Möglichkeit bietet, daß sich Reisende auch ohne Verzeehr aufhalten können.

Allgemein gilt für die Paketbahnhöfe, daß wir zur Zeit die funktionalen Ausschreibungen europaweit initiiert haben, so daß uns die Angebote im Oktober vorliegen und wir voraussichtlich im kommenden Jahr mit den Baumaßnahmen beginnen können.

#### *Bahnhof Bielefeld (S. 12 - 17, Anlage 2)*

Vom Reisezentrum (S. 17, Anlage 2) geht es hinunter in einen Tunnel, der die Stadtteilverbindung des derzeit rückwertigen Bereiches herstellen soll. Wir sind in der Planung, und mit Fertigstellung der Revitalisierung dieses Bahnhofs wird auch der Tunneldurchstich fertiggestellt sein.

#### *Hauptbahnhof Bochum (S. 18 - 23, Anlage 2)*

Der Hauptbahnhof Bochum ist ein Architekturzeugnis der 50er Jahre und steht unter Denkmalschutz. An der Fassade werden wir nichts verändern. Den Zugangsraum, der in den 70er Jahren erstellt wurde, würden wir gerne zurückbauen. Das ist aber nicht möglich, da er eine sinnvolle Verknüpfungsebene zu den städtischen Verkehrssystemen darstellt. Wir werden aber den Innenbereich der Halle komplett neu ordnen, sie wieder erlebbar machen und eine funktionale Ordnung zwischen den Belangen der Verkehrsstationen - Reisezentrum, Reisefrische, Wegeleitsystem, Fahrgastinformationssystem - und einem sinnvollen auf den Reisebedarf abgestimmten Branchenmix herstellen. Anfang des kommenden Jahres werden wir mit dem Umbau des Hauptbahnhofs Bochum beginnen.

Gesamthafte Bahnhofsentwicklung bedeutet nicht, daß wir uns auf das Gebäude begrenzen, sondern wir berücksichtigen in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden auch das Bahnhofsumfeld.

#### *Hauptbahnhof Gelsenkirchen (S. 24 - 31, Anlage 2)*

Der Bahnhof Gelsenkirchen gehört unter architektonischen Gesichtspunkten zu den schwierigsten Bahnhöfen, weil er eigentlich kein Empfangsgebäude, sondern ein Brückenbauwerk ist. Der Lageplan (S. 25, Anlage 2) zeigt die Gesamtsituation des Brückenbauwerks. Der Bahnhof hat eine Stadtteilverbindung mit zwei gleichwertigen Eingangsbereichen. Die Aufgabe war, die vorhandenen Strukturen so zu optimieren, daß wir uns mit dem Bahnhof der Zukunft positionieren können. Wir haben versucht, in dieses Brückenbauwerk eine Ordnung hineinzubringen. Im Längsschnitt ist dar-

gestellt, wie der Hauptbahnhof Gelsenkirchen in Zukunft aussehen wird (S. 28 - 29, Anlage 2). Der Bahnhof wird zwei Ebenen haben, eine Hauptebene, die stadtteilverbindende Ebene, auf der man die Ladenlokale erreichen kann, und eine sogenannte Zwischenebene als Verteilerebene für die Gleisanlagen.

Es gehört zu den Zielsetzungen, in den Bahnhöfen die Verweilqualität zu erhöhen. Dies in einem strukturierten Korridor zu erreichen, ist überaus schwierig. Wir haben Teilbereiche der jetzigen Fassade zurückgenommen. Dadurch ist ein abwechslungsreiches Raumerlebnis entstanden, das man in Teilbereichen erkennen kann (S. 31, Anlage 2).

*Hauptbahnhof Münster (S. 32 - 44, Anlage 2)*

*Bahnhof Mülheim (S. 45 bis 54, Anlage 2)*

*ICE-Bahnhof Siegburg (S. 55 - 56, Anlage 2)*

Der Bahnhof Siegburg erhält aus wirtschaftlichen Gründen nur zwei Geschosse. Seine Konzeptionierung ist das Ergebnis eines Architektenwettbewerbs. Die zwei Geschosse sind für den städtebaulichen Raum sehr unglücklich und passen auch nicht in die Umgebung hinein. Deshalb haben wir einvernehmlich mit der Stadt Siegburg erreicht, daß wir alle Geschosse in Gemeinschaftseigentum planen und realisieren. Sie sehen die Hauptzugangsebene von der Marktseite (S. 56, Anlage 2). Rechts vom Gebäude liegt der S-Bahn-Bahnsteig und nicht - wie fälschlicherweise dargestellt - der des ICE.

Die Gesamtinvestitionen für Paketbahnhöfe liegen bei ungefähr 200 Millionen DM. Wir haben die Zusage, daß wir gegebenenfalls Zuwendungen nach dem Regionalisierungsgesetz für Paketbahnhöfe erhalten können.

Zum Schluß will ich Ihnen noch Informationen zu Bahnhöfen außerhalb des Pakets geben: Hauptbahnhof Dortmund und Hauptbahnhof Essen.

*Hauptbahnhof Dortmund (S. 57 - 62, Anlage 2)*

Aus der Presse ist sicher die Überplanung des Gleisfeldes, auch "Ufo" genannt, bekannt (S. 57, Anlage 2). Wir sind zur Zeit in Verhandlungen mit dem Wirtschaftsministerium und versuchen zusammen mit dem Investor eine wirtschaftliche Realisierung zu erreichen.

Bei dieser Planung sind die bahnspezifischen Belange voll berücksichtigt: Verbesserung der Wegebeziehungen zwischen der Nord- und Südstadt, zur U-Bahn und zu den Gleisanlagen. Die Aktivitäten der Bahn liegen im dritten Geschöß des Gebäudes.

*Hauptbahnhof Essen (S. 63 - 64, Anlage 2)*

**Peter Eichenseher (GRÜNE)** schlägt vor, die folgenden beiden Punkte in der nächsten Sitzung zu diskutieren:

Insgesamt seien 450 Bahnsteigaufhöhungen vorgesehen. Wenn eine einzige Erhöhungsmaßnahme rund 1 Million koste, werde ein großer Teil der Gesamtinvestitionssumme von

1,8 Milliarden DM dafür verwendet. Das sei finanzpolitisch nicht vertretbar und nicht stadtverträglich, da Bahnsteigaufhöhungen nicht kompatibel mit Niederflurkonzepten seien. Außerdem führten Bahnsteigaufhöhungen zu Folgekosten, da die Züge erheblich teurer und zum Teil unterirdische Zuwegungen notwendig würden.

Zum zweiten seien im ÖPNV-Bedarfsplan 50 bis 80 neue Haltepunkte angesprochen worden. Der Vorschlag der GRÜNEN gehe dahin, Haltepunkte künftig wie Straßenbahnhaltestellen auszustatten. Dann hätten die Kommunen mehr Zugang zu Planung und Betrieb. Im Vortrag sei dargelegt worden, wie hoch der Etat für Winterdienst und Wartung sei. Die Kostensenkungspotentiale, seien beachtlich, wenn die Kommunen in diese Aufgabe mit eingebunden würden. Der Minister habe ja davon gesprochen, daß die Bahn noch immer zu teuer sei.

**Gerhard Wächter (CDU)** fragt, ob die Größenordnung der Landesmittel schon quantifiziert sei, die in die vorgetragenen Maßnahmen flössen. - **StS Westermann** antwortet, daß dazu noch keine Aussagen möglich seien. Die Vorstellungen der Bahn mündeten in ein Programm, das im Verkehrsausschuß vorgestellt und diskutiert werde.

**Klaus-Peter Siegmund (DB AG, GB Personenbahnhöfe, Technischer Leiter der Niederlassung NW)** führt aus, daß sich das Land gerade bereit erklärt habe, Bahnsteigaufhöhungen auf 76 cm zu fördern. Bahnsteigaufhöhungen müßten im Zusammenhang mit größeren Bahnhöfen gesehen werden. Kleine und große Bahnhöfe seien nicht miteinander kompatibel, wenn in der Fläche Haltepunkte gebaut würden, die Straßenbahnhaltestellen ähnelten. Deshalb achte der Geschäftsbereich Nahverkehr bei der Beschaffung von neuen Fahrzeugen grundsätzlich auf eine einheitliche Bahnsteighöhe. Dabei seien auch Stadtbahnfahrzeuge eingeschlossen. Diese Grundsatzentscheidung sei nicht so einfach wieder umzukehren; denn an allen Knotenbahnhöfen, die mit dem Fernverkehr verknüpft seien, sei von hohen Bahnsteigen auszugehen.

**Vorsitzender Manfred Hemmer** dankt den Mitarbeitern der DB AG herzlich für ihr Kommen.

**4 Gesetz zur Neufassung des Landesreisekostengesetzes, zur Änderung des Landesumzugskostengesetzes, zur Änderung des Ausschußmitglieder-Entschädigungsgesetzes und zur Überlassung von Parkflächen bei Landesbehörden**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/2960

Vorlagen 12/1105, 12/1659, 12/2009, 12/2042 und 12/2080

Zuschriften 12/1755, 12/1758 und 12/1912

- wird vertagt -

**5 Ausbau der Start- und Landebahn des internationalen Flughafens Münster/Osnabrück nicht gefährden - Den Eltingmühlenbach nicht als FFH-Schutzgebiet melden**

Antrag der Fraktion der CDU

Drucksache 12/3000

**Hannelore Brüning (CDU)** führt aus, daß die CDU vom Verkehrsausschuß die Aussage fordere, es sei unverantwortlich, den Eltingmühlenbach als FFH-Schutzgebiet zu melden. Auch die Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion hätten dies bei der gemeinsamen Ausschußsitzung im März am Flughafen Münster-Osnabrück (FMO) festgestellt. Die FFH-Richtlinie diene lediglich als Instrument, um die Start- und Landebahn zu blockieren. Gestern sei die Meldung mit der Überschrift "GRÜNE gegen Flughafenausbau" durch die Presse gegangen. Der Kreisvorstand der GRÜNEN im Kreis Steinfurt zum Beispiel habe laut dieser Meldung der GRÜNEN-Landtagsfraktion, dem -Landesvorstand und der Umweltministerin mitgeteilt, daß der Ausbau des FMO unsinnig sei.

Die SPD beteuere zwar immer wieder, daß sie für den Ausbau des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen stehe, aber es könne doch kein Zufall sein, daß der Wirtschaftsminister weder gestern im Wirtschaftsausschuß noch heute im Verkehrsausschuß dazu habe Stellung nehmen wollen. Daran werde deutlich, daß man die Koalition mit diesem Thema nicht belasten wolle. Der FMO dürfe nicht zum Garzweiler II des Kreises Steinfurt werden.

**Heinz Hunger (SPD)** kann den Sinn des CDU-Antrags nicht erkennen. Der Eltingmühlenbach sei nicht als FFH-Schutzgebiet vorgeschlagen; die Tranche 1 b sei seines Wissens im Kabinett noch gar nicht erörtert worden.

Für den Flughafen Münster/Osnabrück sei ein Antrag auf Verlängerung der Start- und Landebahn gestellt, der nach Recht und Gesetz behandelt werde. Die SPD-Landtagsfraktion habe sich für den Ausbau des FMO und die Verlängerung seiner Start- und Landebahn ausgesprochen. Mehr könne nicht getan werden; in ein laufendes Verfahren dürfe nicht eingegriffen werden. Wer anderes behaupte, täusche die Öffentlichkeit. Er sei überzeugt, daß alles unternommen werde, um den Intentionen des FMO gerecht zu werden.

**Peter Eichenseher (GRÜNE)** legt dar, daß der Eltingmühlenbach ein herausragendes Gewässersystem sei. Ein Gutachten im Auftrag der Bundesregierung, das das Ministerium dem Ausschuß zugestellt habe, habe dies ergeben. Es mache wenig Sinn, im Verkehrsausschuß über ökologische Wertigkeiten zu diskutieren. Das Verfahren gehe seinen Weg, zu dem es unterschiedliche Einschätzungen gebe. Aus Sicht der GRÜNEN sei die Notwendigkeit der Start- und Landebahnverlängerung bislang nicht hinreichend dargelegt worden. Außerdem habe er den Ausführungen beim Besuch des FMO entnommen, daß die Finanzierung der Ausbaupläne noch nicht sichergestellt sei.

**StS Westermann** macht darauf aufmerksam, daß der Minister auf seine Stellungnahme zu den Flughäfen in seinem schriftlichen Bericht S. 27 ff. hingewiesen habe. Dort sei zu lesen:

"Der Ausbau der Flughäfen selbst und ihre Integration das Straßen- und Schienennetz sind wichtige Elemente einer integrierten Verkehrspolitik. Grundlage der NRW-Luftverkehrspolitik ist weiterhin die Luftverkehrskonzeption,..."

Bei der Luftverkehrskonzeption müsse selbstverständlich zwischen der politischen Willenserklärung und dem rechtlichen Verfahren unterschieden werden. Das Planfeststellungsverfahren finde unter der neuen Prämisse einer möglichen FFH-Ausweisung dieses Bereichs des Baches statt. Auch dabei handele es sich um ein rechtliches Verfahren, das mittlerweile durch Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes geregelt sei. Die Ausweisung solcher Flächen erfolge über die Länder. Es sei innerhalb des Umweltministeriums in der Diskussion, das Gebiet für die Tranche 1 b zu melden. Die Anhörungen, die in die Entscheidung der Landesregierung einfließen, fänden Anfang Februar 1999 statt.

Das Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Start- und Landebahn des FMO würde schwieriger, wenn es zu einer Anmeldung käme, weil dann die Belange der FFH-Richtlinie zu berücksichtigen wären. Aber soweit sei man noch nicht. Der Entscheidungsprozeß, der sachlich, ausgewogen, nach Anhörung aller Betroffenen stattfinde und in eine Entscheidung der Landesregierung münde, müsse abgewartet werden. Das Anliegen der Luftverkehrskonzeption, abgestimmt mit dem Investor, werde in das Verfahren eingebracht. Die Flughäfen würden am 2. September 1998 gehört. Im übrigen handele es sich bei der Meldung als FFH-Gebiet um eine Entscheidung der Landesregierung und nicht des MURL.

**Hannelore Brüning (CDU)** macht darauf aufmerksam, daß es sich bei der Untersuchung von Prof. Schumacher keinesfalls um einen Forschungsauftrag des Rüttgers-Ministeriums handele. Die Untersuchung sei lediglich aus dem Fördertopf des Ministeriums in Bonn und des nordrhein-westfälischen MURL finanziert worden.

**Günter Langen (CDU)** bittet, dem CDU-Antrag zuzustimmen, um den politischen Willen des Ausschusses deutlich zu machen. - **Heinz Hunger (SPD)** schlägt der CDU vor, ihren Antrag zurückzuziehen, da der Antrag unzutreffend unterstelle, daß die FFH-Richtlinie den Ausbau und die Verlängerung der Start- und Landebahn des FMO verhindere.

**Abstimmungsergebnis siehe Beschlußprotokoll.**

## 6 ÖPNV-Bedarfsplan

**Vorsitzender Manfred Hemmer** teilt mit, daß ein Antrag der CDU vorliege, zu diesem Tagesordnungspunkt eine Anhörung durchzuführen.

**StS Westermann berichtet:**

Die Landesregierung ist nach dem Landesregionalisierungsgesetz verpflichtet, einen ÖPNV-Bedarfsplan aufzustellen. Dieser Bedarfsplan soll den kommunalen Aufgabenträgern langfristige Planungs- und Finanzierungssicherheit geben. Zu diesem Bedarfsplanentwurf ist das Einvernehmen nach § 7 Abs. 2 Landesregionalisierungsgesetz erforderlich.

Das ist der erste landesweite ÖPNV-Bedarfsplan; bisher gab es lediglich Teilplanungen. Die Vorberatungen laufen seit Herbst 1995 durch Anhörung der Aufgabenträger, die ihren Bedarf gemeldet haben. Die Bewertung der Anmeldungen war etwas zeitaufwendig, da viele Aufgabenträger diese neue Aufgabe "ÖPNV-Bedarfsplan" erst per Gesetz übertragen bekommen haben, daher ihre Nahverkehrspläne oft noch nicht entworfen hatten und über keine konkreten Projektdaten verfügten. Wenn die Aufgabenträger keine hinreichenden verkehrlichen Begründungen liefern konnten oder Kosten- und Investitionsdaten fehlten, haben wir mit standardisierten Bewertungsverfahren Hilfestellung geleistet. Damit ist gewährleistet, daß jede Maßnahme auch bewertet und die Einstufung nach vergleichbaren Kriterien vorgenommen worden ist.

Trotz dieser Anhörung waren wir bis zur Ressortabstimmung im Frühjahr immer noch offen gegenüber Änderungswünschen der Aufgabenträger. Es handelte sich um ein offenes Verfahren, das im Herbst 1995 begann und Anfang 1998 auslief.

Der Bedarf der einzelnen Maßnahmen ist auf der Grundlage einer verkehrszweigübergreifenden Prognose für das Jahr 2010 im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Ermittlung geprüft worden. Dabei wurde der verkehrliche Nutzen in Relation zu den entstehenden Investitions- und Betriebskosten gesetzt. Das geschah für jedes einzelne Projekt. Dabei haben wir den Trägern wohlwollend durch standardisierte Daten geholfen. Natürlich wurde die Kosten-Nutzen-Ermittlung durch städtebauliche, raumordnerische und umweltbezogene Argumente ergänzt. Die Vorgehensweise haben wir bereits im Oktober 1997 hier im Ausschuß erläutert.

Der vorliegende Entwurf des ÖPNV-Bedarfsplans enthält für den Zeitraum bis 2015 140 Vorhaben mit einem Kostenvolumen von rund 10,8 Milliarden DM. Davon entfallen 4,7 Milliarden DM auf den vordringlichen Bedarf, also auf den Zeitraum bis 2007, und 6,1 Milliarden DM auf den weiteren Bedarf, also auf den Zeitraum 2008 bis 2015. Darüber hinaus ist für nichtbedarfsplanpflichtige Vorhaben, die unmittelbar in das Förderprogramm aufgenommen werden, ein Betrag von jährlich 300 Millionen DM reserviert. Diese Mittel sind zur Zeit noch nicht ausgeschöpft. Sie sind für kleinere Vorhaben wie Beschleunigungsmaßnahmen, Umgestaltung von Haltestellen und Bahnhöfen, Park + Ride-/Bike + Ride-Anlagen und ähnliches vorgesehen.

Ungefähr 4,1 Milliarden DM werden für 15 gemeinsame Projekte des Fern- und Nahverkehrs, sprich: bei der Bahn, bis 2015 veranschlagt. Nach § 8 Abs. 1 und 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz hat der Bund diese Investitionen in die Schienenwege der Bahn zu finanzieren. Den noch zu konkretisierenden Nahverkehrsanteil auf Fernverkehrsstrecken und die entsprechenden Investitionen sollen

aus den in Nordrhein-Westfalen einzusetzenden Mitteln für den Nahverkehr nach § 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz finanziert werden, der eine 20 %-Quote an Bundesmitteln für den Nahverkehr enthält. Daß wir diese Maßnahmen des Nahverkehrs auf Fernverkehrsstrecken nicht prioritär ausgewiesen haben, liegt daran, daß hierüber mit dem Bund und der Bahn verhandelt werden muß. Um die Verhandlungsposition des Landes nicht zu erschweren, ist darauf verzichtet worden, eine Einstufung nach Dringlichkeit vorzunehmen. Das muß mit Bund und Bahn im Rahmen der Finanzierungsanteile des Bundes ausgehandelt werden.

Für Maßnahmen des möglichen späteren Bedarfs nach 2015 sind keine Finanzmittel ausgewiesen worden. Aus solchen Maßnahmen können jedoch im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuß auch Reservemaßnahmen in die ersten beiden Stufen höhergestuft werden, wenn erkennbar wird, daß sie dringlicher werden. Die Aufnahme von Schienenstrecken in den möglichen späteren Bedarf, der noch keine finanziellen Konsequenzen hat, dient der Sicherung der Trasse und der Verdeutlichung der planerischen Zielsetzungen des ÖPNV. Wenn solche Maßnahmen reifer wären oder sich der Verkehrswert höher darstellen würde, könnten sie bei der Fortschreibung des Bedarfsplans in fünf Jahren aufgestuft werden.

Der Bedarfsplan ermöglicht eine deutliche Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Rund 235 km Schienenstrecke werden neu gebaut, bestehende Strecken werden auf einer Länge von 1 172 km Länge ausgebaut oder wesentlich verbessert.

Die Einstufungen, die wir vorgenommen haben, waren sehr wohlwollend. Wir haben den Aufgabenträger sehr viel Hilfestellung geleistet. Insofern ist unsere Arbeit sachgerecht. Sollte es sich zeigen, daß Maßnahmen in der Dringlichkeit weiter vorrücken müssen, besteht sowohl im Ausnahmefall als auch bei der Fortschreibung des Bedarfsplans in fünf Jahren die Möglichkeit, die Priorität zu verändern. Angesichts der Tatsache, daß wir seit 1995 intensiv und in enger Abstimmung mit den Aufgabenträgern gearbeitet haben, empfehle ich, das Bedarfsverfahren zügig abzuschließen.

Mit dem Bedarfsplan werden insgesamt 1 Milliarde DM an Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindefinanzierungsgesetzes fließen. Dieses Geld ist gut angelegt. Mit dem vorliegenden Bedarfsplan tun wir einen großen Schritt, die ÖPNV-Verbindungen schneller, leistungsfähiger und effizienter zu gestalten.

**Günter Langen (CDU)** schlägt vor, die Anhörung am 01.10.1998 im Anschluß an die Sitzung um 10.00 Uhr mit folgenden Teilnehmern durchzuführen: Zweckverbände, Industrie- und Handelskammern, Städte- und Landkreistag sowie die DB AG. - **Heinz Hunger (SPD)** gibt zu bedenken, daß eine Anhörung eine große Verzögerung bedeute, zumal die Zweckverbände schon angehört worden seien und ihre Vorschläge eingebracht hätten. Als Kompromiß regt er an, dieses Thema am 01.10.1998 noch einmal auf die Tagesordnung zu setzen, damit die Landesregierung noch offene Fragen klären könne. - **Peter Eichenseher (GRÜNE)** rät ebenfalls von der Durchführung einer Anhörung ab, da die gesamte Arbeit geleistet sei.

Die Maßnahmen des Entwurfs seien vor Ort fast alle unstrittig. Viele Kommunen warteten darauf, daß die Mittel flössen. Eine Anhörung werde auch bei den Gebietskörperschaften, die ihr Projekt nicht verwirklicht sähen, Verwirrung stiften. - **Johannes Rimmel (GRÜNE)** schlägt vor, im Ausschuß mit den vorgeschlagenen Anhörungsteilnehmern zu diskutieren. - **Gerhard Wächter (CDU)** tritt für eine Anhörung ein.

**StS Westermann** bietet an, eine Informationsveranstaltung im Ministerium durchzuführen. Man werde zu jedem Projekt Rede und Antwort stehen.

**Günter Langen (CDU)** ist mit diesem Vorschlag einverstanden. Die CDU verzichte auf die Anhörung und werde ihre Fragen fraktionsintern bündeln, um sie im Ministerium beantworten zu lassen.

Nach der Zusicherung von **MDgt Herz (MWMTV)**, den beschlossenen ÖPNV-Bedarfsplan an alle Mitglieder des Landtages weiterzuleiten, nimmt **Günter Langen (CDU)** von seiner Bitte Abstand, schon den Entwurf verteilen zu lassen.

## 7 Terminplanung 1999

- siehe Anlage 3 -

gez. Manfred Hemmer

Vorsitzender

09.09.1998/24.09.1998

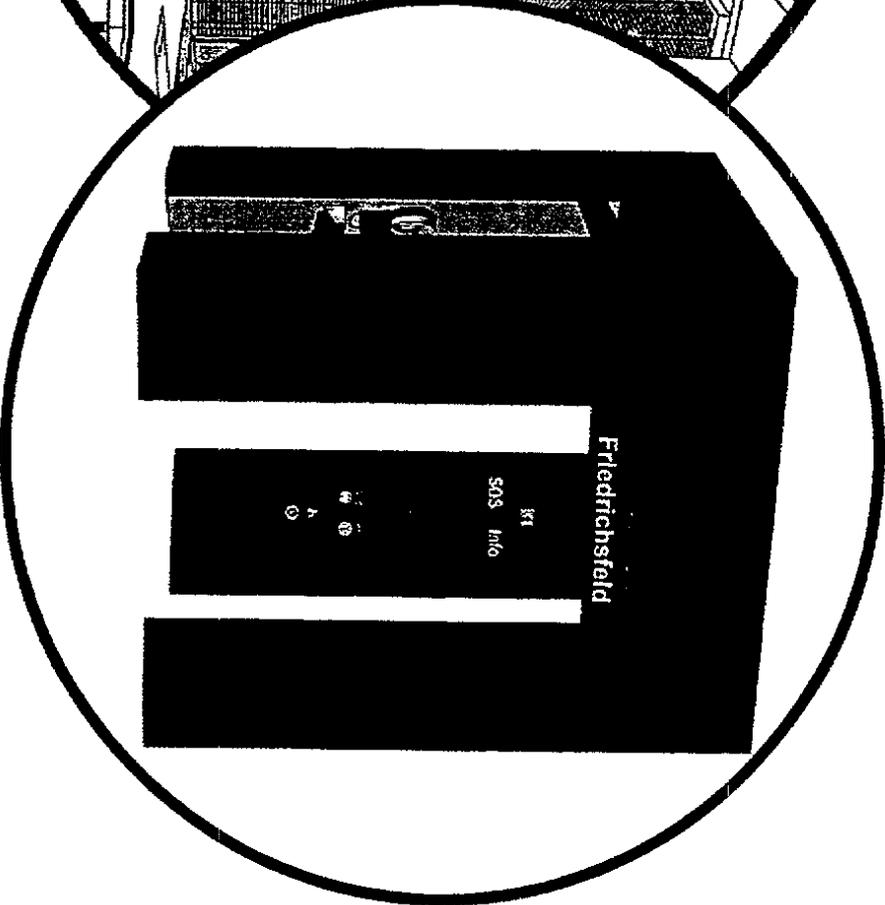
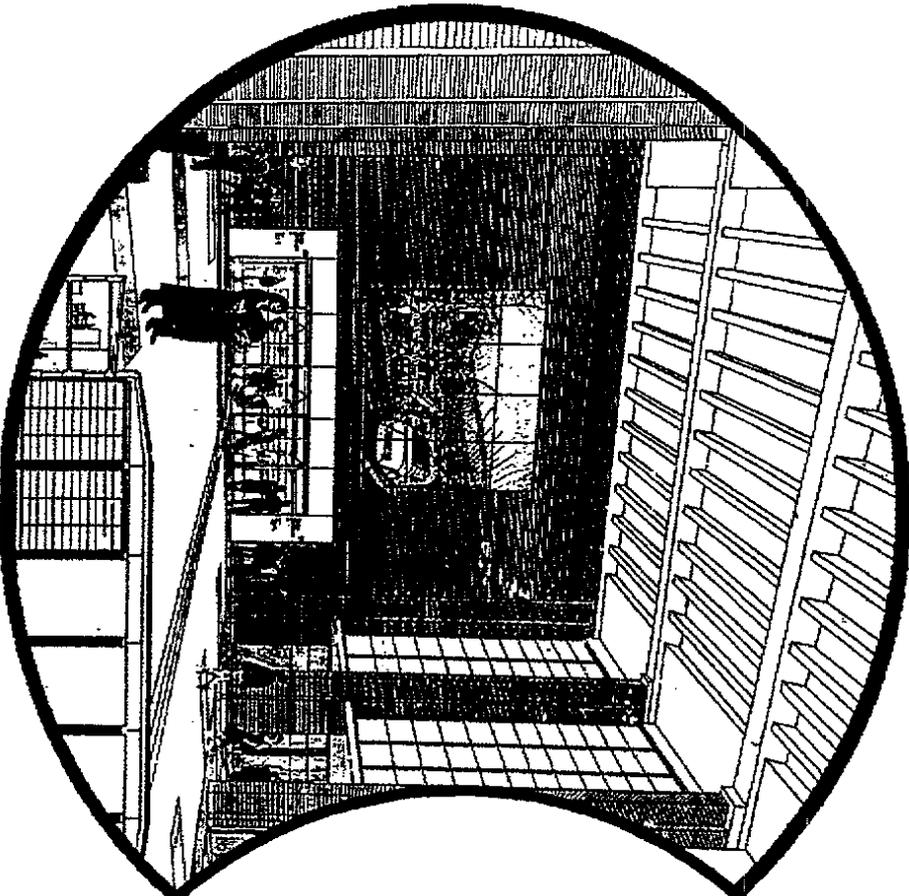
275

3 Anlagen





# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW





## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Daten, Zahlen, Fakten (GB Personenbahnhöfe in Nordrhein-Westfalen)

Bahnhöfe	Summe	Mitarbeiter
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anzahl der aktiven Bahnhöfe und Haltepunkte</li> <li>● davon mit EG</li> </ul>	<p>683</p> <p>281</p>	
<b>Personal</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anzahl der Mitarbeiter der NL NW</li> <li style="padding-left: 20px;">davon im Service</li> <li>● Azubi</li> <li>● Anzahl Mitarbeiter Bahnreinigung (BRG)</li> <li>● Anzahl Mitarbeiter Bahnschutz &amp; Service (BSG)</li> <li>● Anzahl Mitarbeiter DB Anlagen- und Hausservice (AHS)</li> <li>● Beschäftigte in den Pachtbetrieben</li> </ul>	<p>845</p> <p>566</p> <p>47</p> <p>423</p> <p>170</p> <p>1050</p> <p>2525</p>	



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Daten, Zahlen, Fakten (GB Personenbahnhöfe in Nordrhein-Westfalen)

#### Jährlicher Aufwand (Operatives Geschäft)

- |                                  |               |
|----------------------------------|---------------|
| ● Reinigung / Winterdienst       | Summen        |
| ● Sicherungs- und Ordnungsdienst | ca. 18 Mio DM |
| ● Wartung und Kleinstandhaltung  | ca. 10 Mio DM |
|                                  | ca. 26 Mio DM |



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Maßnahmen an Kleinbahnhöfen unter Ausschöpfung unternehmenseigener Personalressourcen

- Einsatz von **22** BahnhoftstandhaltungsTeams an ca. **150** Standorten **1998**
- Maßnahmen der Instandsetzung zur Erzielung einer sichtbaren Verbesserung des Objektes Bahnhofsgebäude oder Haltepunkt

#### Beispielstandorte:

Altenhundertm, Bad Münstereifel, Bochum-Dahlhausen, Brachelen, Brilon-Wald, Derkum, Dieringhausen, Düsseldorf-Benrath, Düsseldorf-Bilk, Düsseldorf-Flingern, Düsseldorf-Gerreshaim, Essen Stadtwald, Essen-Frohnhausen, Essen-Hügel, Essen-Steele, Finnetrof, Gronau, Hochneukirch, Kevelaer, Köln-West, Köln-Longerich, Kreuztal, Mechernich, Nievenheim, Rheinhausen, Rheydt Hbf, Rumeln, Siegen-Weidenau, Schmidthelm, Viersen, Xanten



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Maßnahmenschwerpunkte an Bahnhöfen 1998 und 1999

- Errichtungen DB PlusPunkte
  - Errichtungen technisch ausgerüsteter 3-S-Zentralen
  - Revitalisierung von Empfangsgebäuden als Präsentationsprojekte zur IBA 1999
  - Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Kundendienlichkeit durch:
    - Bahnsteigaufhöhungen
    - Errichtung von Wetterschutz / Bahnsteigdächern
    - Aufzügen
    - Wegeleitsystemen
    - Fahrgastinformationsanlagen
- (u. a. im Zusammenhang mit Einführung ITF)



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Maßnahmenswerpunkte an Bahnhöfen 1998 und 1999

- 1998 Maßnahmen an **88** Bahnhöfen (ohne IBA- / Großprojekte und streckenbezogene Maßnahmen).
- 1999 Maßnahmen an **61** Bahnhöfen (ohne IBA- / Großprojekte und streckenbezogene Maßnahmen).
- Investitionsvolumen **1998:** ca. **300** Mio
- Investitionsvolumen **1999:** ca. **380** Mio



# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



## Maßnahmenkatalog 1998 und 1999

Bahnstation	Maßnahmen	1998	1999
Ahaus	Errichtung DB PlusPunkt		
Allenbeken			Neubau FIA
Ascheberg (Westf)	Errichtung DB PlusPunkt		
Au (Sieg)			BSchWAG §8.2; KBS 480
Baal			GVFG; Bahnsteigneubau
Bad Sassendorf	Saniierung des EG		Einbau Gepäckförderbänder und zwei ZZA
Bergheim (Erf)	Errichtung DB PlusPunkt		
Bergisch Gladbach	Behindertergerechte Gestaltung Bahnsteig		
Blankenheim (Wald)	Errichtung DB PlusPunkt		
Bochum NOKIA			BSchWAG, Bahnsteigaufhöhung
Boisheim	Errichtung DB PlusPunkt		
Bonn-Mehlern	BSchWAG, Neubau Bahnsteig		
Bottrop Hof	RegG S-Bahn, Erstellung zwei Bahnsteigdächer		RegG S-Bahn, Erstellung zwei Bahnsteigdächer
Brachelen			Neubau Bahnsteige
Brütge (Westf)	Errichtung DB PlusPunkt		
Brühl	Umbau Reisezentrum		
Bünde (Westf)			Errichtung ZZA
Burbach (Kr Siegen)	Errichtung DB PlusPunkt		
Capelle (Westf)	Errichtung DB PlusPunkt		
Dahlem (Eifel)	Errichtung DB PlusPunkt		
Dahlebrück			Bahnsteigaufhöhung
Dalheim	Errichtung DB PlusPunkt		
Davensberg	Errichtung DB PlusPunkt		
Dorsten	Verbesserung Mittelbahnsteig		
Dortmund-Kley			Nachrüstung Aufzug
Dortmund-Mengede			
Dortmund-Oespel	BSchWAG, Bahnsteigaufhöhung		Nachrüstung von zwei Aufzügen



# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



## Maßnahmenkatalog 1998 und 1999

Bahnhöfen/Haltepunkte	Maßnahmen	Maßnahmen	Jahr
Brügge (Westf)	Erichtung DB PlusPunkt		
Brühl	Umbau Reisezentrum		
Bünde (Westf)	Erichtung DB PlusPunkt	Erichtung ZZA	
Burbach (Kr Siegen)	Erichtung DB PlusPunkt		
Capelle (Westf)	Erichtung DB PlusPunkt		
Dahlen (Eifel)	Erichtung DB PlusPunkt		
Dahlebrück		Bahnsteigaufhöhung	
Dalheim	Erichtung DB PlusPunkt		
Davensberg	Erichtung DB PlusPunkt		
Dorsten	Verbesserung Mittelbahnsteig		
Dortmund-Kley		Nachrüstung Aufzug	
Dortmund-Mengede	BSchWAG, Bahnsteigaufhöhung		
Dortmund-Oespel		Nachrüstung von zwei Aufzügen	
Dortmund-Söfde	Erichtung DB PlusPunkt		
Duisburg Hbf	ICE-Bahnsteigüberdachung, Erneuerung Sitzbänke, Fahrplanwägen, Erneuerung ZZA		
Duisburg-Bissingheim	Erichtung DB PlusPunkt		
Duisburg-Hochfeld Süd	Erichtung DB PlusPunkt		
Duisburg-Wedau	Erichtung DB PlusPunkt	Erstellung einer Treppenanlage	
Dülken	Erichtung DB PlusPunkt		
Dülmen		Erstellung eines Bahnsteigdaches	
Düren		DB ServiceStre	
Düsseldorf-Benrath		Umbau Fka und Gepa zur Markthalle	
Düsseldorf Hbf		Neuinstallation der Fahrgastinformationsanlage	
Düsseldorf Wehrhahn		Bahnsteigaufhöhung, Umgestaltung Verkehrsstation, Neubau Dach Essen	



# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



## Maßnahmenkatalog 1998 und 1999

Bahnstrecke	1998	Maßnahmen	1999
Geisenkirchen-Rothhausen	Neubau Haus- und Inselbahnsteig, Errichtung DB PlusPunkt	Neubau Haus- und Inselbahnsteig	
Geseke	Errichtung DB PlusPunkt	Einbau von zwei Gepäckförderbändern	
Gladbeck-Zweckel	Errichtung DB PlusPunkt		
Großbüllesheim	ICE-Bahnsteigüberdachungen, Einbau von 5 Aufzügen	Einbau von 5 behindertengerechten Aufzügen	
Hagen Hbf	Errichtung DB PlusPunktes		
Halderm (Rheinl)	Instandsetzung EG	Instandsetzung EG	
Herford	Sanierung Bahnsteigkante		
Hervest-Dorsten	Errichtung DB PlusPunkt		
Hohenbudberg Bayerwerk	Errichtung DB PlusPunkt		
Holzhausen-Heddinghausen	Errichtung DB PlusPunkt		
Holzheim (b Neuss)	Errichtung DB PlusPunkt		
Holzwickede	Errichtung DB PlusPunkt, Bahnsteigaufhöhung		
Hövelke	Errichtung DB PlusPunkt		
Hütental-Geisweid		Tunneldurchstich, Bahnsteigaufhöhung	
Kall		Neubau Außenbahnsteige, Errichtung DB PlusPunkt	
Hüth-Kalscheuren	Mittelbahnsteig (schienerfreier Zugang)		
Kathhof (Kr Iserlohn)	Errichtung DB PlusPunkt		
Karmen		Bodenbelag Empfangshalle, Außenanstrich EG, DB ServiceStore	
Kirchlangem	Errichtung DB PlusPunkt		
Kohlscheid		Bahnsteigaufhöhung, Verbesserung der Personenerführung	
Köln-Chorweiler Nord		Verbesserung der Verkehrsstation	
Köln-Deutz		Neues Wegeleitsystem	
Krefeld Hbf	Sanierung Hallendach	Sanierung Hallendach	
Krefeld-Linn	Neuer Zugang, Errichtung DB PlusPunkt		
Krefeld-Opsum	Errichtung DB PlusPunkt		
Laasphe		Bahnsteigaufhöhung	
Lemgo		Neuer Hbf Lemgo-Littfeld	



# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



## Maßnahmenkatalog 1998 und 1999

Bahnstamm	Maßnahmen	1998	1999
Leopoldstal	Erichtung DB PlusPunkt		Strukturmaßnahme Lippstadt; Bahnhofsbuchhandlung
Lippstadt	Erneuerung ZZA		
Löhne (Westf)	Erichtung DB PlusPunkt		Bahnsteigaufhöhung
Lüdingen	Erichtung DB PlusPunkt		Bahnsteigaufhöhung
Lüdinghausen	Erichtung DB PlusPunkt		Erneuerung Bahnsteig
Lünen			
Maria-Veen	Verbesserung Verkehrsstation		
Mart-Sinsen	Erichtung DB PlusPunkt		Neubau zwei Außenbahnsteige
Mehrthoo	Neubau zwei Außenbahnsteige, Erichtung DB PlusPunkt		Bahnsteigaufhöhung
Minden (Westf)	Bahnsteigaufhöhung		
Mönchengladbach Hbf	Erichtung Reisezentrum		
Neuenrade	Erichtung DB PlusPunkt		Umbau Reisezentrum
Neuss Hbf			
Nienberge	Erichtung DB PlusPunkt		
Oberhausen-Sterkrade	Erichtung DB PlusPunkt		Bahnhoftsentwicklung, Em. der Deckenverkleidung in der Empfangshalle, Neubau Bahnsteig 3 und Treppenerneuerung
Paderborn Hbf			
Paderborn Nord	Erichtung DB PlusPunkt		Neubau Haltepunkt
Paderborn Schloß Neuhaus			
Porta Westfalica	Erichtung DB PlusPunkt		2 ZZA, Erneuerung Bahnsteig
Pulheim	Neubau Bahnsteig		Bahnsteigaufhöhung, Verbesserung der Personenunterführung
Recklinghausen Hbf	Bahnsteigaufhöhung, Einbau behindertenger. Aufzüge		Bahnsteigaufhöhung
Recklinghausen Süd	Bahnsteigaufhöhung		
Remscheid-Lüttringhausen	Erichtung DB PlusPunkt		
Rhade	Erichtung DB PlusPunkt		Bahnsteigaufhöhung
Rheinberg (Rheinl)	Erichtung DB PlusPunkt		
Rheine			Erneuerung ZZA



# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



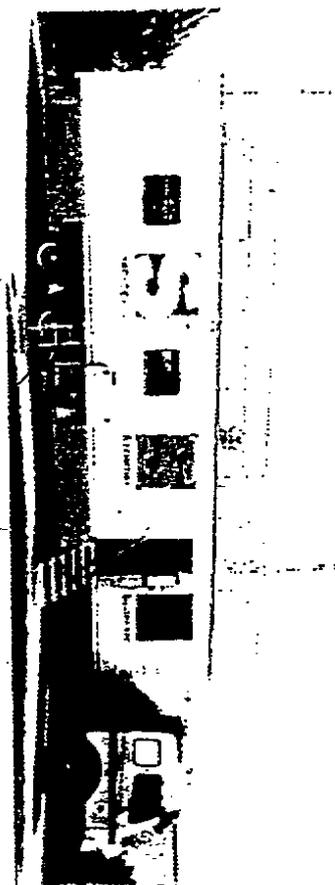
## Maßnahmenkatalog 1998 und 1999

Bahnstationen	Maßnahmen	1998	1999
Rolsdorf	Erichtung DB PlusPunkt		
Rommerskirchen	Erichtung DB PlusPunkt		
Rudersdorf (Kr Siegen)			Bahnsteigaufhöhung
Rumeln	Erichtung DB PlusPunkt		
Ründeroth	Erichtung DB PlusPunkt		
Salzkotten	Erichtung DB PlusPunkt		
Schaltsmühle	Bahnsteigaufhöhung, Erichtung DB PlusPunkt		Bahnsteigaufhöhung
Schamede	Erichtung DB PlusPunkt		
Scharfede	Erichtung DB PlusPunkt		
Schmidtheim	Erichtung DB PlusPunkt		
Sennelager	Erichtung DB PlusPunkt		
Siegen	Bahnsteigaufhöhung, Anpassung Bahnsteigdach		
Siegen-Weidenau			Umbau Reisezentrum und Modernisierung, Erneuerung Mittelbahnsteig
Soest			Neubau Hausbahnsteig, behindertengerechter Zugang
Sollingen-Ohligs			DB ServiceStore
Sprakel	Erichtung DB PlusPunkt		
Übach-Palenberg			Neubau Bahnsteig und Rampen
Viersen	Neubau Bahnsteige		Neubau Bahnsteige
Warendorf			Bahnsteigaufhöhung, Verbesserung der Personenunterführung, neuer Zugang
Weeze	Erichtung DB PlusPunkt		
Walschen Ernest	Erichtung DB PlusPunkt		
Walver	Erichtung DB PlusPunkt		
Werl	Erichtung DB PlusPunkt		
Wesel			DB ServiceStore
Wickede (Ruhr)	Einbau behindertengerechter Toilette		
Wuppertal Hbf	ICE-Bahnsteigüberdachungen		
Wuppertal-Vohwinkel			Erneuerung FIA

# 3-S-Programm

Stationäre 3-S-Zentrale

Mobile 3-S-Zentrale



**Service**  
 Kamera  
 Infosäule  
 Funk  
 Zuglauf-  
 info

**Sicherheit**  
 Kamera  
 Notrufsäule  
 Funk  
 Alarmtaster

**Sauberkeit**  
 Kamera  
 Funk

**Haustechnik**  
 FÜSTE  
 Management-  
 System

**Sicherheit**  
 Individueller  
 Einsatz z.B.  
 Castor

**Service**  
 Großver-  
 anstaltungen

DB AG interne 3-S-Leistungen: Reisezugwagenüberwachung, Fahrausweisautomaten, Alarmleitungen

Geschäftsbereich Personenbahnhöfe



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Standorte der 3-S-Zentralen in Nordrhein-Westfalen

#### Inbetriebnahme 1998:

- Düsseldorf
- Essen
- Köln
- (Duisburg)
- Dortmund (Provisorium)

#### Inbetriebnahme 1999:

- Bielefeld
- Hagen
- Münster



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Standorte der 3-S-Zentralen in Nordrhein-Westfalen

- Gesamtinvestitionsvolumen ca. **45** Mio DM
- Die ab **1998** vorhandene Infrastruktur wird zur flächendeckenden Qualitätssteigerung kontinuierlich ausgebaut
- **1998**: Aufschaltung von **60** Standorten DB PlusPunkt mit kameragestützter Überwachung und Notruf- und Informationseinrichtungen
- **1999**: Errichtung von weiteren **30** DB PlusPunkten. Aufschaltung weiterer Standorte mittels kameragestützter Überwachung und Errichtung von Notruf- und Informationseinrichtungen



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Mobile 3-S-Zentralen für Nordrhein-Westfalen

- Einsatz an verschiedenen sicherheitsrelevanten Standorten über einen definierten Zeitraum
- Größtmögliche Flexibilität bei Auswahl der Einsatzstandorte auch im Rahmen von Großveranstaltungen
- Beschaffung von **2** mobilen 3-S-Zentralen, die ausschließlich in Nordrhein-Westfalen zum Einsatz kommen

#### Kosten:

→ Containervariante: **1 bis 1,5 Mio**

→ Sattelzug: **2,2 Mio**

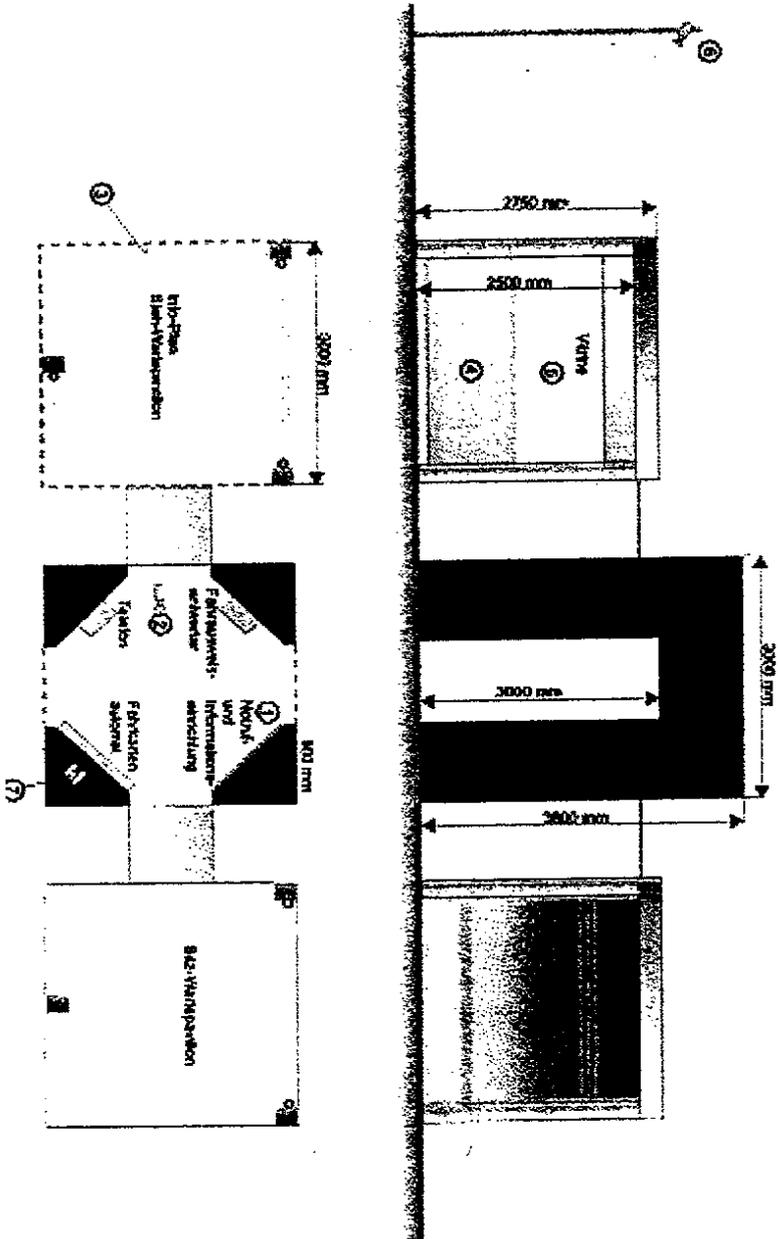
- Ab **1999** zusätzlicher Einsatz auch in Verdichtungsräumen ohne stationäre 3-S-Zentrale (z. B. Aachen / Krefeld, Großraum Siegen)



# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



## DB Pluspunkte für Nordrhein-Westfalen



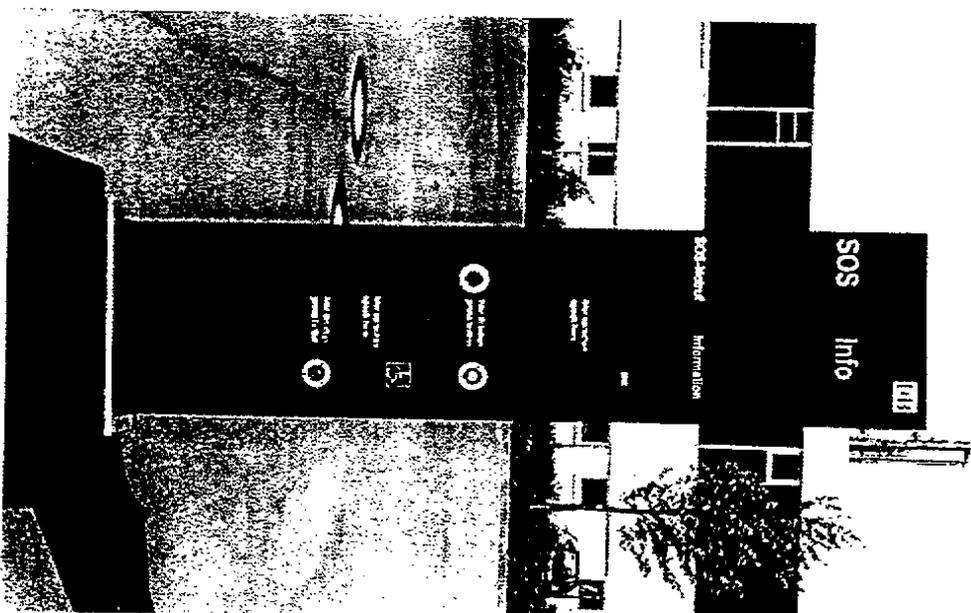


## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### DB PlusPunkte für Nordrhein-Westfalen

- Notruf- und Informations-Säule  
im DB PlusPunkt
- Notruf- und Information-Säule  
in ähnlichem Design  
für Verkehrsstationen ohne DB PlusPunkt





## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW

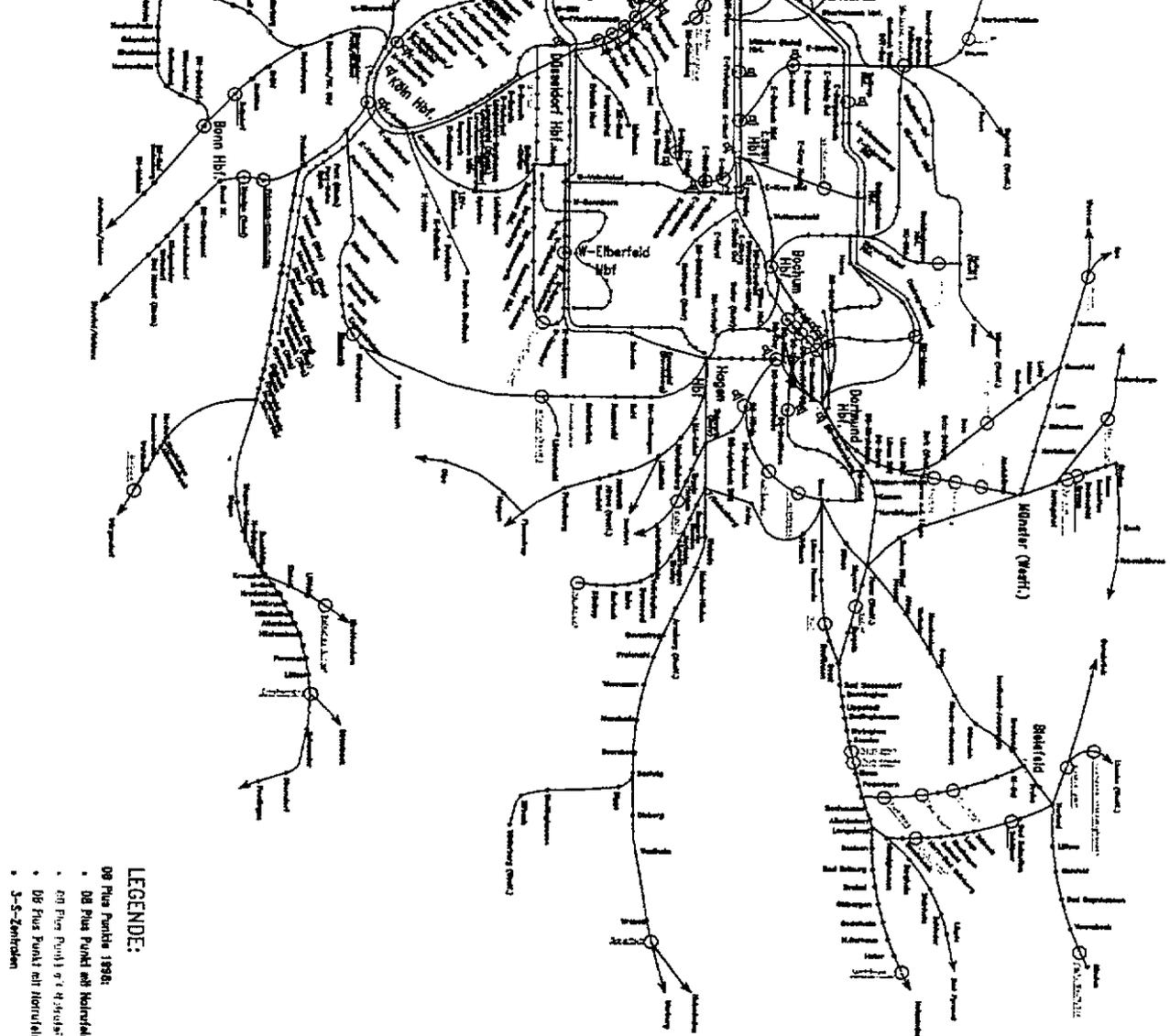


### DB PlusPunkte für Nordrhein-Westfalen

- Errichtung des DB PlusPunktes an **60** Standorten in **1998**
- Der DB PlusPunkt wird in erheblichem Umfang durch das Land Nordrhein-Westfalen gefördert:
  - Gesamtkosten: **ca. 17 Mio DM**
  - davon Fördermittel Nordrhein-Westfalen : **ca. 14 Mio DM**
- Alle DB PlusPunkte in Nordrhein-Westfalen sind mit kameragestützten Notruf- und Informationseinrichtungen versehen.

#### Standorte:

Ahaus, Ascheberg, Berghheim, Blankenheim (Wald), Boisheim, Brügge, Burbach (Kr. Siegen), Capelle (Westf), Dahlem (Eifel), Davensberg, Dortmund-Sölde, Duisburg-Bissingheim, Duisburg-Hochfeld Süd, Duisburg-Ruhrort, Duisburg-Wedau, Dülken, Düsseldorf-Eller, Erndtebrück, Feldhausen, Friedrichsfeld (Niederrhein), Gelsenkirchen-Rothhausen, Gladbeck-Zweckel, Großbüllesheim, Haldem (Rheinl), Hohenbudeberg, Holzhausen-Heddinghausen, Holzheim (b Neuss), Holzwickede, Hövelriege, Kalthof (Kr Iserlohn), Kirchlangern, Krefeld-Linn, Krefeld-Opsum, Leopoldstal, Lüchtringen, Lüdinghausen, Marl-Sinsen, Mehrhoog, Neuenrade, Nienberge, Oberhausen-Sterkrade, Paderborn-Nord, Porta Westfalica, Remscheid-Lüttinghausen, Rhade, Rheinberg (Rheinl), Roisdorf, Rommerskirchen, Rumeln, Runderoth, Salzkotten, Schalksmühle, Schamede, Scherfede, Schmidthelm, Sennelager, Sprakel, Weeze, Welschen-Ernest, Welver, Werl



**LEGENDE:**

- DB Plus Punkte 1996
- DB Plus Punkt mit Kleinanforderungen - Streckenbauzeit Bonn
- DB Plus Punkt mit Kleinanforderungen - Streckenbauzeit Paderborn
- DB Plus Punkt mit Kleinanforderungen - Streckenbauzeit Bochum
- 3-5-Zeitstrahler

**Stationen in NRW**



des Bahnhofs dient



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Präsentationsprojekte zur IBA 1999

<b>Standorte:</b>	<b>Maßnahmen:</b>	<b>Fertigstellung:</b>
● Lünen	Verbesserung der Verkehrsstation und des Bahnhofs	1998
● Wanne-Eickel	Verbesserung des Erscheinungsbildes	1998
● Castrop-Rauxel	Gesamtrevitalisierung Bahnhof	1998 / 1999
● Essen-Altenessen	Verbesserung der Verkehrsstation	1998 / 1999
● Herne	Gesamtrevitalisierung des EG	1998 / 1999
● Oberhausen	Gesamtrevitalisierung Bahnhof	1998 / 1999
● Bottrop	Erstellung von gmp-Bahnsteigdächern	1999
● Hamm (Westf)	Gesamtrevitalisierung Bahnhof	1999
● Kamen	Verbesserung des Erscheinungsbildes	1999



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### DB ServiceStore für Nordrhein-Westfalen

- Aufwertung des Standortes und der Immobilie Bahnhof
- CI-gerechtes, einheitliches Erscheinungsbild
- Transparenz zu den kundenfrequentierten Flächen innerhalb des Bahnhofs dient der Verbesserung der Verweilqualität im Bahnhof
- Realisierung in **1998**:
  - Castrop-Rauxel (Oktober)
  - Wesel
  - Dinslaken
  - Kamen
  - Solingen-Ohligs(angestrebter Baubeginn)
- Realisierung in **1999**:
  - ca. **18** weitere Standorte



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Präsentationsprojekte zur IBA 1999

Standorte:	Maßnahmen:	Fertigstellung:
● Lünen	Verbesserung der Verkehrsstation und des Bahnhofs	1998
● Wanne-Eickel	Verbesserung des Erscheinungsbildes	1998
● Castrop-Rauxel	Gesamtrevitalisierung Bahnhof	1998 / 1999
● Essen-Altenessen	Verbesserung der Verkehrsstation	1998 / 1999
● Herne	Gesamtrevitalisierung des EG	1998 / 1999
● Oberhausen	Gesamtrevitalisierung Bahnhof	1998 / 1999
● Bottrop	Erstellung von gmp-Bahnsteigdächern	1999
● Hamm (Westf)	Gesamtrevitalisierung Bahnhof	1999
● <del>Kamen</del>	Verbesserung des Erscheinungsbildes	1999



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Präsentationsprojekte zur IBA 1999

- Alle IBA-Projekte werden durch kommunale Maßnahmen im Bahnhofsumfeld ergänzt mit z. B.:
  - neugeschaffenen Stadtteilverbindungen
  - Verbesserungen in der Verknüpfung des ÖPNV
  - Schaffung von P+R-Parkplätzen und Errichtung von Fahrradstationen



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Projekte im Zusammenhang mit der Einführung des ITF NW

Standorte:	kundendienliche Maßnahmen:	Fertigstellung:
● Hürth-Kalscheuren	Erstellung neue Zuwegung	1998
● Recklinghausen Süd	kundendienliche Verbesserung der Verkehrsstation	1998 / 1999
● Essen-Kray Nord	kundendienliche Verbesserung der Verkehrsstation	1998 / 1999
● Gelsenkirchen-Rothhausen	kundendienliche Verbesserung der Verkehrsstation	1998 / 1999



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Maßnahmen mit gesamthafterm Streckenbezug ab 1998

#### Strecken:

- 447 Oberhausen-Duisburg-Ruhrort

#### Maßnahmen:

Anpassung an moderneren Standard / insbesondere Bahnsteigaufhöhung

#### Baubeginn / Ende:

1998

- 459 Köln-Overath-Gummersbach

wie vor

1998 / 2000

- 458 Wuppertal-Remscheid-Solingen-Ohligs

wie vor

1998 / 2000

- 402 Bielefeld-Dissen-Bad Rothenfelde

Expo 2000 / High-Tech-Ausbau

1998 / 2000

- 475 Bonn-Euskirchen-Bad Münstereifel

Anpassung an moderneren Standard / insbesondere Bahnsteigaufhöhung

1998 / 2002

- 434 Dortmund-Hagen-Lüdenscheid

wie vor

1999



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Maßnahmen mit gesamthafterm Streckenbezug ab 1998

#### Strecken:

- S9 Haltern-Wuppertal

Maßnahmen: Baubeginn / Ende:

Ausbau nach modernem S-Bahn-Standard (Bahnsteighöhe 96 cm, Zugzielanzeiger, besondere Vitrinen, teilweise Überdachung)

- S13 Zweig Köln-Aachen

wie vor 1998 / 2001

- S12 Köln-Au (Sieg)

wie vor 1999

- S11 Bergisch-Gladbach-Neuss-Düsseldorf

wie vor 1999

- S5 Dortmund-Hagen

wie vor 1999 / 2001

- AVV Stolberger Ast (Stolberg-Hammer / Rathaus, Talbahnstr., Vegla)

Stadtbahnkonzept 1999



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Gesamthafte Revitalisierung der Bahnhöfe

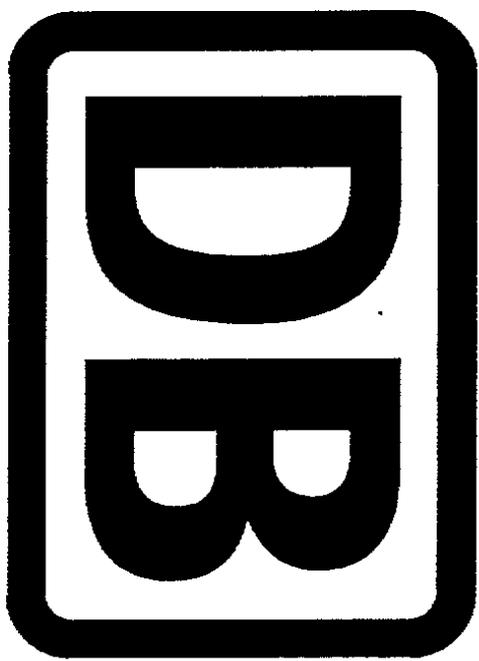
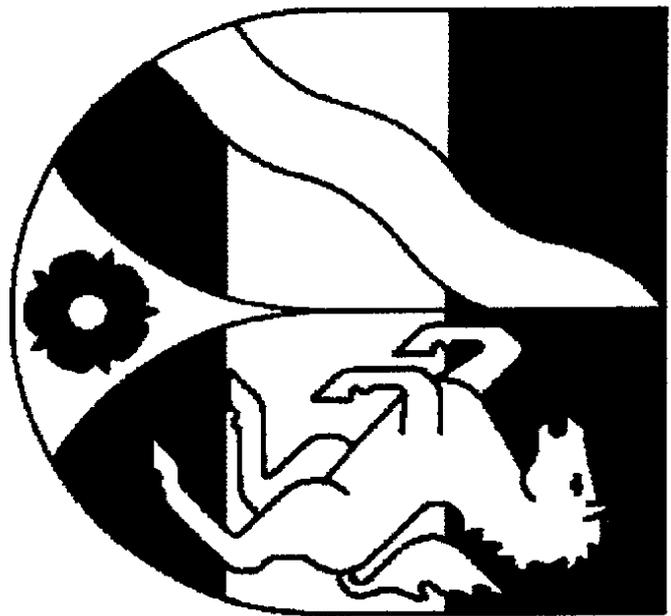
<b>Standorte:</b>	<b>Baubeginn / Ende:</b>
● Recklinghausen Hbf	1998 / 1999
● Siegen-Weidenau	1999
● Solingen-Ohligs	1999
● Düren	1999 / 2000
● Paderborn Hbf	1999 / 2000
● Rheine	1999 / 2000
● Wesel	1999 / 2000
● Mönchengladbach Hbf	2001



# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



Strategieplanung Land / Zweckverband / Kommune / DB AG

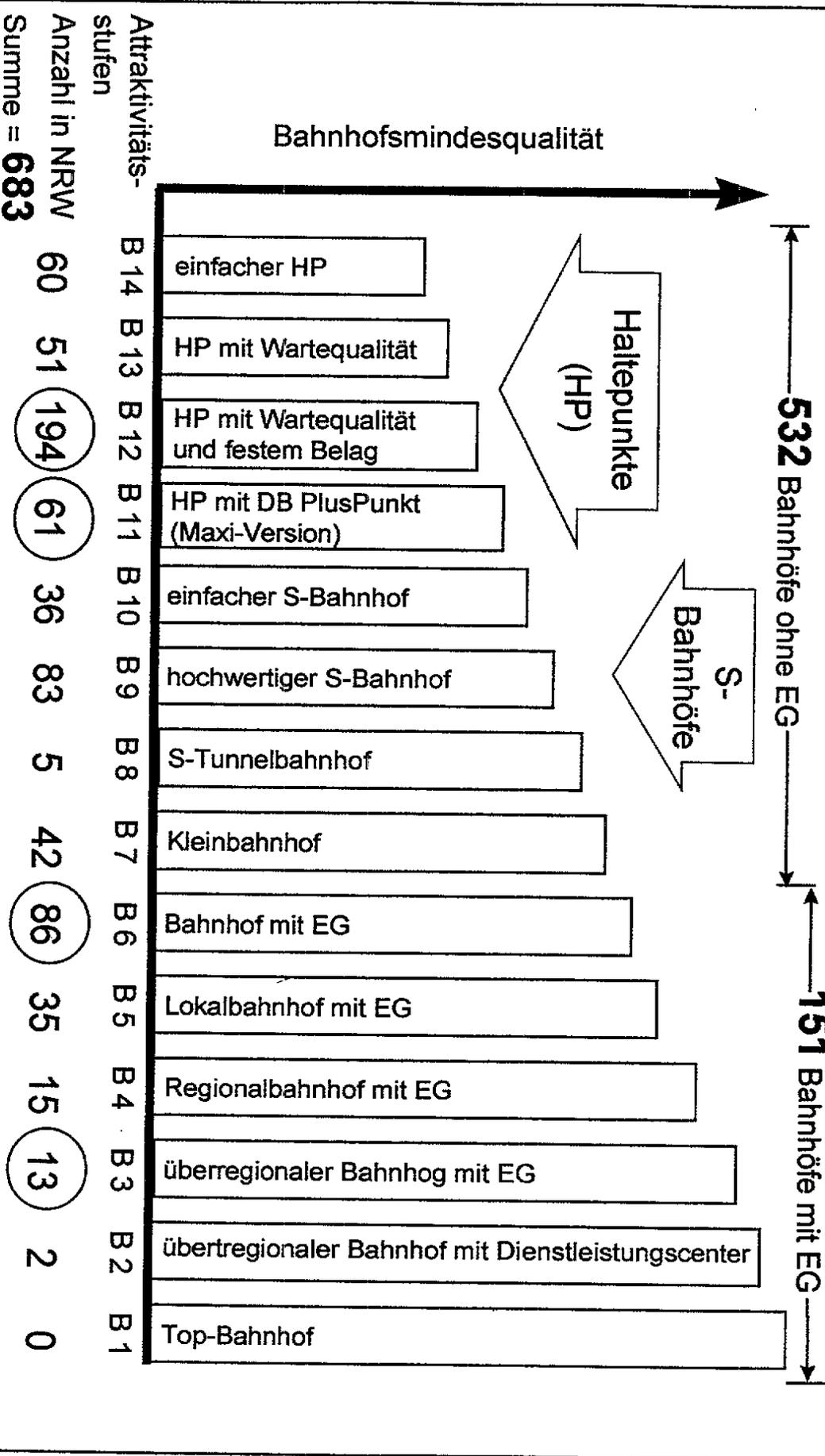




# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



## Modell eines zukünftigen Qualitäts- und Ausstattungskataloges für Nordrhein-Westfalen





# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



## Vergleich der Ausstattungsmerkmale eines Bahnhofes der Attraktivitätsstufe 12 und 6

### Grundausrüstung

Hinweis:  
Wetterschutz mit Sitzen ist auch der DB PlusPunkt als Mini oder Midi-Version

**B 12**  
Haltepunkt mit  
Wartequalität und  
festem Belag

Bahnsteig mit Asphaltbelag

Wetterschutz mit Sitzen  
Uhr  
optische / akustische Zuginfo  
Park- / Fahrradabstellplätze

Fahrplanaushang  
Informationsflächen für EU  
Flächen für FAA  
Bahnsteigkörper mit Festanlage  
Bahnhofsname-schild  
Hinweisschilder  
behindertengerechter Zugang  
Beleuchtung  
Abfallstationen

**B 6**  
Bahnhof mit  
Empfangsgebäude

Empfangsgebäude  
Reisebedarf  
Räume für EU verfügbar

Notruf- und Info-stäule  
Bahnsteigdach über Teilen  
des Bahnsteiges  
Zuganzeiger  
Bahnsteig mit unbehandeltem  
Betonstein

Wetterschutz mit Sitzen  
Uhr  
optische / akustische Zuginfo  
Park- / Fahrradabstellplätze

Fahrplanaushang  
Informationsflächen für EU  
Flächen für FAA  
Bahnsteigkörper mit Festanlage  
Bahnhofsname-schild  
Hinweisschilder  
behindertengerechter Zugang  
Beleuchtung  
Abfallstationen



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Übersicht geplanter Investitionen an Kursbuchstrecken bis zum Jahre 2010 und darüberhinaus

KBS	Streckenverlauf	Erforderliche Gesamtinvestition
● 124	Minden-Verden-Bremen	1.450.000 DM
● 355	Paderborn-Altenbeken-Ottbergen-Kreiensen	12.738.000 DM
● 360	Paderborn-Altenbeken-Hannover	7.775.000 DM
● 370	Bielefeld-Herford-Minden-Hannover	17.293.000 DM
● 372	Löhne-Braunschweig	4.151.000 DM
● 375	Löhne-Osnabrück-Bad Bentheim	21.647.000 DM
● 385	Münster-Osnabrück-Bremen	8.879.000 DM
● 386	Bielefeld-Herford-Bünde-Bassum	10.881.000 DM
● 395	Münster-Rheine-Emden	18.189.000 DM
● 400	Hamm-Bielefeld	54.246.000 DM
● 402	Bielefeld-Dissen-Bad Rothenfelde	9.104.000 DM
● 403	Bielefeld-Sennelager-Paderborn	9.970.000 DM
● 405	Bielefeld-Lage-Paderborn-Lemgo	25.996.000 DM
● 406	Rheda-Wiedenbrück-Münster	9.468.000 DM
● 407	Münster-Burgsteinfurt-Gronau	21.406.000 DM
● 408	Münster-Coesfeld	2.896.000 DM
● 410	Münster-Hamm	11.596.000 DM
● 411	Münster-Lünen-Dortmund	16.145.000 DM
● 412	Gronau-Lünen-Dortmund	30.391.000 DM
● 415	Köln-Düsseldorf-Essen-Hamm	18.337.000 DM
● 416	Duisburg-Oberhausen-Gelsenkirchen-Dortmund	7.987.000 DM
● 420	Duisburg-Oberhausen-Wesel-Emmerich	45.263.000 DM
● 421	Wesel-Bocholt	1.904.000 DM



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Übersicht geplanter Investitionen an Kursbuchstrecken bis zum Jahre 2010 und darüberhinaus

KBS	Streckenverlauf	Erforderliche Gesamtinvestition
● 424	Dorsten-Coesfeld	3.943.000 DM
● 425	Münster-Halterf-Gelsenkirchen-Essen	38.092.000 DM
● 426	Dorsten-Wanne-Eickel-Dortmund hbf	13.403.000 DM
● 427	Dortmund-Witten-Hagen	21.474.000 DM
● 428	Gelsenkirchen-Wanne-Eickel-Bochum	1.879.000 DM
● 430	Hamm-Soest-Paderborn-Warburg-Kassel	22.234.000 DM
● 431	Dortmund-Unna-Soest	31.813.000 DM
● 433	Dortmund-Schwerte-Iserlohn	9.732.000 DM
● 434	Dortmund-Hagen-Lüdenscheid	17.009.000 DM
● 435	Hagen-Bestwig-Warburg	3.816.000 DM
● 437	Unna-Fröndenberg-Menden-Neuenrade	20.813.000 DM
● 438	Bestwig-Winterberg	5.080.000 DM
● 440	Hagen-Werdohl-Siegen	50.967.000 DM
● 441	Hagen-Letmathe-Iserlohn	0 DM
● 442	Firmentrop-Olpe	6.820.000 DM
● 443	Siegen-Kreuztal-Erndtebrück-Bad Berleburg	14.536.000 DM
● 445	Siegen-Dillenburg-Gießen	1.804.000 DM
● 446	Wuppertal-Langeberg-Essen	5.614.000 DM
● 447	Oberhausen-Duisburg-Ruhrort	3.261.000 DM
● 449	Duisburg-Duisburg-Entenfang	1.208.000 DM
● 455	Köln-Hagen-Wuppertal-Köln	73.998.000 DM
● 458	Wuppertal-Reimscheid-Solingen-Ohligs	22.199.000 DM



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Übersicht geplanter Investitionen an Kursbuchstrecken bis zum Jahre 2010 und darüberhinaus

KBS	Streckenverlauf	Erforderliche Gesamtinvestition
● 460	Köln-Au-Betzdorf-Siegen	115.870.000 DM
● 462	Betzdorf-Haiger	4.920.000 DM
● 465	Köln-Neuwied-Koblenz	53.664.000 DM
● 470	Köln-Bonn-Koblenz	46.981.000 DM
● 474	Köln-Euskirchen-Trier	101.518.001 DM
● 475	Bonn-Euskirchen-Bad Münstereifel	48.039.000 DM
● 480	Aachen-Düren-Köln	67.217.000 DM
● 481	Neuss-Grevenbroich-Bedburg-Horrem	38.953.000 DM
● 485	Aachen-Mönchengladbach-Düsseldorf-Hagen	46.973.001 DM
● 486	Mönchengladbach-Krefeld-Duisburg	49.004.000 DM
● 487	Mönchengladbach-Dalheim	2.337.000 DM
● 490	Köln-Mönchengladbach-Viersen-Kaldenkirchen	31.578.001 DM
● 495	Düsseldorf-Krefeld-Kleve	11.688.000 DM
● 498	Duisburg-Moers-Xanten	27.189.000 DM
● 623	Erndtbrück-Laasphe-Marburg	5.609.000 DM
● *	Knotenbahnhöfe	244.991.003 DM
● 450**	S-Bahn-Verkehrsstationen	195.205.000 DM
<b>Gesamtinvestitionssumme</b>		<b>ca. 1.875.000.000 DM</b>

\*Separate Betrachtung der einzelnen Knotenbahnhöfe.

\*\*Aufteilung nach einzelnen S-Bahnstrecken erfolgte noch nicht.



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Bestandsqualität der Bahnhöfe und Haltepunkte in Nordrhein-Westfalen

- Bestand aktiver Verkehrsstationen 1998 **683** Stationen
- Erforderliche Bahnsteigaufhöhungen an **459** Stationen
- Erforderliche behindertengerechte Ausstattung an **365** Stationen
- Verbesserung der Kundeninformation, Beleuchtung, Ausstattungsgüte an **651** Stationen
- Errichtung DB PlusPunkt an **60** Stationen  
(durch Auffassung von 128 EG entsteht weiterer Bedarf)
- 3 - S - Zentralen an **8** Stationen
- Notruf / Infosäulen in der Fläche an **300** Stationen
- Verbesserung an / in Empfangsgebäuden an **140** Stationen
- Ganzheitliche Bahnhofsentwicklung an **7** Stationen
- Großprojekte an **3** Stationen



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



### Weitere Schritte bei der Umsetzung der Strategieplanung

#### Schritte:

- |   |                    |
|---|--------------------|
| ● Festlegung von Prioritäten mit Kursbuch- / Streckenbezug zwischen GB P und Eisenbahnverkehrsunternehmen   | <b>erledigt</b>    |
| ● Vorstellung des Konzeptes beim MWMTV  | <b>erledigt</b>    |
| ● Einbringung in den Arbeitskreis der Zweckverbände   | <b>August 1998</b> |
| ● Programmentwurf für Landesprogramm in Form eines Rahmenvertrages mit Festlegung der verschiedenen Finanzierungsebenen zum Gesamtfinanzierungsmodell | <b>Anfang 1999</b> |
| ● Abschluß Rahmenvereinbarung   | <b>1999</b>        |
| ● Streckenbezogene Realisierung bis 2011 und Folgejahre   | <b>ab 2000</b>     |

Kundenzufriedenheit  
Personenbahnhöfe

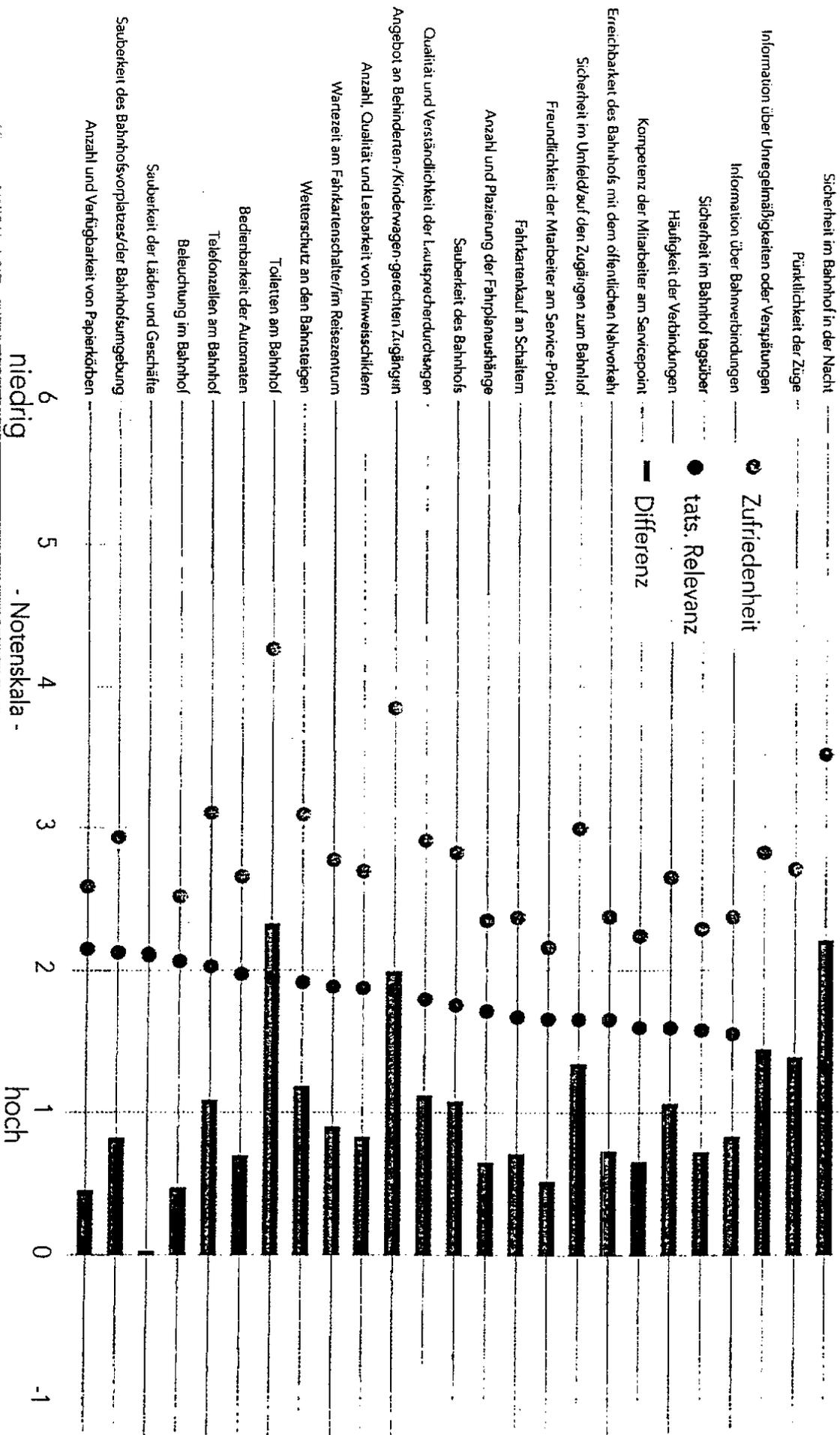
Stichprobe



Klassifikation	Stichprobe	Interviews	
		pro Bahnhof	pro Kategorie
Kategorie 1	sehr große Bahnhöfe 16 von 16	300	4.800
Kategorie 2	weitere Großbahnhöfe 34 von 49	150	5.100
Kategorie 3	mittelgroße Bahnhöfe 150 von 233	85	12.750
Kategorie 4/5	kleine Bahnhöfe Haltepunkte 100 von 6.200	20	2.000
<b>insgesamt</b>	<b>300 von 6.500</b>		<b>24.650</b>

# tatsächliche Relevanzen und Zufriedenheiten Personenbahnhöfe I

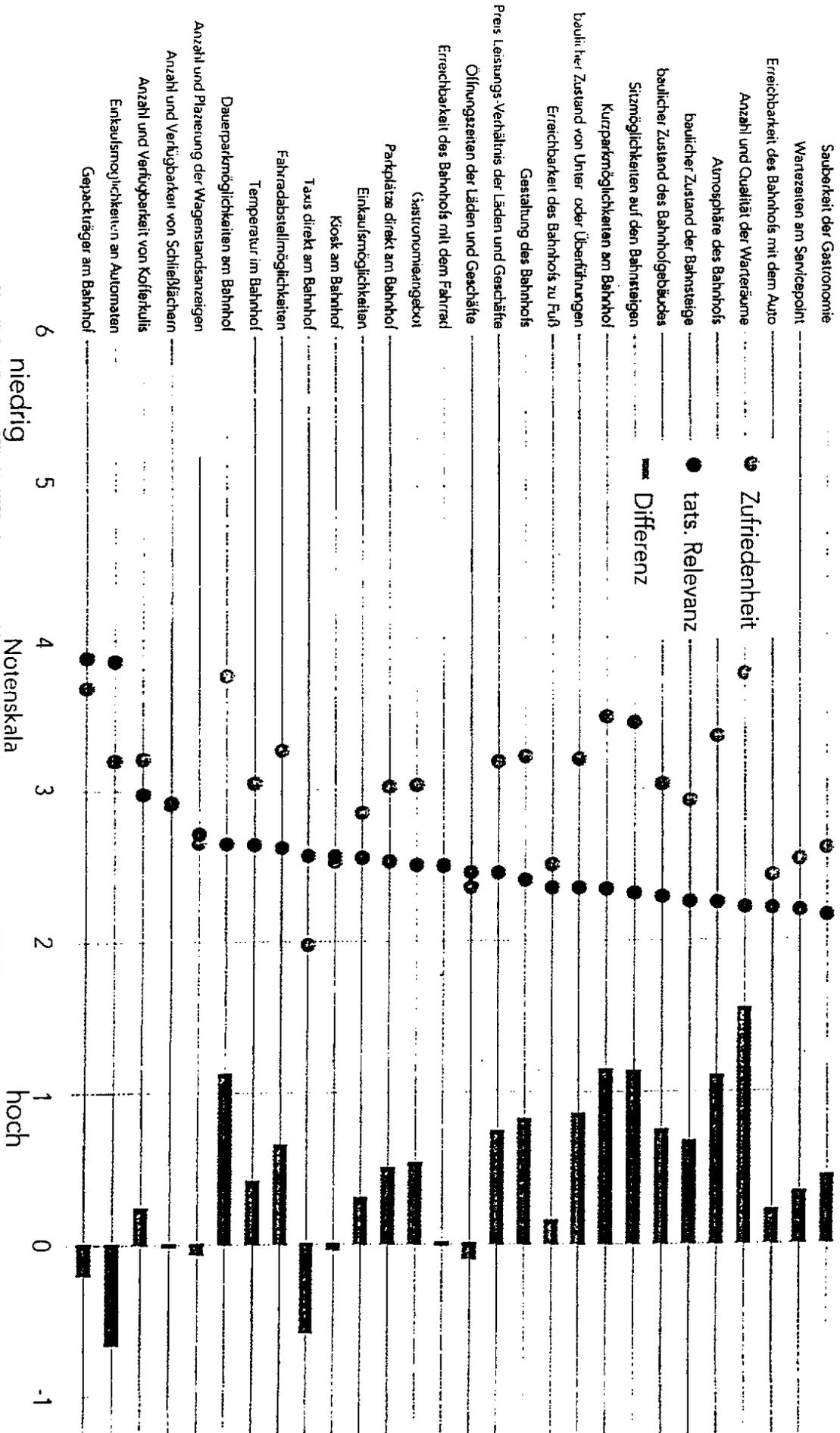
Überblick nach  
Leistungsdifferenzen



[111] Kundenzufriedenheit Personenbahnhöfe Mai 1998, 25.000 Befragte

# tatsächliche Relevanzen und Zufriedenheiten Personenbahnhöfe II

Überblick nach  
Leistungsdifferenzen



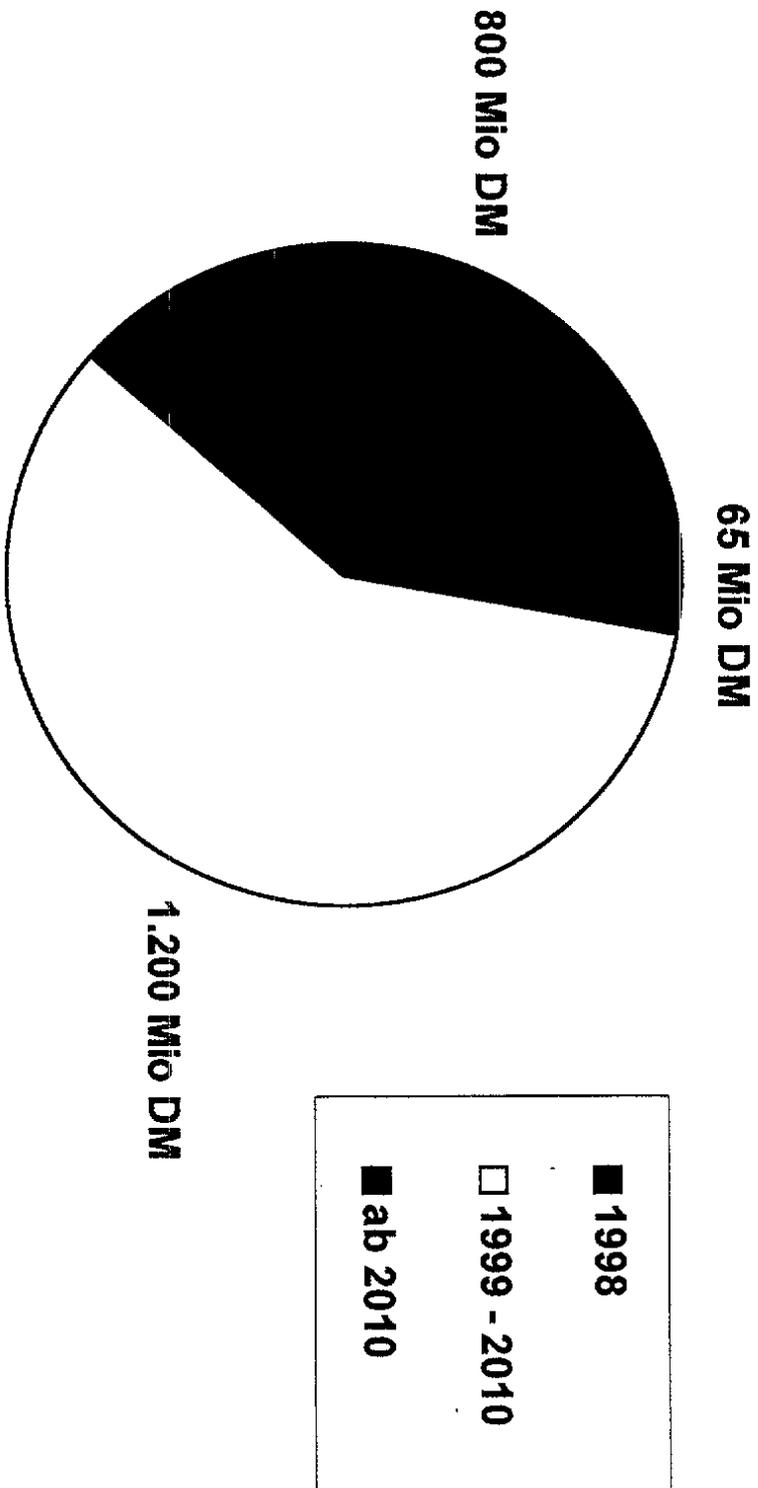
[111] Kundenzufriedenheit Personalmittel Mai 1998, 1. 11. 1998



## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



**Geschätzter Investbedarf förderwürdiger Maßnahmen  
(ohne Großprojekte / reaktivierte Haltepunkte)**





## Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



Standorte an denen konkrete Maßnahmen in Abstimmung zwischen der Kommune und dem GB Personenbahnhöfe stattfinden

Anzahl: ca. 120

Beispiele:

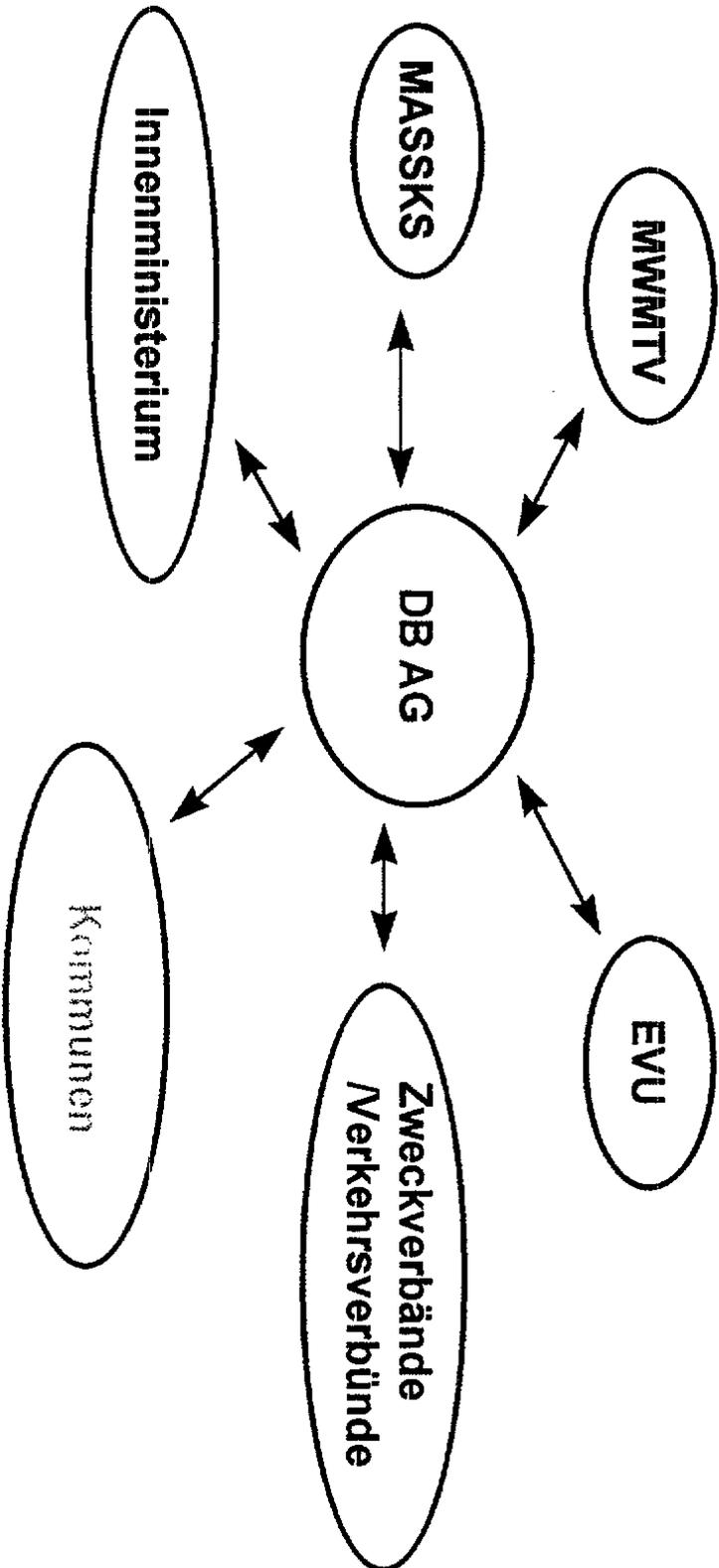
- Emmerich
- Euskirchen
- Halle (Westf)
- Iserlohn
- Kall
- Lüdenscheid
- Mechernich
- Paderborn
- Remscheid
- Rheda-Wiedenbrück
- Siegen
- Troisdorf
- Wesel



# Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten in NRW



## Die Partner der DB AG





# **Revitalisierung von 27 Bahnhöfen als Paket**

## **für die Deutsche Bahn AG**

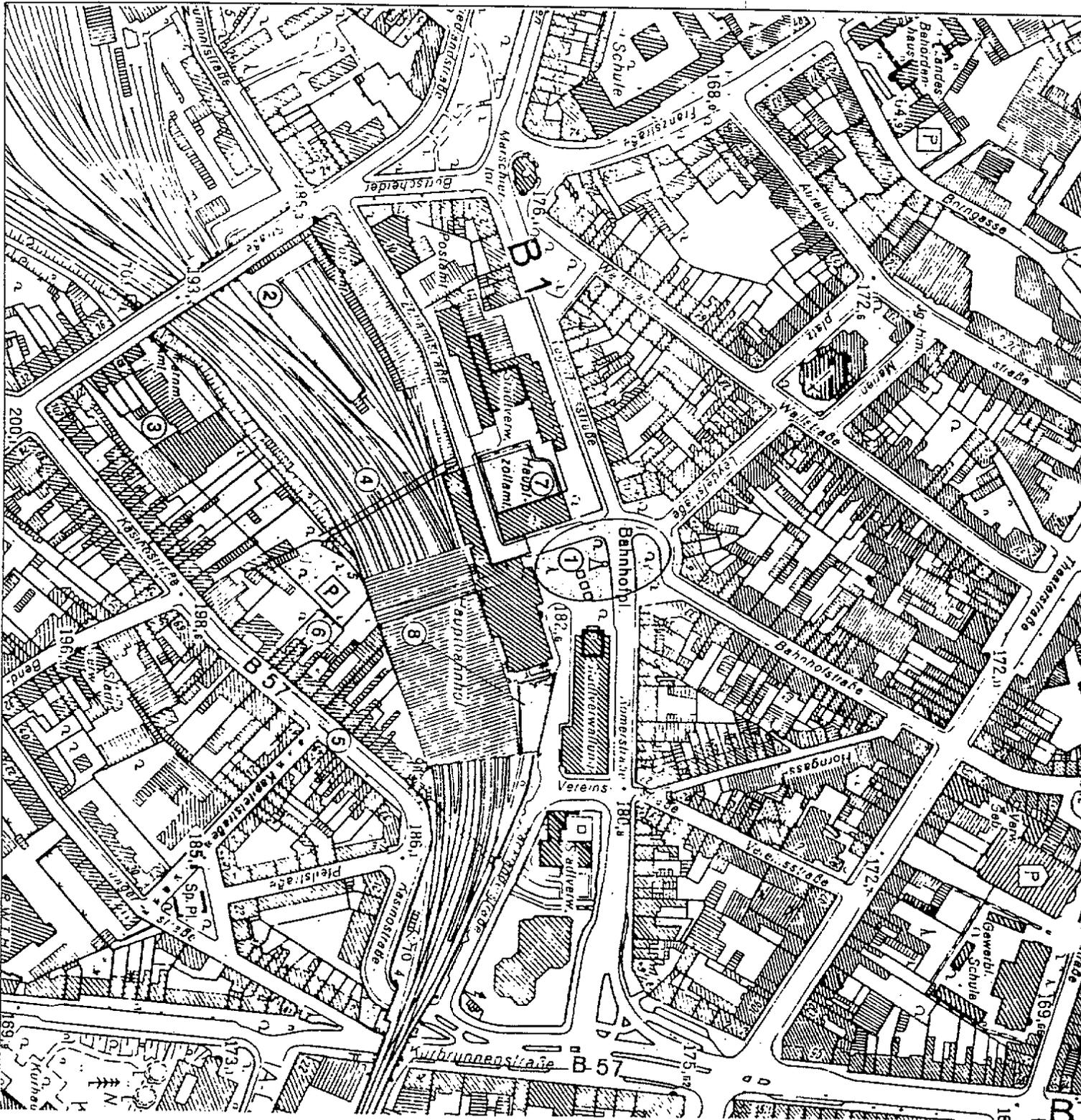
**Bahnhofsstandorte:**

## **Modernisierung von 27 Bahnhöfen durch eine Paketlösung**

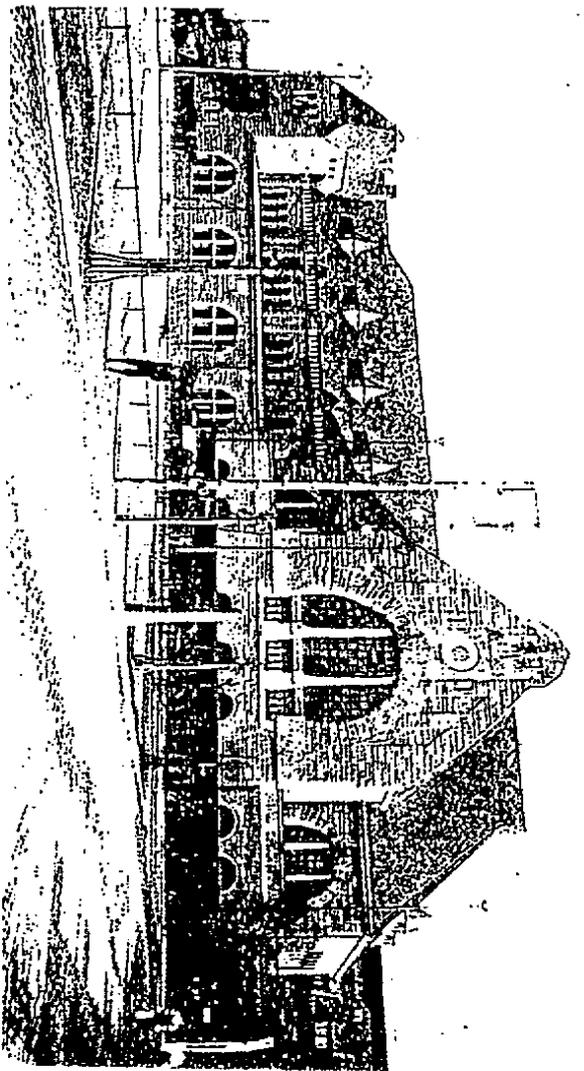
- Intelligente Bündelung von ertragsschwachen und ertragsstarken mittleren Fernbahnhöfen zu einem Paket.
- Täglich erleben so 25% der Kunden in Zukunft die neue DB AG.

**Gesamtübersicht Bahnhofspaket**

Bahnhöfe	Züge pro Tag	Personen pro Tag	Läden	Brutto-Geschoß-fläche	Gesamt-miet-flächen inkl. DB-Flächen	Voraus-sichtliche Eröffnung
Aachen	146	36.000	14	8.703	3.438	4. Q. 2000
Berlin Hbf.	800	110.000	41	28.990	14.757	4. Q. 2000
B.-Lichtenberg	148	60.000	25	19.287	8.590	1. Q. 2000
Berlin-Zoo	811	150.000	45	20.107	9.422	2. Q. 2000
Bielefeld	348	38.000	25	9.932	7.523	3. Q. 2000
Bochum	402	45.000	14	8.550	3.896	4. Q. 2000
Bremen	680	106.000	33	11.132	5.981	1. Q. 2000
Frankfurt/O.	41	10.600	16	6.187	3.826	4. Q. 1999
Gelsenkirchen	272	45.000	29	12.862	6.537	4. Q. 1999
HH-Dammtor	1.050	56.000	33	5.189	2.830	2. Q. 2000
Kiel	243	24.000	28	13.201	7.273	3. Q. 2000
Koblenz	522	22.800	11	5.766	2.673	1. Q. 2001
Lübeck	140	30.000	51	36.870	24.399	1. Q. 2001
Mainz	390	50.000	40	14.337	7.559	4. Q. 2000
Mannheim	525	70.000	39	18.355	10.725	1. Q. 2000
Mülheim	370	14.900	13	4.890	1.387	1. Q. 2000
Münster	259	66.000	20	15.011	7.999	4. Q. 2000
Nürnberg	827	110.000	54	37.676	18.206	3. Q. 2000
Oberstdorf	31	7.071	12	2.222	1.916	2. Q. 1999
Oldenburg	137	12.680	19	6.053	3.293	1. Q. 2000
Oranienburg	100	9.000	5	2.686	1.603	1. Q. 2000
Plauen	74	6.200	4	4.500	1.880	2000
Rostock	215	44.000	19	6.881	3.713	3. Q. 2000
Siegburg	100	7.800	12	6.500	1.585	2. Q. 2001
Stralsund	226	15.000	7	4.232	2.687	4. Q. 2000
Weimar	170	8.000	8	3.937	1.837	4. Q. 2000
Wiesbaden	206	28.000	25	13.756	5.302	4. Q. 2000
<b>Gesamt</b>	<b>9.233</b>	<b>1.182.051</b>	<b>642</b>	<b>327.812</b>	<b>170.837</b>	



- ① Vorplatzgestaltung+Verkehrsführung  
Planungsziel Stadt AC
- ② Entwicklungsstudie  
Hotel+Gewerbeflächen  
(Höhlerstudie)
- ③ Entwicklung B-Plan  
Nutzung: Wohnen+Parkhaus  
Planungsziel Stadt AC
- ④ Verbindungssteg  
(Höhlerstudie)
- ⑤ Tunnelführung Bürtscheid  
Planungsziel Stadt AC
- ⑥ Anbindung Personentunnel  
an Aufzug und Kasinostrasse  
Planungsziel Stadt AC
- ⑦ Neue Verkehrsführung  
mit Kurzparkter+Bahnhofsvorfahrt
- ⑧ Fahrradstation  
Im ehemaligen Gepäckunnel



Aachen

Neuer Bahnhof

Am 21. Dezember 1905 war die Zeit der Provisorien dann endlich vorbei. Der neue Bahnhof, der an der Stelle des Rheinischen Bahnhofs entstand, war nach achtjähriger Bauzeit fertig.

Eine der ersten An-  
des neuen Bahnhof  
Hackländerstraße



Aachen

Bahnhof, Kriegerdenkmal



Als nächstes wurden die Arbeiten auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofs in Angriff genommen, Bäume und Blumen gepflanzt. Einen Blickfang boten das Kriegerdenkmal und die Brunnenanlage, die später in der Kaiser-Friedrich-Allee aufgestellt wurde. Rechts steht auch schon das Hauptcollamt. Oben ist eine Stempelmarke dieser Behörde abgebildet.

Jetzt schauen Sie in  
Bahnhofshalle. An-  
tern wurden die Bil-  
die I. bis IV. Klasse  
Für die Fahrgäste  
verschiedene Warte

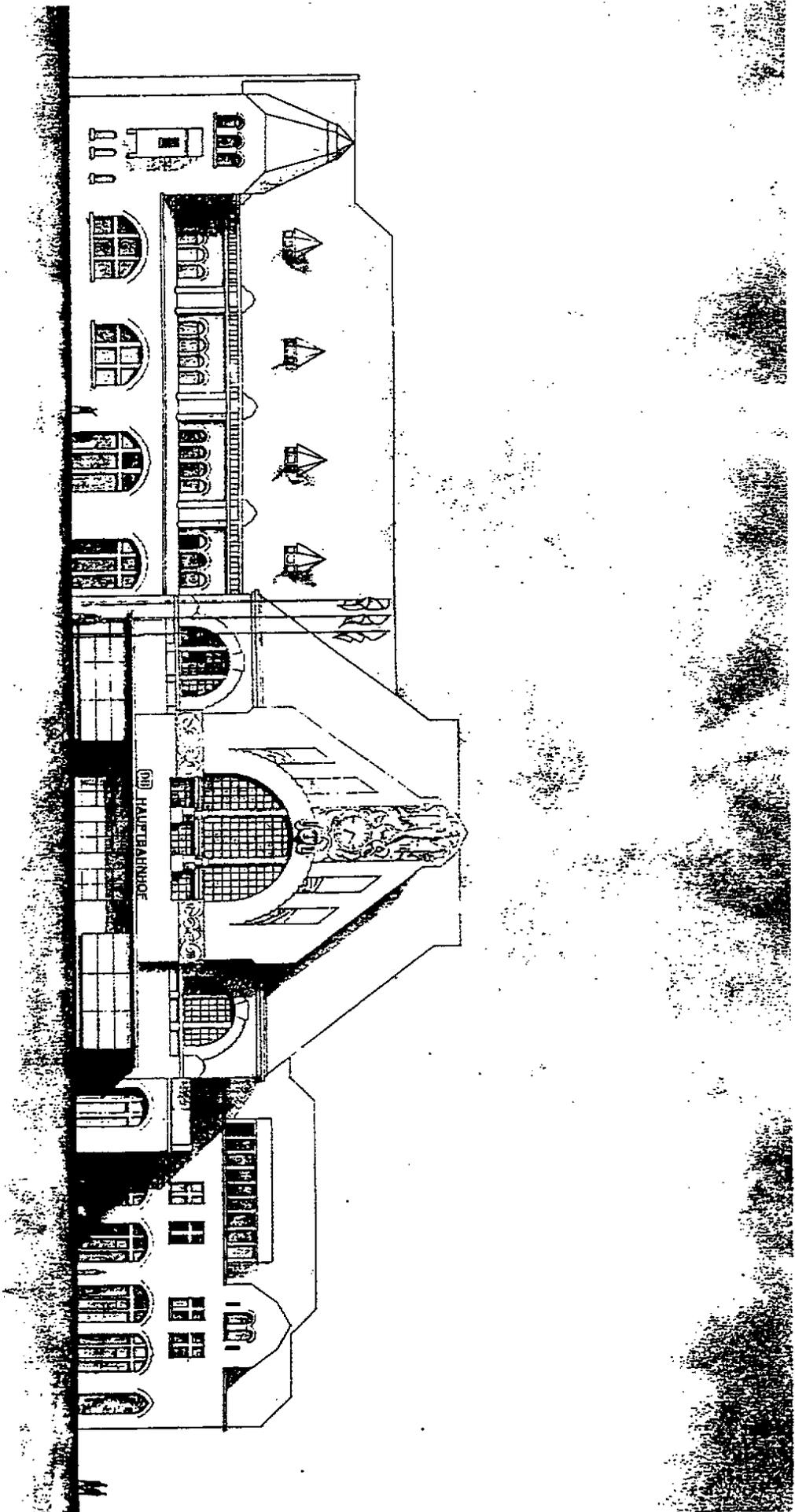
**HBF AACHEN**  
BESTANDSFOTOS



HAUPTINGANG



EMPFANGSHALLE



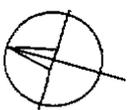
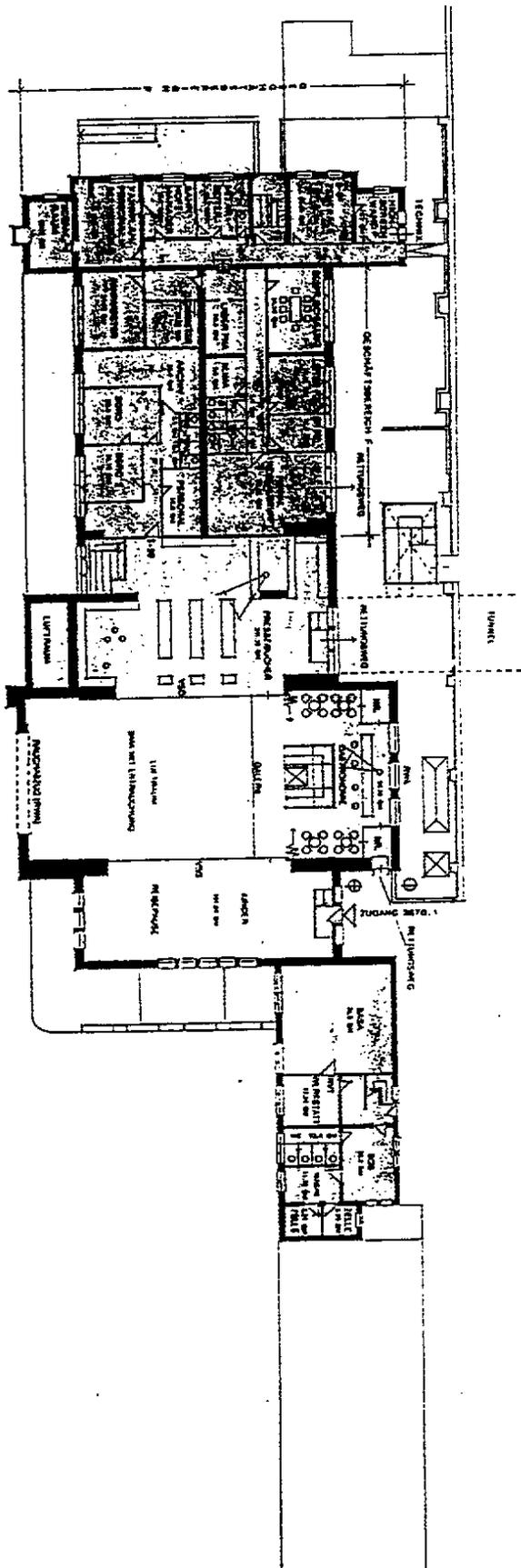
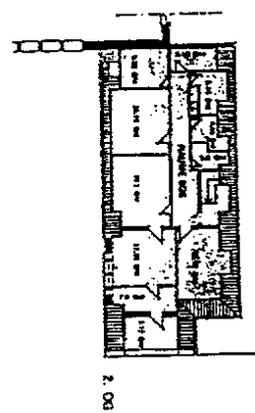
Projektstudie Hauptbahnhof Aachen

*Ansicht*

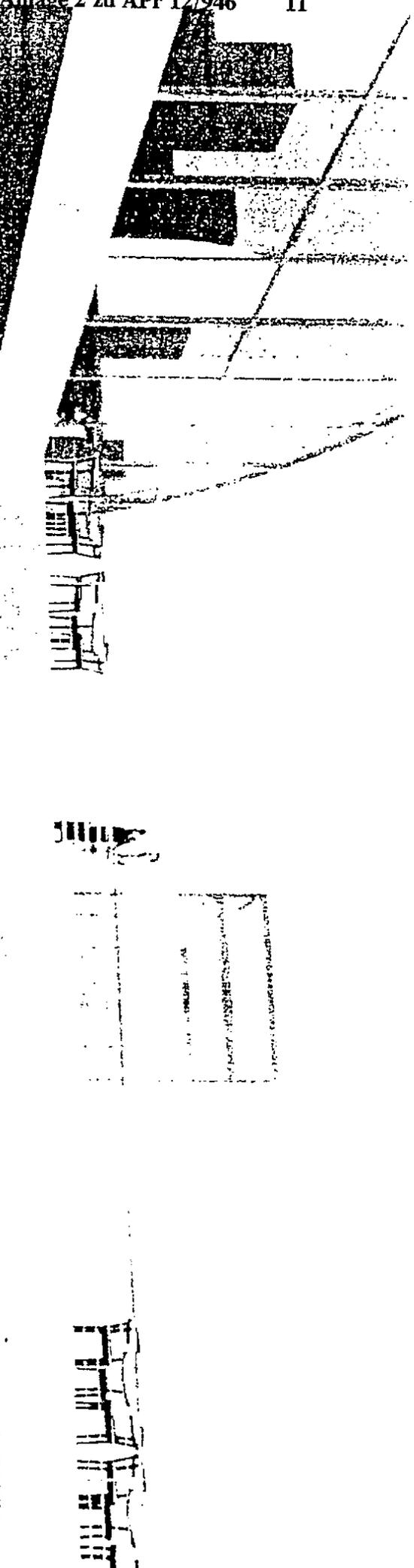
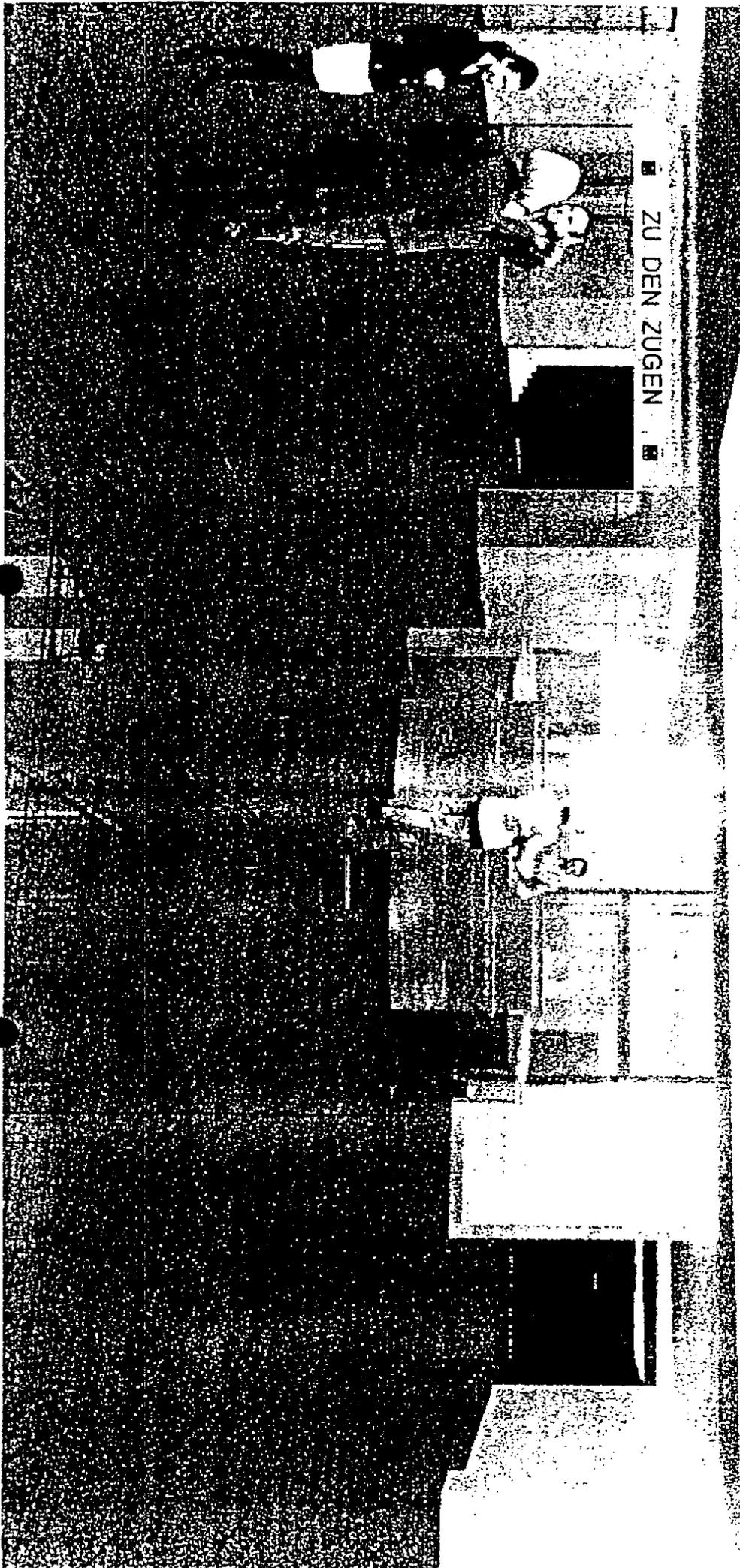


# Projektstudie Hauptbahnhof Aachen

Grundriß 1.OG



KAHLEN+PARTNER



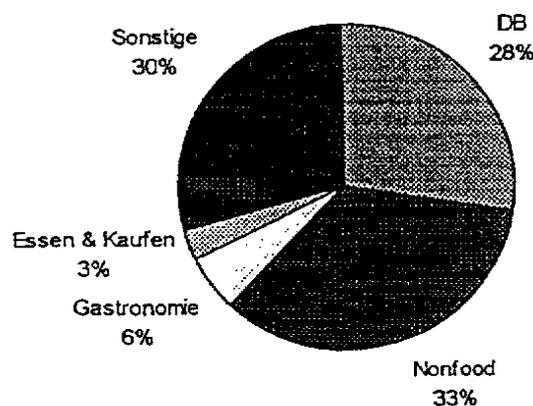
---

## Hauptbahnhof Bielefeld - Daten und Fakten

---

- Baubeginn: voraussichtlich 4. Quartal 1998
- Eröffnung: voraussichtlich 3. Quartal 2000
- Bruttogeschoßfläche: ca. 9.932 m<sup>2</sup>
- Dienstleistungsfläche ges.: ca.: 7.532 m<sup>2</sup>
- DB-Dienste: ca. 3.077 m<sup>2</sup>
- Gesamtmietflächen extern: ca. 4.446 m<sup>2</sup>
- Anzahl der Ladeneinheiten: ca. 25 Shops
- Parkmöglichkeiten: ca. 250 Stellplätze im näheren Umfeld  
Fahrradstation
- DB-Dienste: Reisezentrum, Reisefrische, 3-S-Zentrale,  
Service-Point, Wegeleitsystem
- Branchenmix : Gastronomie, Essen & Kaufen, Nonfood,  
Gesundheits-Center, Dienstleistungen
- Personenfrequenz pro Tag: ca. 38.000
- Zugfrequenz pro Tag: ca. 348

**Systembausteine Bahnhof Bielefeld**  
(sämtliche Angaben unter Vorbehalt der laufenden Planung)



## Hauptbahnhof Bielefeld

### Kundenservice in der Verkehrsstation

Rund 38.000 Reisende und Besucher kommen täglich in den Bielefelder Hauptbahnhof. Etwa 340 Fern- und Nahverkehrszüge machen ihn zu einem der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte in Ostwestfalen. Mit der Aufwertung des Gebäudes durch einen anspruchsvollen Umbau trägt die Deutsche Bahn AG der Bedeutung des Bahnhofs Rechnung und schafft eine Verkehrsstation, die die Ansprüche des modernen Reisenden erfüllt. Im aufwendig restaurierten Jugendstilgebäude entsteht mit dem neuen ReiseZentrum der DB AG das Herzstück des Bahnhofs. An neu entwickelten Countern im modernen Design erhält der Kunde Fahrkarten, Beratung, Touristik- und alle Arten von Reisendeninformation -- von der Autovermietung über städtische Information bis hin zu Hotelbuchungen und Anschlußfahrten mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Eine neue Toilettenanlage vom Typ ReiseFrische wird höchsten hygienischen Ansprüchen gerecht. Die Bahnsteige werden modernisiert, neue Aufzüge machen die Zugänge bequem und behindertengerecht. Das neue Informations- und Wegeleitsystem der DB AG sorgt für mehr Übersicht und optimale Orientierung.

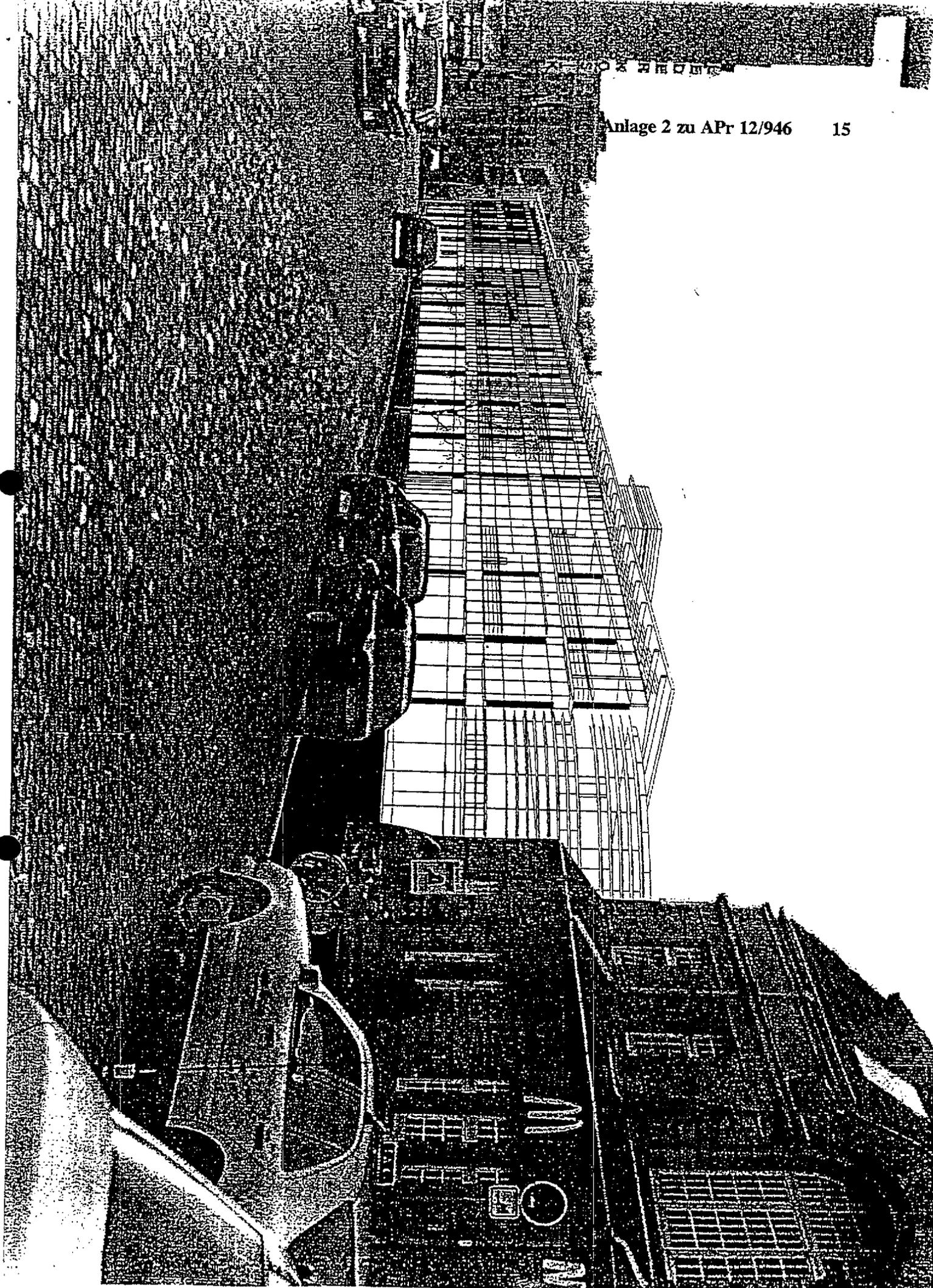
### Gestaltungskonzept

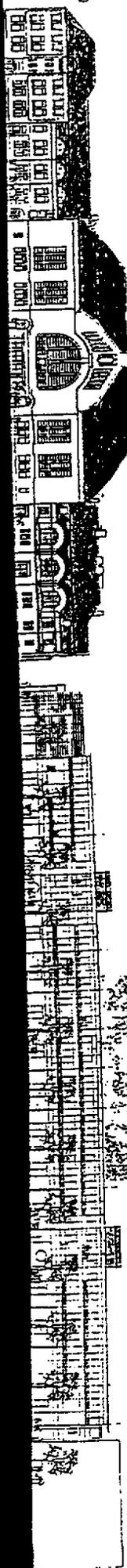
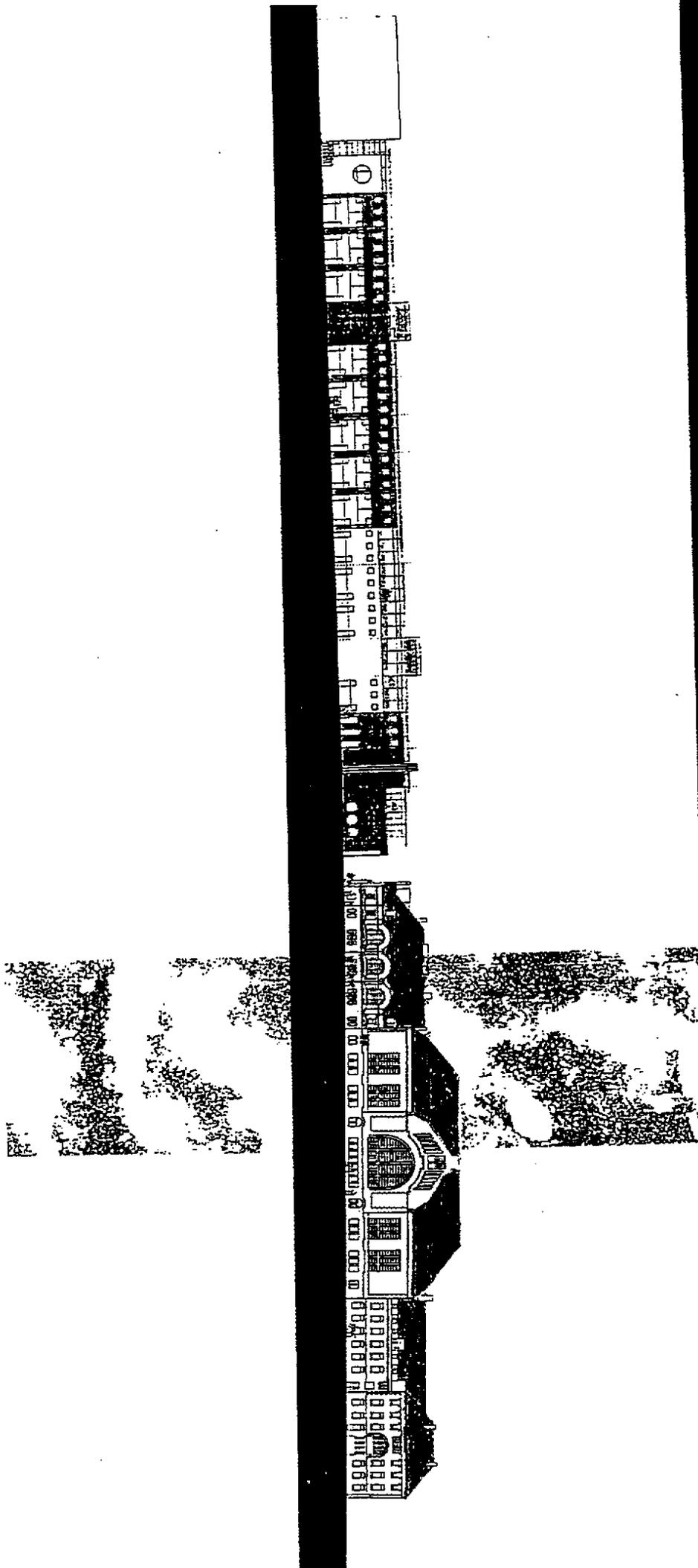
Das historische Empfangsgebäude des Bielefelder Hauptbahnhofes wurde 1910 zur Zeit des Jugendstils erbaut und steht heute unter Denkmalschutz. Doch nachträgliche Einbauten beeinträchtigen die Wirkung des einst prächtigen Gebäudes. Das unter Federführung des Architektenteams Wrede & Feldmeier aus Hagen erarbeitete Sanierungskonzept legt daher den Schwerpunkt auf eine behutsame Modernisierung, die den Innenraum so in die historische Bausubstanz einpaßt, daß eine ansprechende Synthese von Alt und Neu entsteht. Filigrane Stahlträgerkonstruktionen und viel Glas werden ihn in Zukunft hell und leicht erscheinen lassen und eine Atmosphäre erzeugen, die von Transparenz geprägt ist. Über eine neue Passage wird ein zusätzlicher Eingang in die Haupthalle erschlossen, das erste Obergeschoß des Seitentraktes

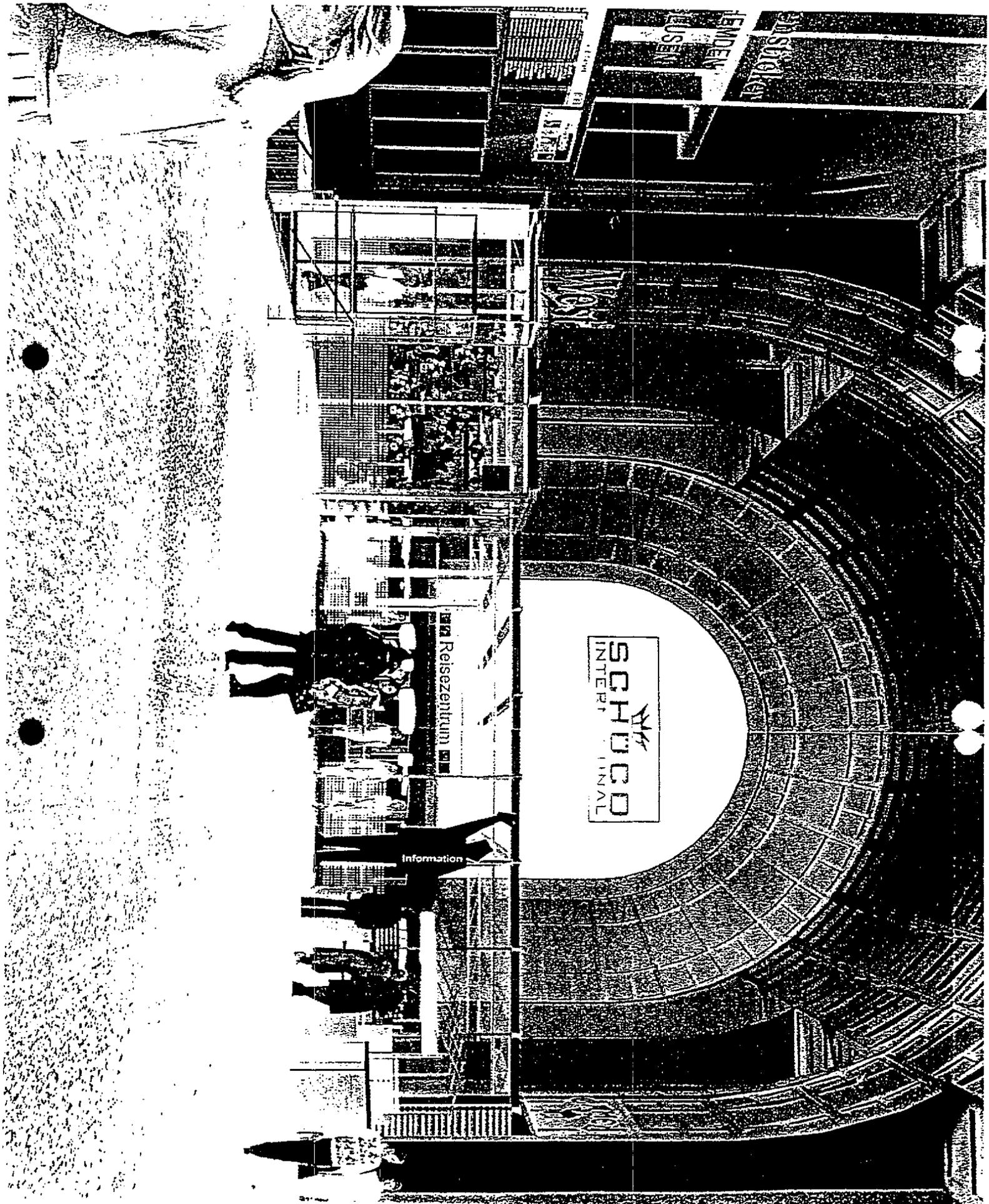
entkernt und über eine offene Treppe erreichbar. Gleichzeitig entsteht eine neue dreigeschossige Ladenzeile, die eine direkte Verbindung zwischen Bahnhofsgebäude und angrenzender Fußgängerzone schafft. Die Schönheit der historischen Fassade des Bahnhofs bleibt dabei erhalten; die Dominanz des charakteristischen Tonnenbaukörpers wird auch im Innern des Gebäudes wieder erlebbar gemacht. So entsteht eine moderne Verkehrsstation, die mit einer kundenfreundlichen Kombination von Serviceangeboten der DB AG und einer attraktiven Mischung aus Einzelhandel und Gastronomie den Bahnhof zu einem urbanen Treffpunkt in der Großstadt Bielefeld macht.

### **Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebot**

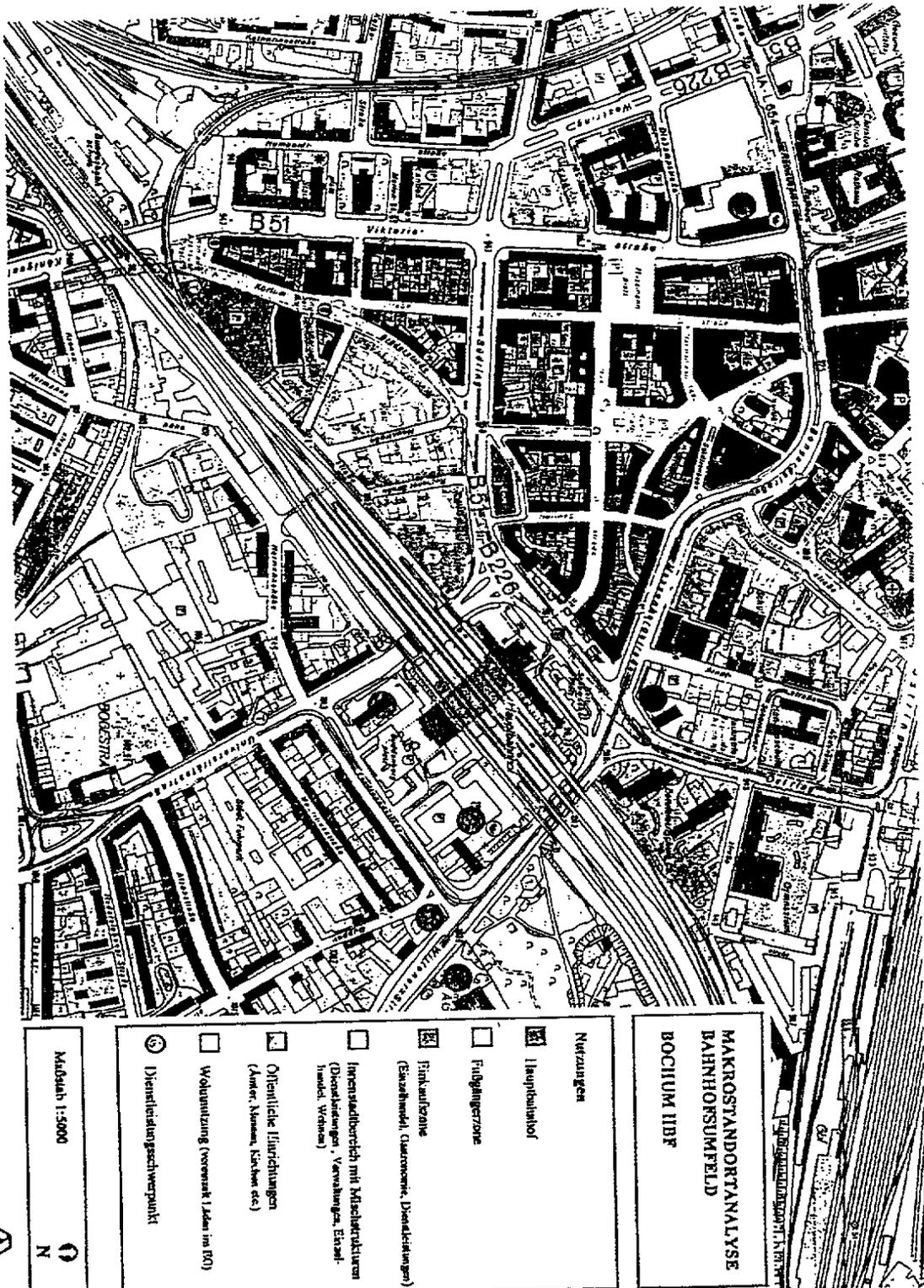
Heute wirkt das Angebot der Läden im Bielefelder Hauptbahnhof und der angrenzenden Ladenzeile unstrukturiert und wenig attraktiv. Durch die großzügige Gestaltung des modernisierten Bahnhofskomplexes erwartet den Besucher zukünftig in der Bahnhofshalle, entlang der Passage und in den neuen Ladenbereichen eine zeitgemäße Mischung von Läden des Einzelhandels, Gastronomie und Angeboten des täglichen Bedarfs. Im ersten Obergeschoß des Bahnhofs findet die Bahnhofsbuchhandlung ihren Platz. So entsteht auf 4.500 qm Fläche mit rund 25 Einzelläden ein Branchenmix, der zu den Ansprüchen des modernen Kunden paßt: eine Einkaufslandschaft, in deren hellem, freundlichem Ambiente das Bummeln und Verweilen Spaß macht.





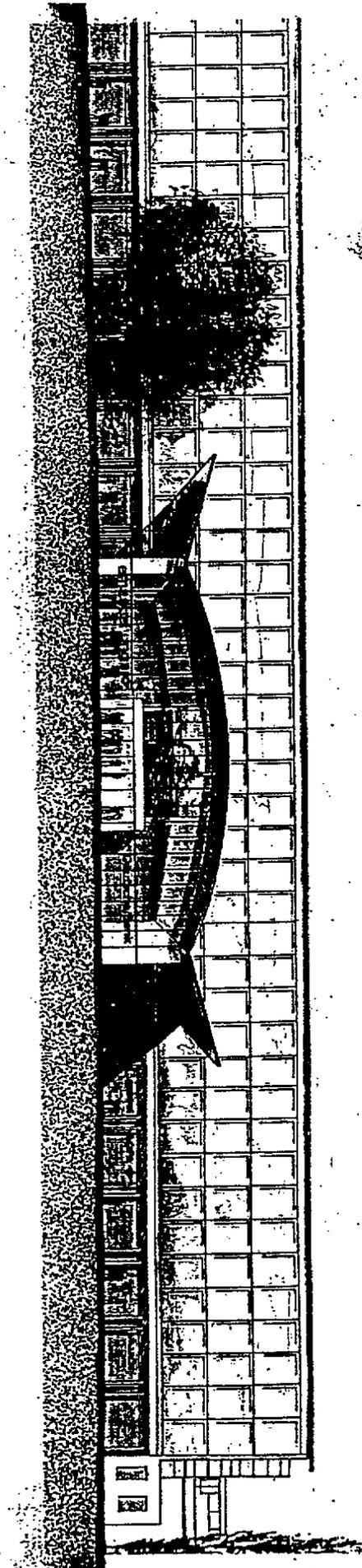


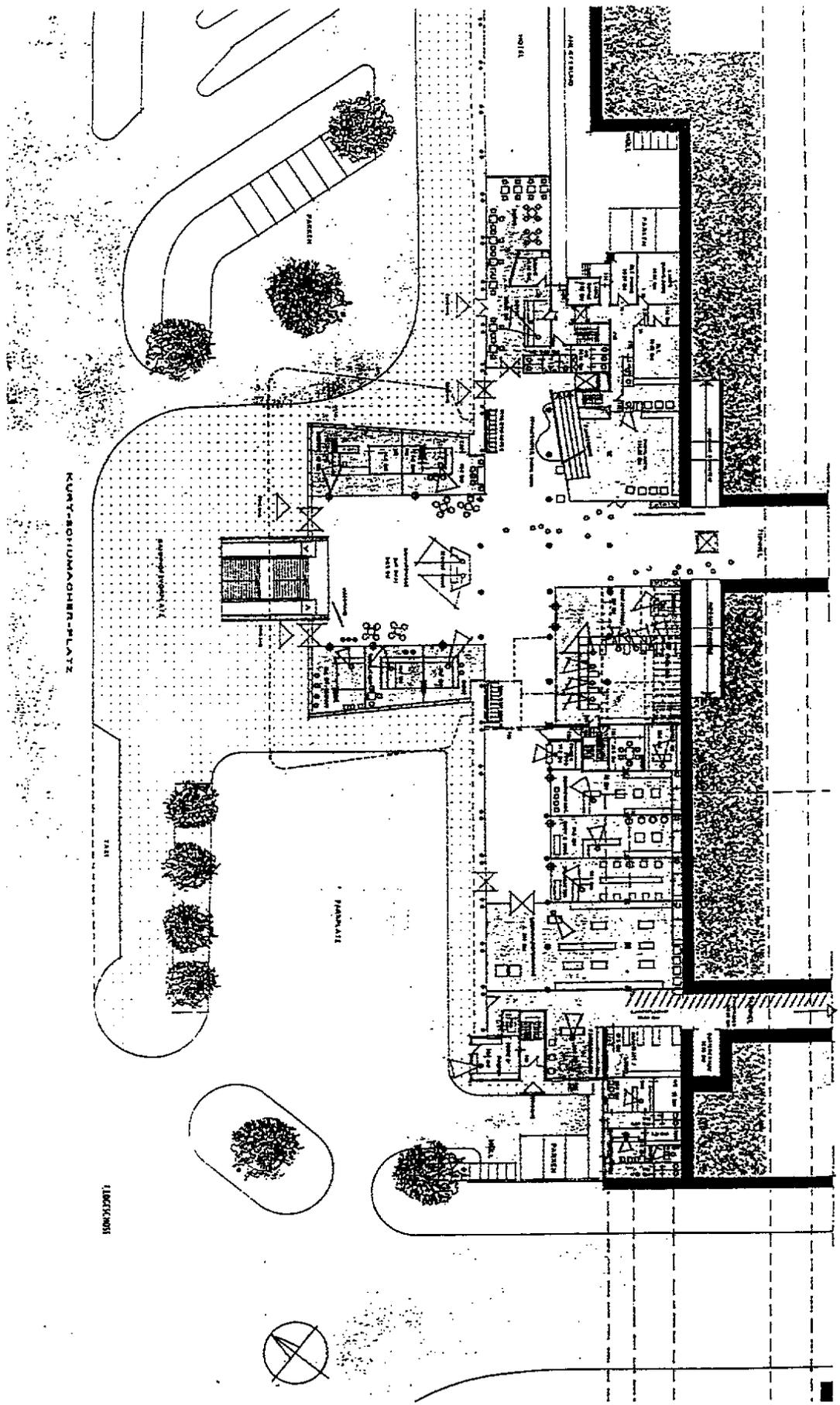
Projektstudie Hauptbahnhof Bochum



Projektstudie Hauptbahnhof Bochum.

Ansicht



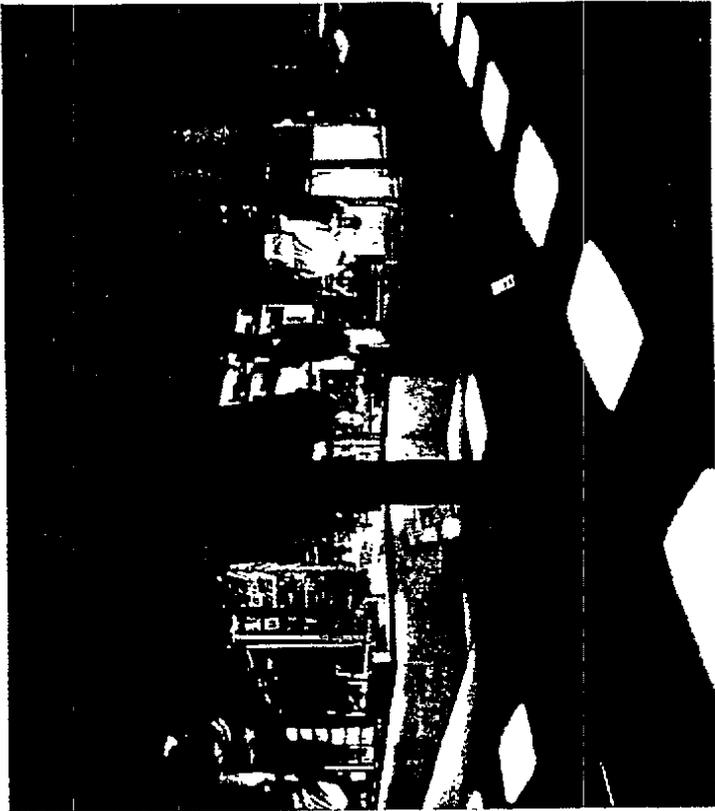


# Projektstudie Hauptbahnhof Bochum

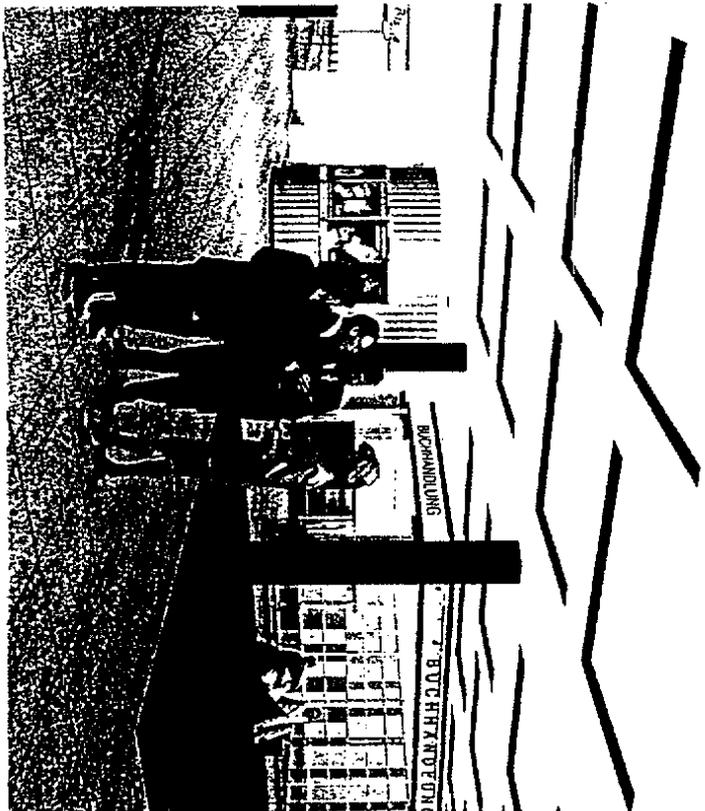
Grundriß EG

KAHLEN+PARTNER

Projektstudie Bahnhof Bochum  
Computergrafik Bahnhofshalle



Vorher



Nachher

Projektstudie Bahnhof Bochum  
( computergrafik Bahnhofshalle



Vorher



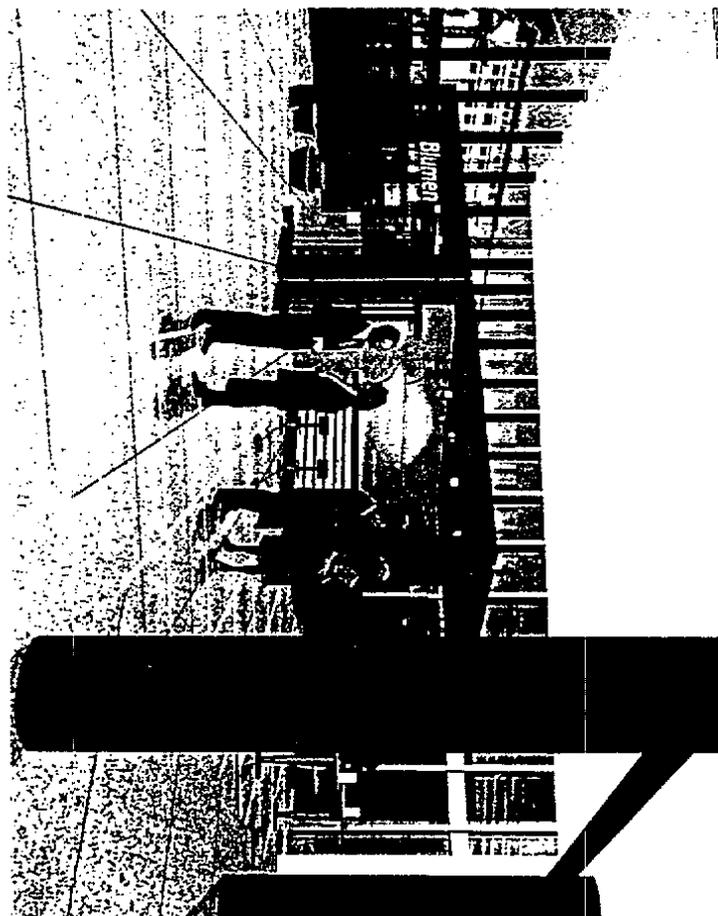
Nachher

# Projektstudie Bahnhof Bochum

Computergrafik Bahnhofshalle



Vorher



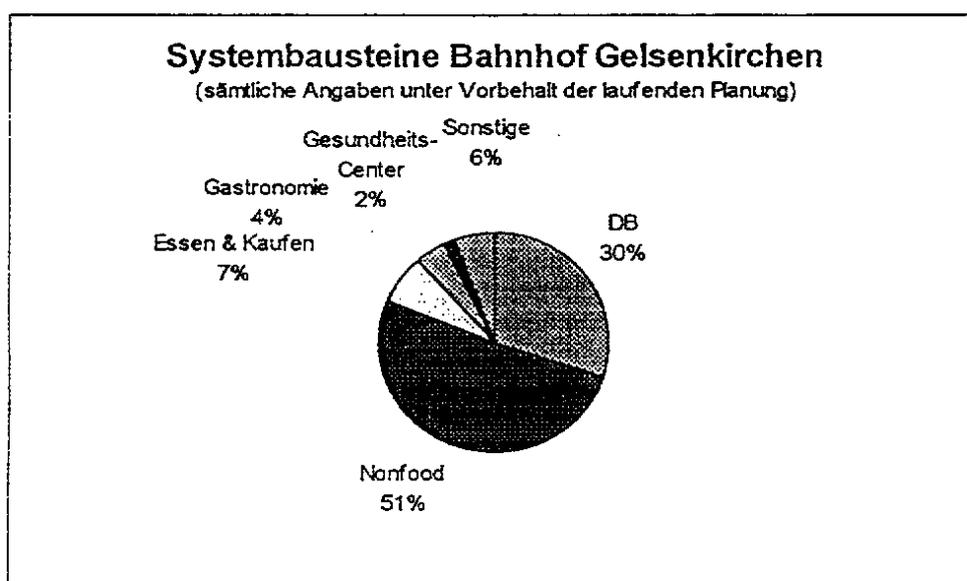
Nachher

---

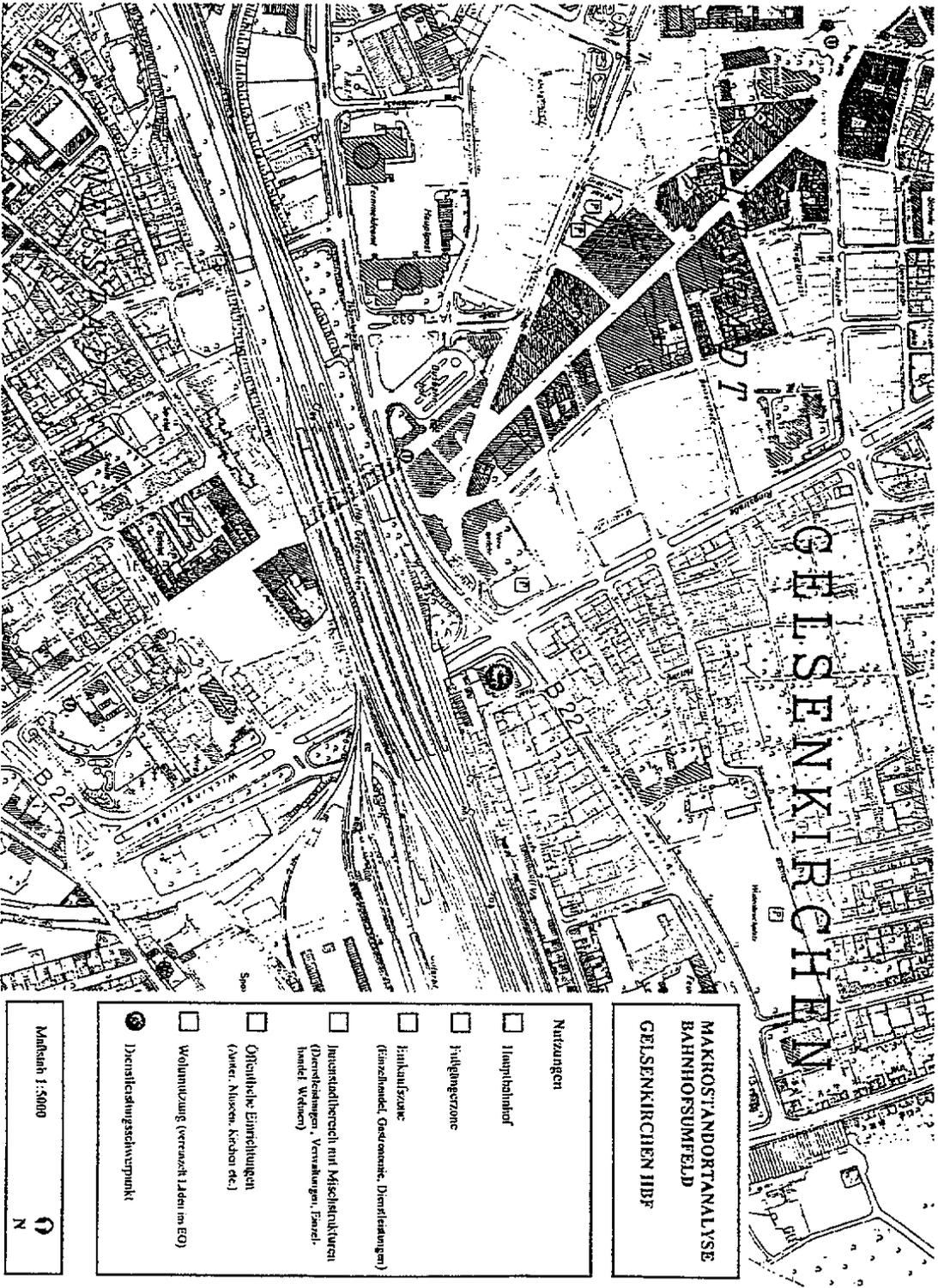
**Hbf. Gelsenkirchen - Daten und Fakten**


---

- Baubeginn: voraussichtlich 4. Quartal 1998
- Eröffnung: voraussichtlich 4. Quartal 1999
- Bruttogeschossfläche: ca. 12.862 m<sup>2</sup>
- Dienstleistungsfläche ges.: ca.: 6.537 m<sup>2</sup>
- DB-Dienste: ca. 1.850 m<sup>2</sup>
- Gesamtmietflächen extern: ca. 4.688 m<sup>2</sup>
- Anzahl der Ladeneinheiten: ca. 29
- Parkmöglichkeiten: ca. 300 Stellplätze im näheren Umfeld  
Fahrradstation
- DB-Dienste: Reisezentrum, Reisefrische,  
Service-Point, Wegeleitsystem
- Branchenmix : Gastronomie, Essen & Kaufen, Nonfood,  
Gesundheits-Center, Dienstleistungen
- Personenfrequenz pro Tag: ca. 45.000
- Zugfrequenz pro Tag: ca. 272

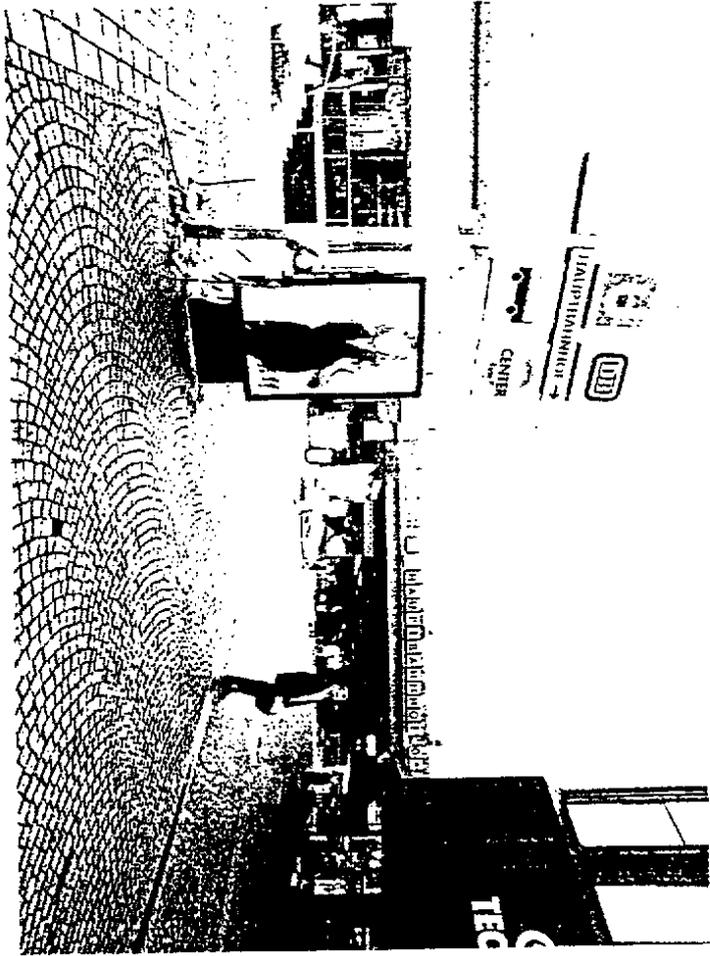


( 3. ) Projektstudie Hauptbahnhof Gelsenkirchen

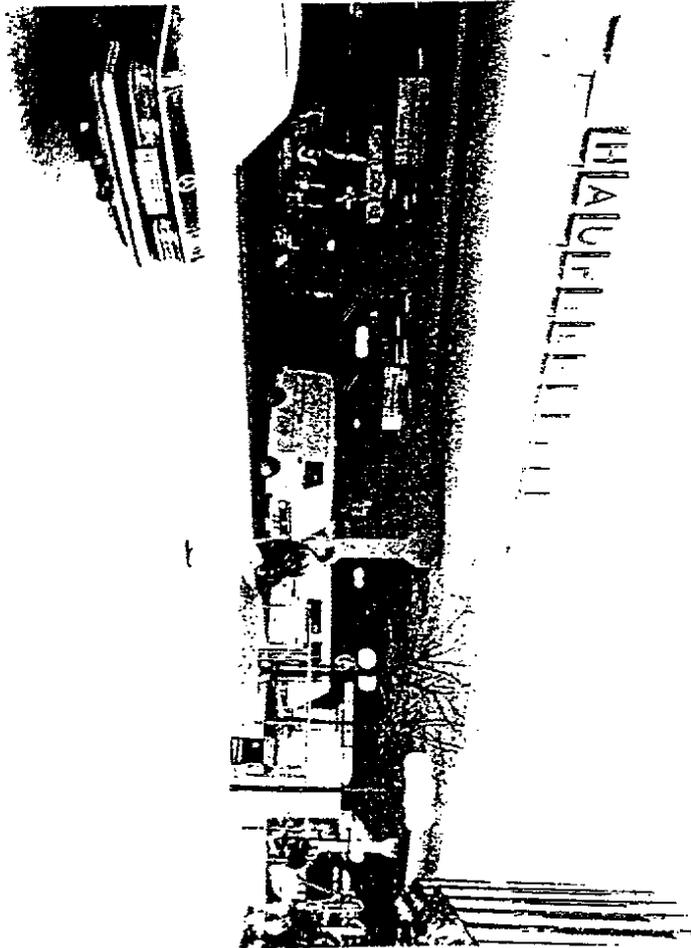


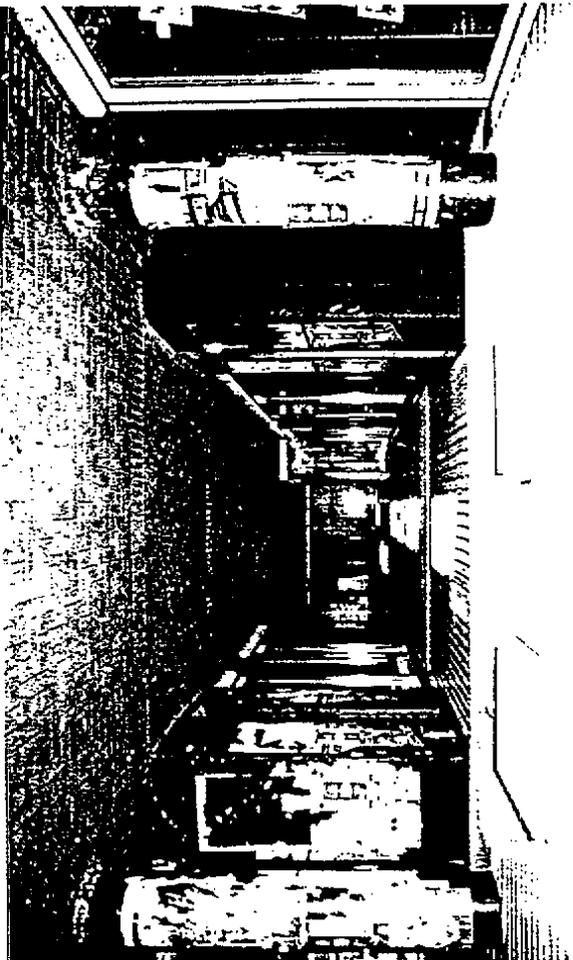
Grafik: Hauptbahnhof – Makrostandortanalyse

UMGEBUNG NORDEINGANG

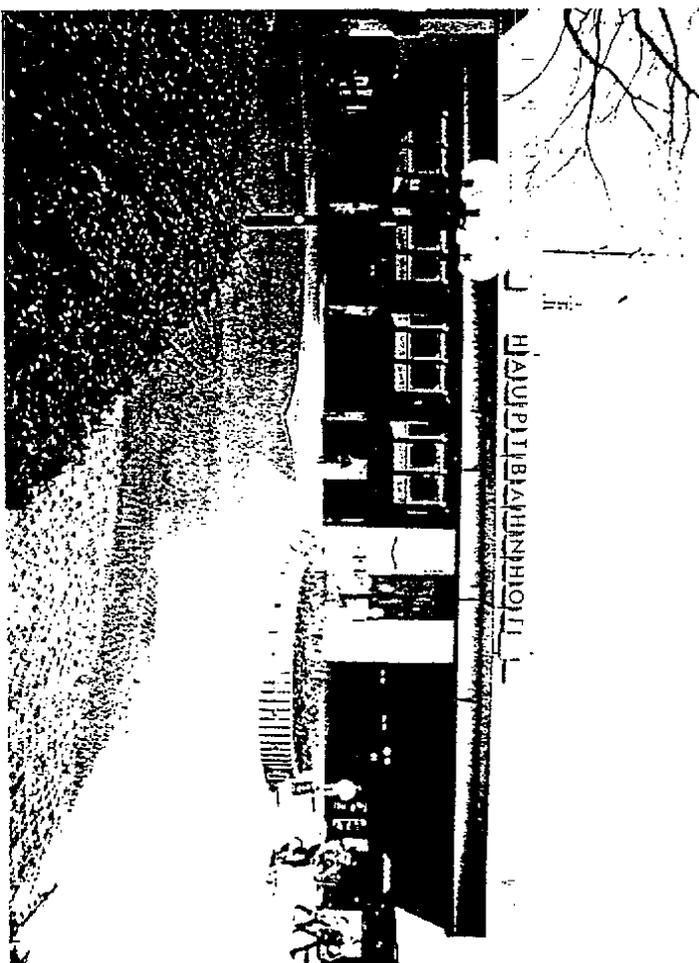


NORDEINGANG



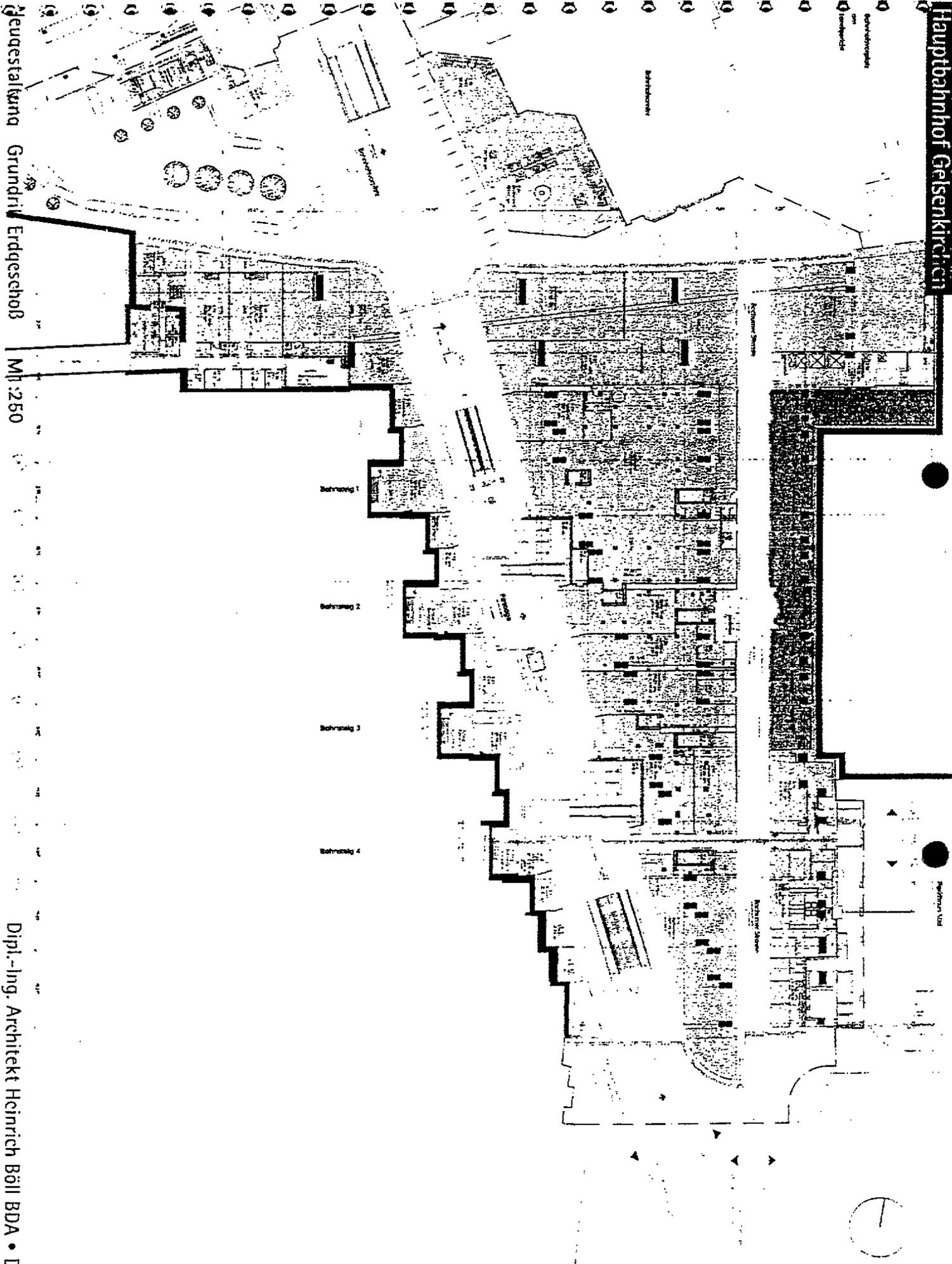


DURCHGANG ZUM INNENHOF



SÜDEINGANG MIT "BRÜCKE" IM ZWISCHENGESCHOS

Hauptbahnhof Geisenkirch

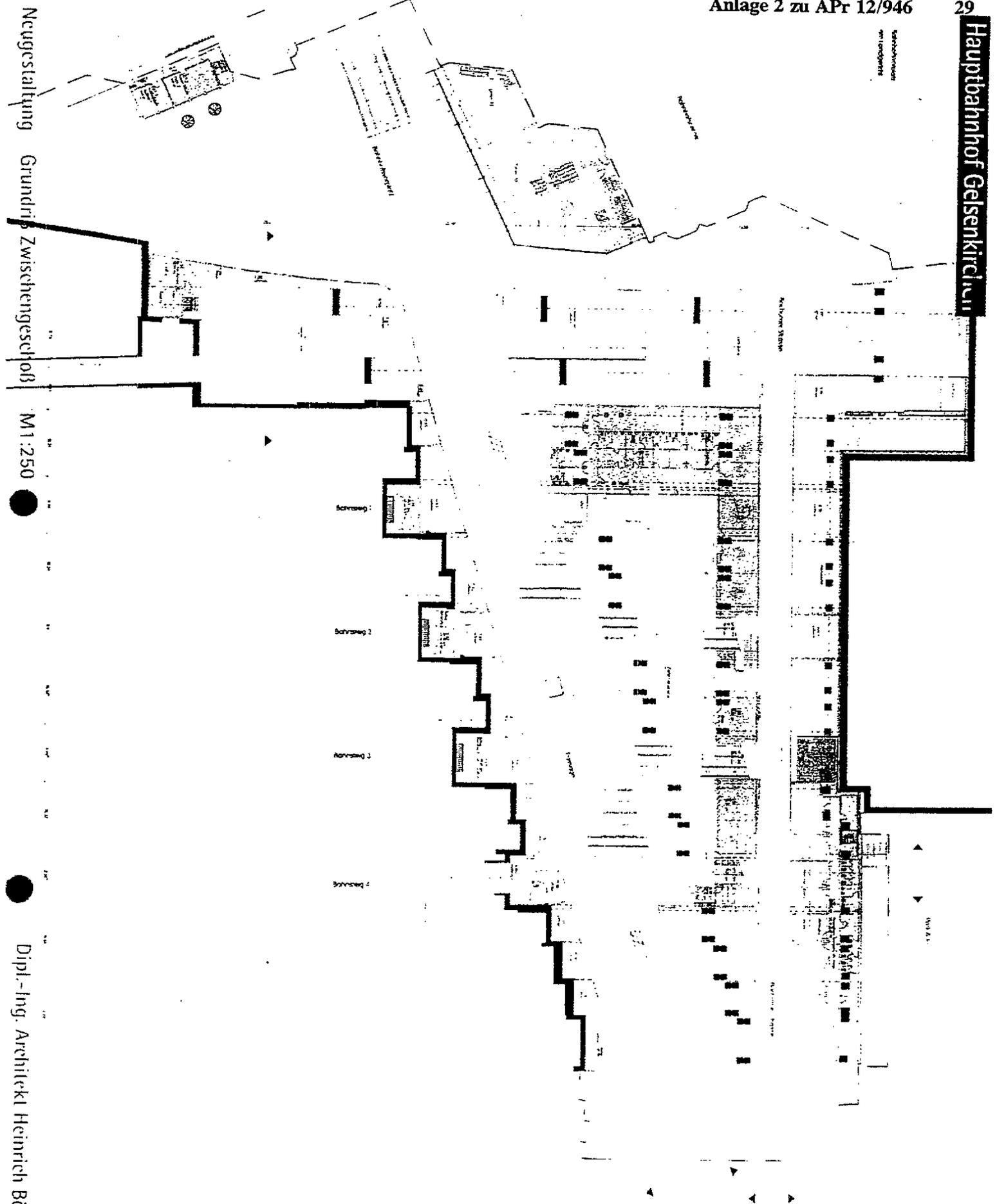


Neugestaltung Grundriss Erdgeschoss

M 1:250

Dipl.-Ing. Architekt Heinrich Böll BDA • DWB

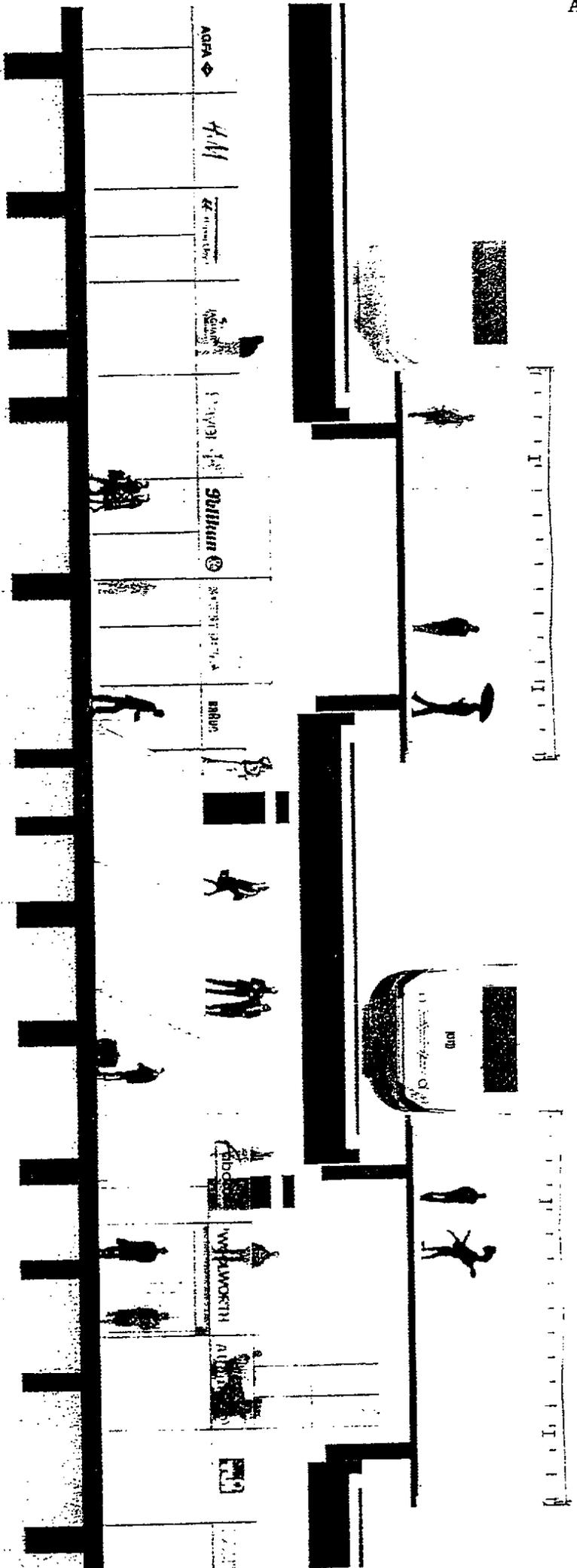
Hauptbahnhof Gelsenkirchen



Neugestaltung Grundriß Zwischengeschloß

M1:250

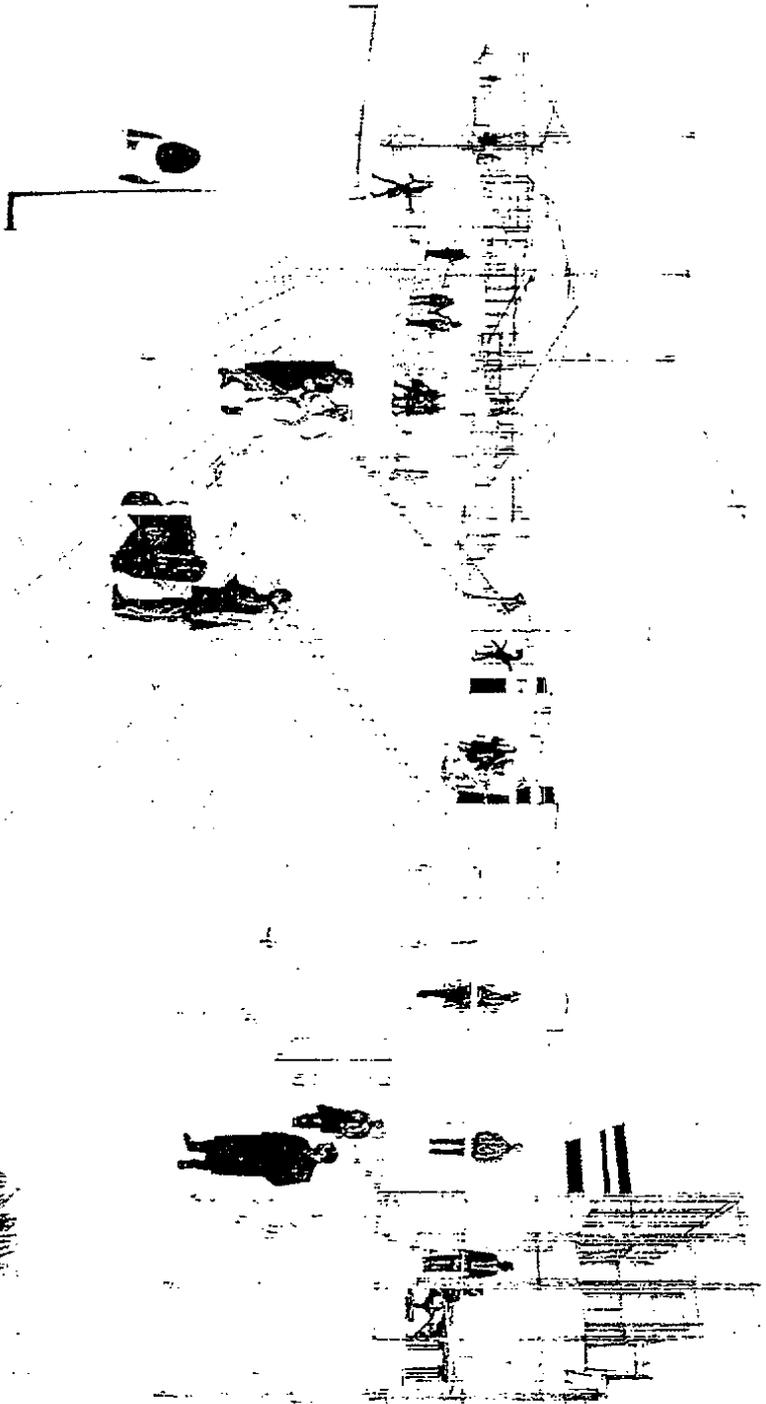
Dipl.-Ing. Architekt Heinrich Böll BDA • DWB



Neugestaltung Ansicht Schnitt

Dipl.-Ing. Architekt Heinrich Böll BDA • DWB

Hauptbahnhof Gelsenkirchen



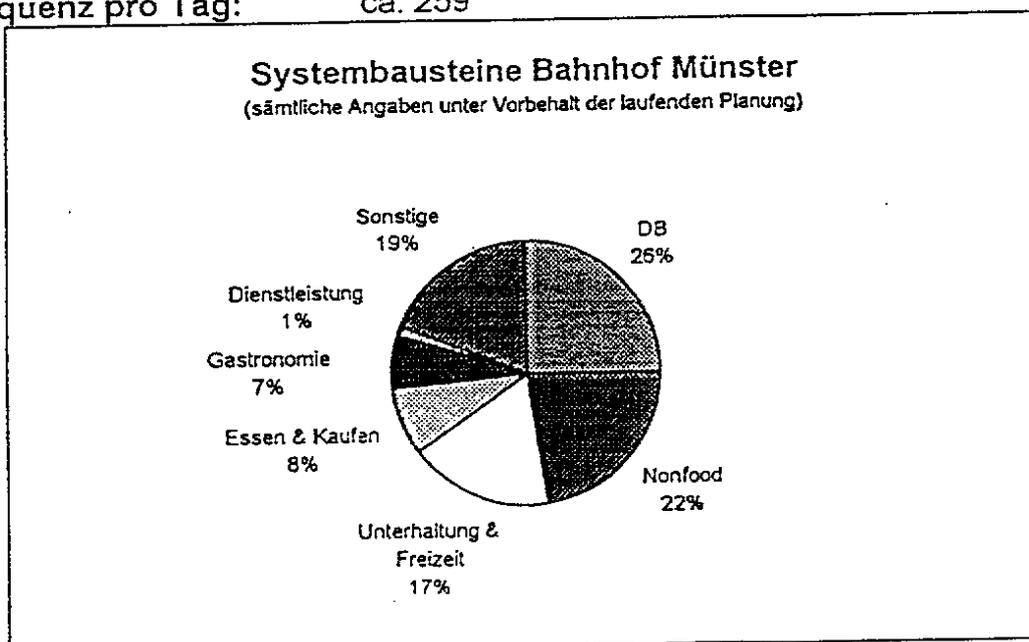
---

## Hauptbahnhof Münster - Daten und Fakten

---

### Daten und Fakten:

- Baubeginn: voraussichtlich 4. Quartal 1998
- Eröffnung: voraussichtlich 4. Quartal 2000
- Bruttogeschoßfläche: ca. 15.011 m<sup>2</sup>
- Dienstleistungsfläche ges.: ca.: 7.999 m<sup>2</sup>
- DB-Dienste: ca. 2.000 m<sup>2</sup>
- Gesamtmietflächen extern: ca. 5.999 m<sup>2</sup>
- Anzahl der Ladeneinheiten: ca. 20
- Parkmöglichkeiten: ca. 730 Stellplätze zzgl. ca. 3.800 Fahrrad-Stellplätze im näheren Umfeld
- DB-Dienste: Reisezentrum, Reisefrische, Service-Point, Wegeleitsystem
- Branchenmix : Gastronomie, Essen & Kaufen, Nonfood, Gesundheits-Center, Dienstleistungen
- Personenfrequenz pro Tag: ca. 66.000
- Zugfrequenz pro Tag: ca. 259



## Hauptbahnhof Münster

### Kundenservice in der Verkehrsstation

Rund 260 Fern- und Nahverkehrszüge bringen täglich rund 66.000 Reisende und Besucher zum Hauptbahnhof Münster. Das macht ihn zu einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt in Nordrhein-Westfalen. Mit der Aufwertung des für die 50er Jahre typischen Gebäudes durch einen sensiblen Umbau trägt die DB AG diesem Umstand Rechnung und schafft eine Verkehrsstation, die die Ansprüche des modernen Reisenden erfüllt. Im großzügig renovierten Gebäude entsteht als Herzstück des Bahnhofs das neue ReiseZentrum der DB AG. An neu entwickelten Countern im modernen Design erhält der Kunde Fahrkarten, Beratung, Touristik- und alle Arten von Reisendeninformation - von der Autovermietung über städtische Information bis hin zu Hotelbuchungen und Anschlußfahrten mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Direkt mit dem ReiseZentrum verbunden ist ein neuer Aufenthaltsbereich, in dem sich die Zeit „zwischen den Zügen“ angenehm verbringen läßt. Eine moderne Toilettenanlage vom Typ ReiseFrische sorgt für weiteren Komfort. Rolltreppen und Aufzüge machen die Wege zu den Bahnsteigen bequem und behindertengerecht. Das neue Informations- und Wegeleitsystem der DB AG garantiert mehr Übersicht und optimale Orientierung.

### Gestaltungskonzept

Das heutige Empfangsgebäude entstand nach dem zweiten Weltkrieg anstelle des zerstörten alten Bahnhofes nach Plänen des Architekten Dirksmeier. Mit der verglasten Eingangshalle und dem Vorplatz gilt der 1956 fertiggestellte Komplex gemeinsam mit der gegenüberliegenden Häuserzeile als typisches Ensemble der fünfziger Jahre. Doch mehrmalige Umbauten und Umnutzungen haben den Bahnhof nicht weiter aufgewertet. Unter Federführung des Architekturbüros Heinrich, Petschigg & Partner aus Düsseldorf, die auch den Umbau des Hauptbahnhofs Leipzig geplant haben, soll die ursprünglich großzügige Struktur des Gebäudes

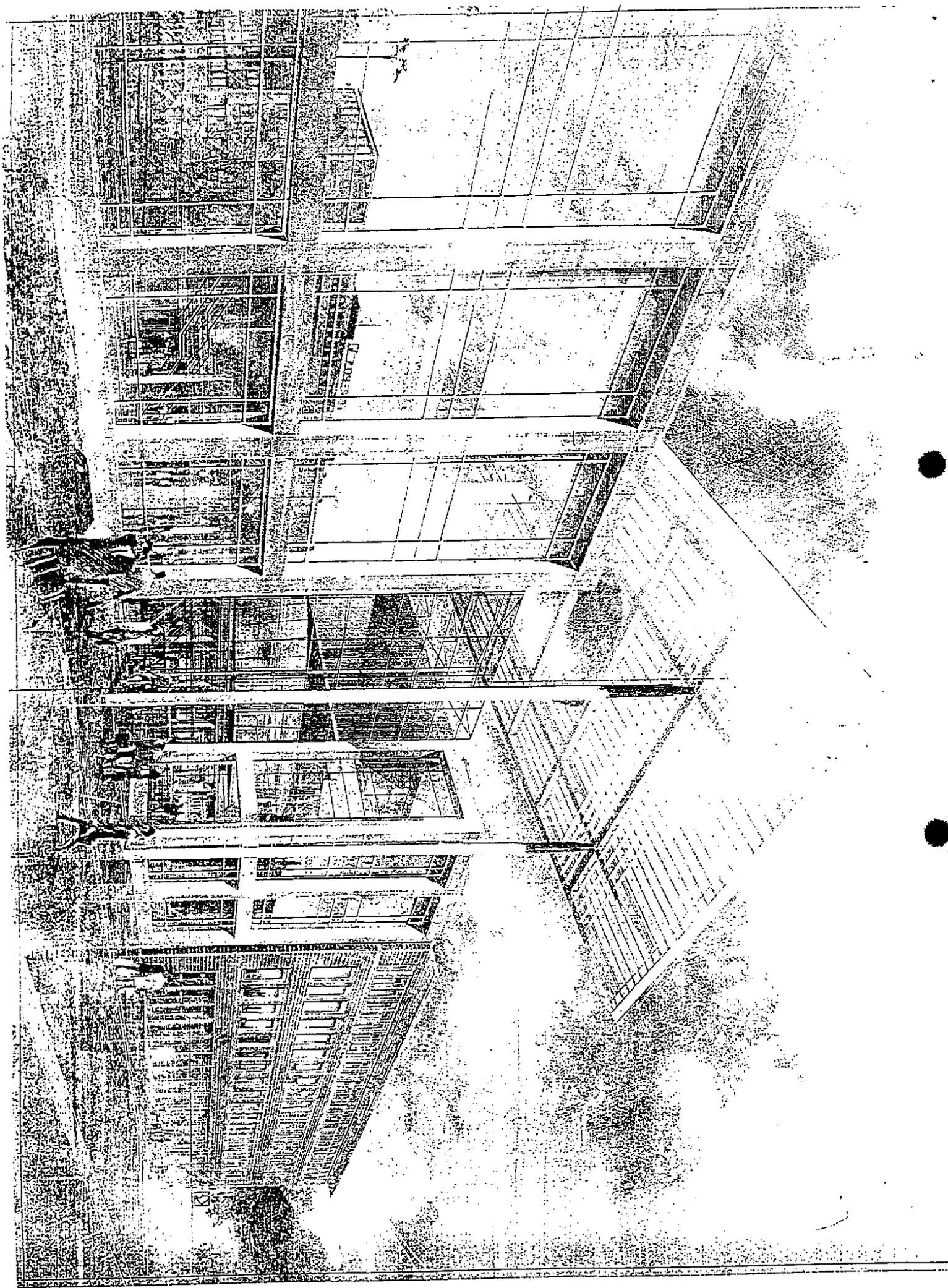
Leipzig geplant haben, soll die ursprünglich großzügige Struktur des Gebäudes wieder deutlich werden und eine räumlich erlebbare Einheit auf zwei Ebenen entsteht. Einen auch von außen deutlich sichtbaren Akzent setzt dabei die Empfangshalle mit einer neuen dreigeschossigen Bebauung die als Mitteltrakt die sogenannte Rotunde schließt. Die verglasten Frontflächen werden völlig neu gestaltet und signalisieren so bereits von Weitem, daß hier das funktionale Herzstück des Bahnhofs liegt. Sie sorgen für viel Tageslicht im Innern und erzeugen eine kundenfreundliche Atmosphäre, die durch die Verwendung von hellen Materialien und geschickter Beleuchtung weiter unterstützt wird. Der U-förmige Innenhof der Rotunde wird ausgebaut, so daß eine durchgängige Ladenzeile entsteht, die sich harmonisch in die vorhandene Bausubstanz einfügt. Haupt- und Nebentunnel werden optisch ansprechend gestaltet, wobei im Bereich des Nebeneingangs eine großzügige Verkehrsfläche entsteht. Das Ergebnis dieser Maßnahmen ist ein übersichtlicher, gut strukturierter Bahnhof, der nicht nur alle Serviceangebote der DB AG enthält, sondern mit einer attraktiven Mischung aus Gastronomie und Einzelhandel moderne Verkehrsstation und urbaner Treffpunkt im Herzen von Münster ist.

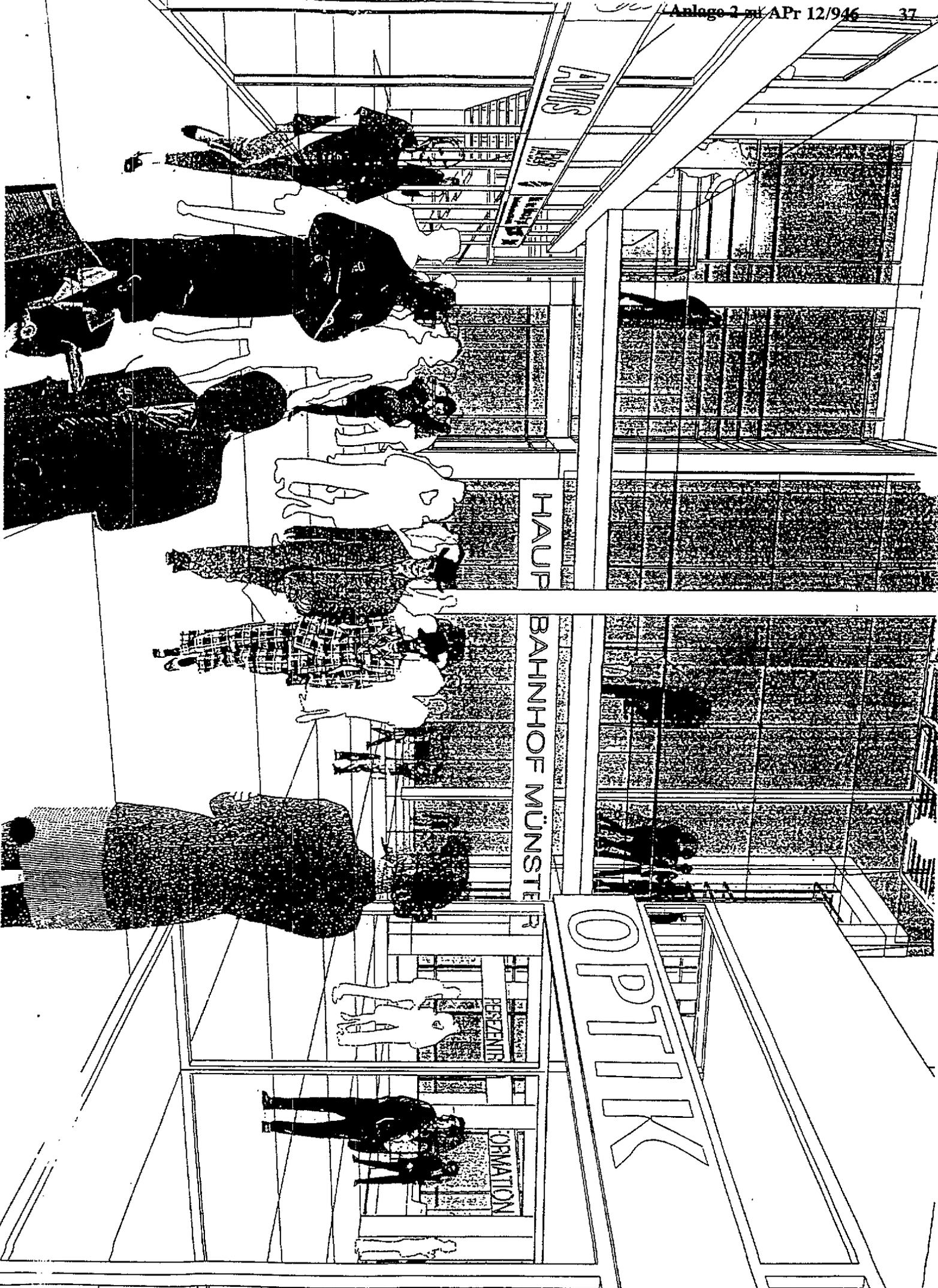
#### **Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebot**

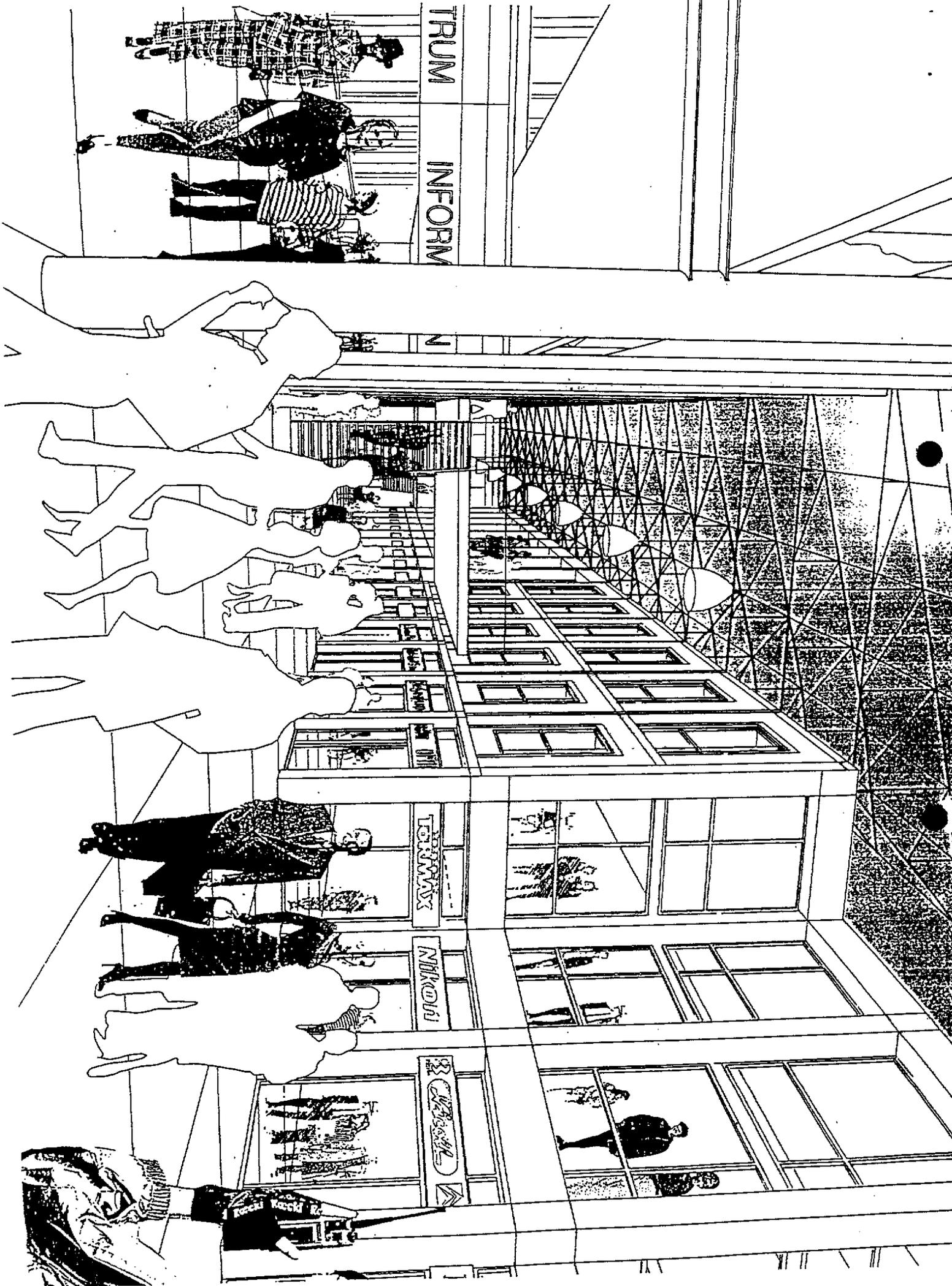
Heute wird das Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebot im Bahnhof vor allem durch drei Gastronomiebetriebe, einen großen Drogeriemarkt, eine Bahnhofsbuchhandlung und mehrere kleine Läden des Einzelhandels geprägt. Durch die Erschließung neuer Flächen und die neue übersichtliche Struktur entsteht nun Raum für einen abgestimmten Branchenmix, der die vorhandenen Angebote erweitert und integriert. Der besondere Charakter des Angebots im Bahnhof mit Zimmer-Theater, Ballettschule und Café Fundus bleibt erhalten und wird durch weitere Ladeneinheiten ergänzt. So entsteht ein optimal auf die Bedürfnisse der Reisenden und Besucher abgestimmtes Ambiente, das die Service-Angebote der DB AG zu einem zeitgemäßen, kundenorientiertem Dienstleistungszentrum ergänzt und für mehr Aufenthaltsqualität im Bahnhof sorgt.

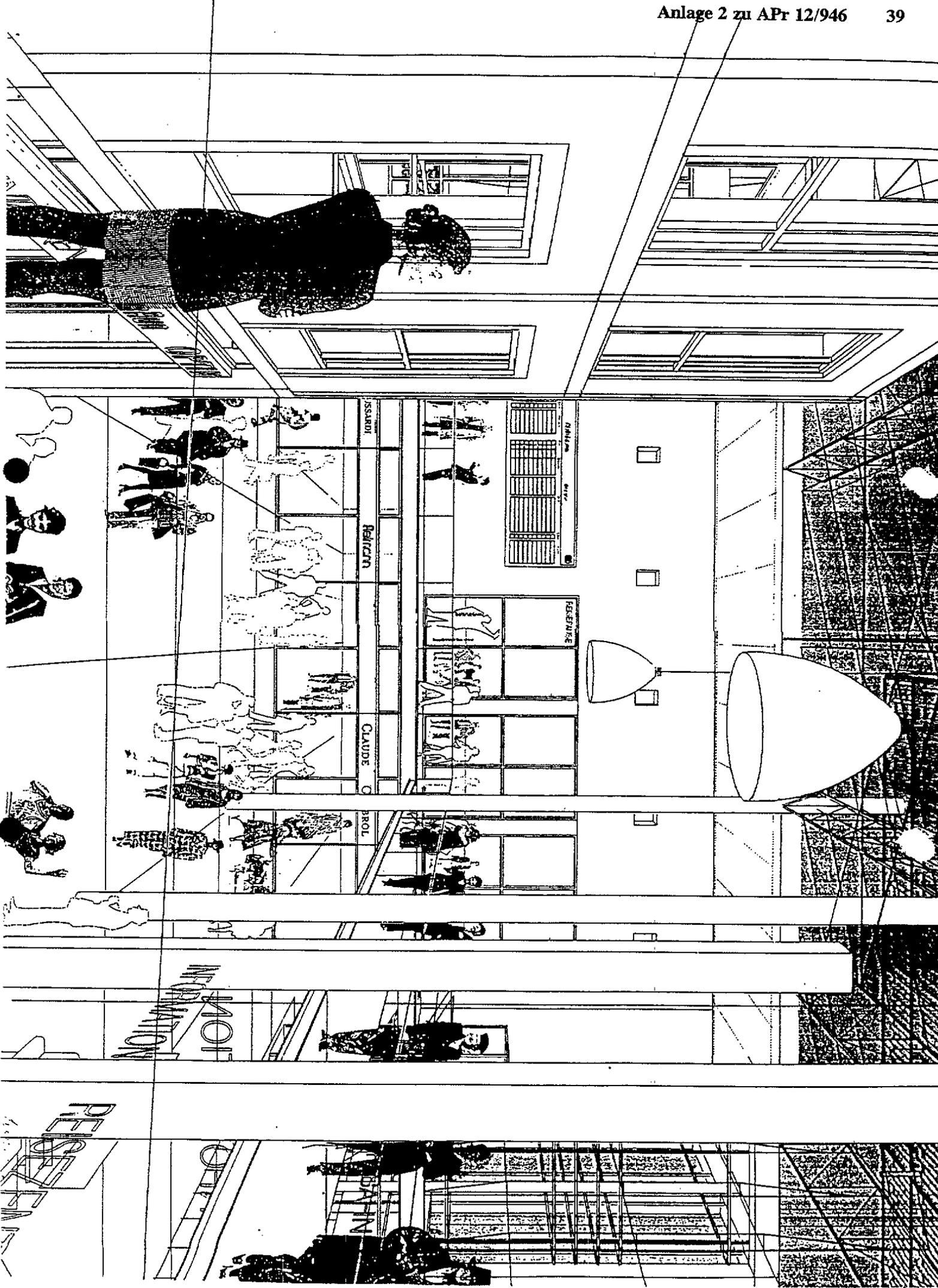
### **Bahnhofsvorplatz**

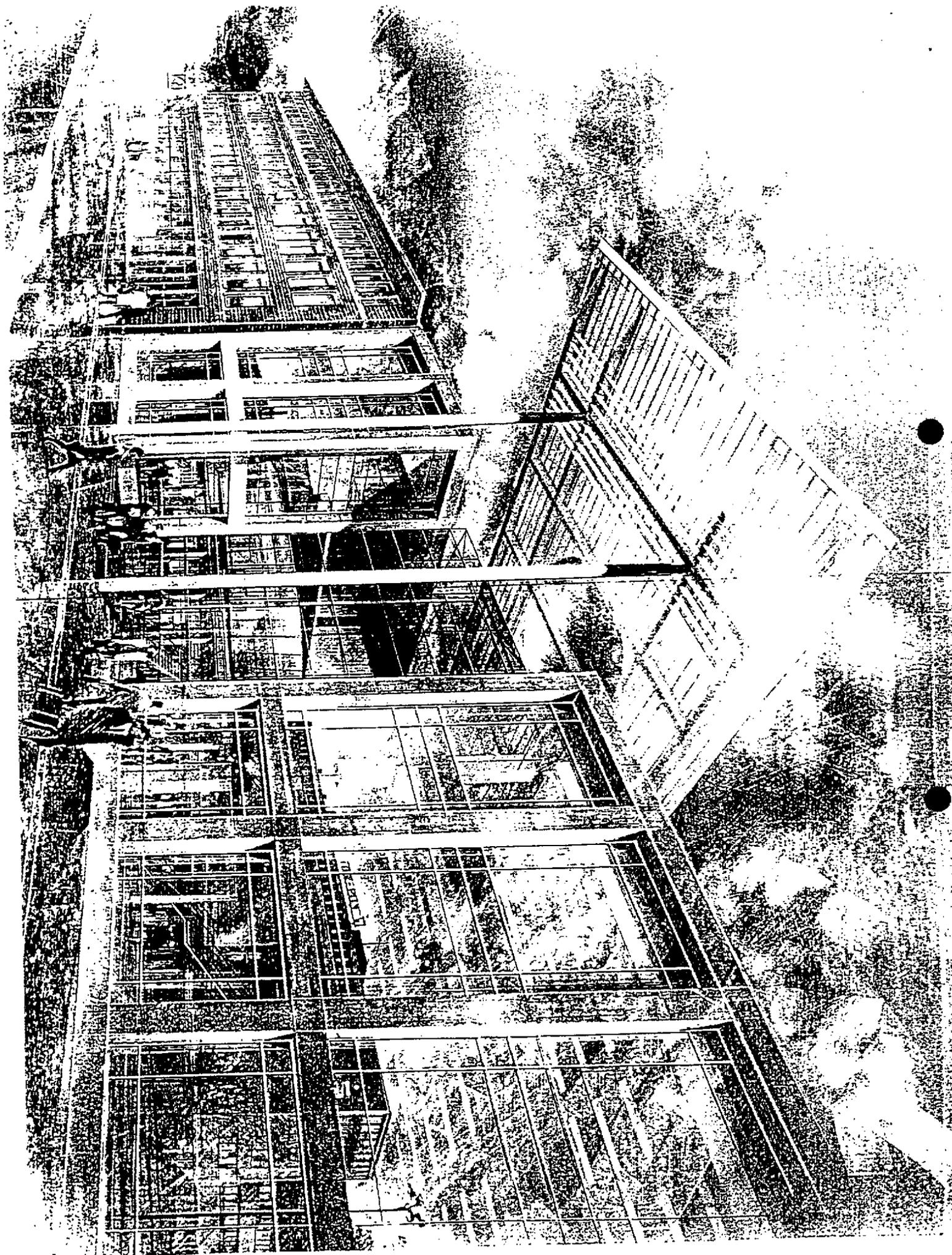
Gemeinsam mit der Stadt Münster werden die beiden „Bahnhofsplätze“, der Bahnhofsvorplatz und der Bremer Platz, in die Planung zum neugestalteten Bahnhof einbezogen und umstrukturiert. So wird der Bahnhofsvorplatz in Zukunft vor allem vom öffentlichen Personennahverkehr angefahren, während der Bremer Platz im Zeichen des Individualverkehrs steht. Die Wege zum Bahnhof werden so optimiert und alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen kurz und bequem. Darüber hinaus entsteht derzeit gerade eine Fahrradstation am Bahnhof, in der Fahrräder sicher bewacht abgestellt werden können.

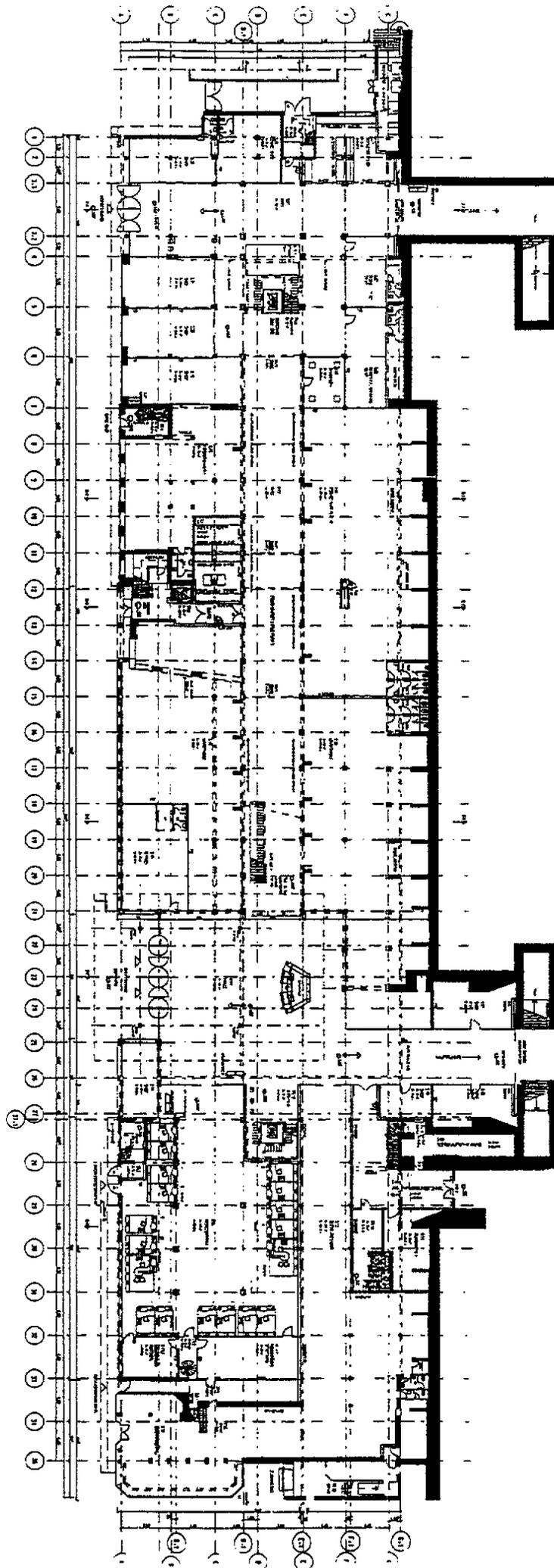




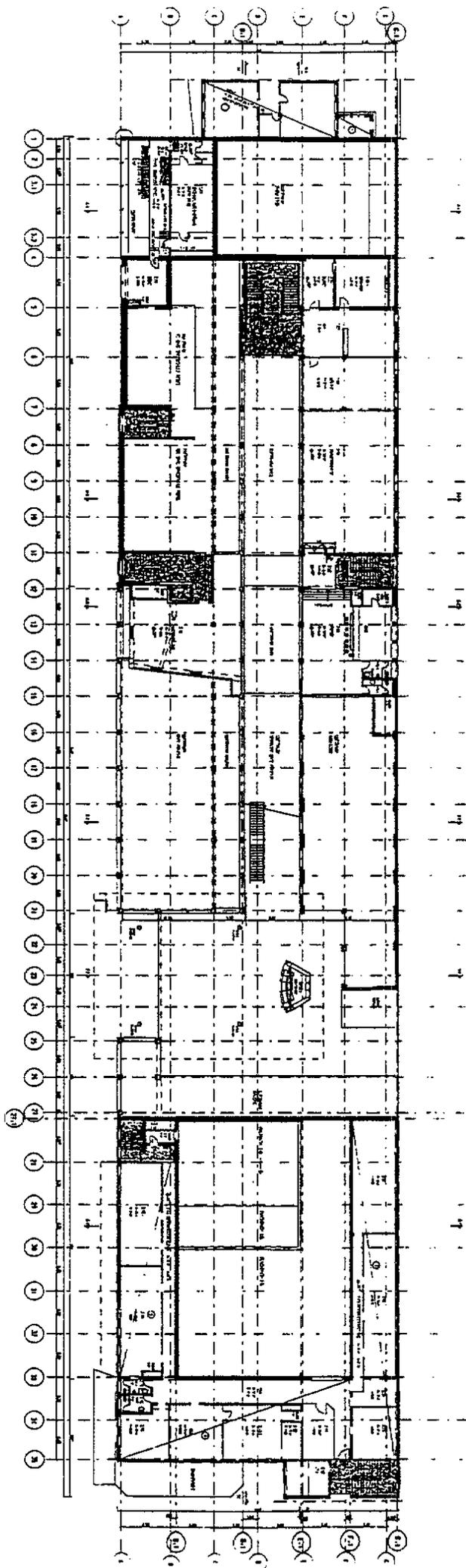


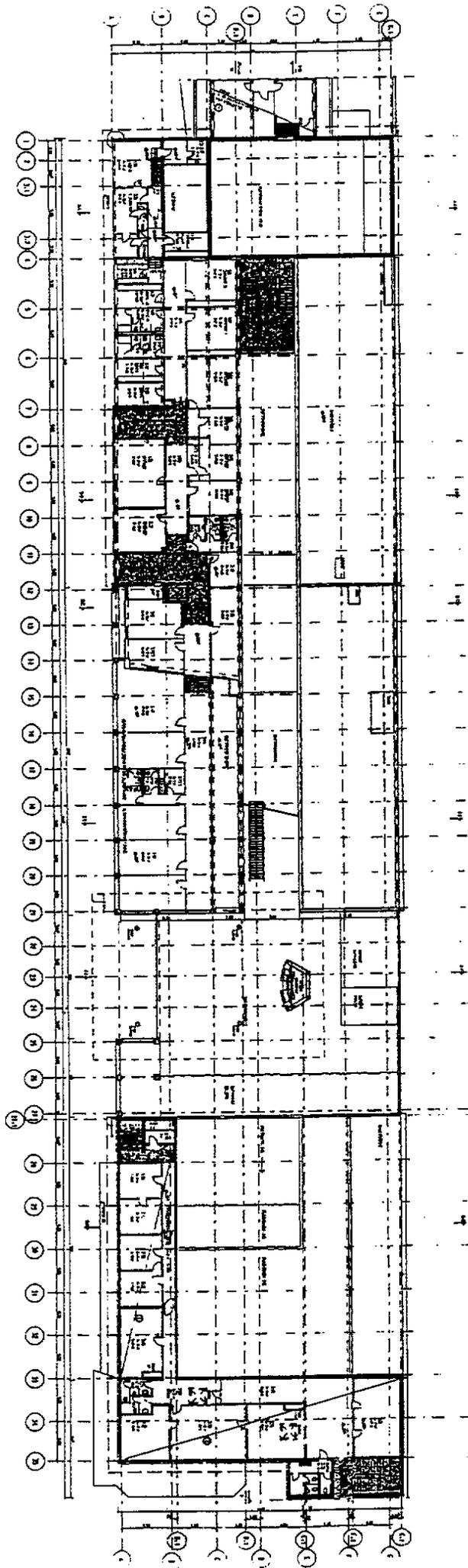






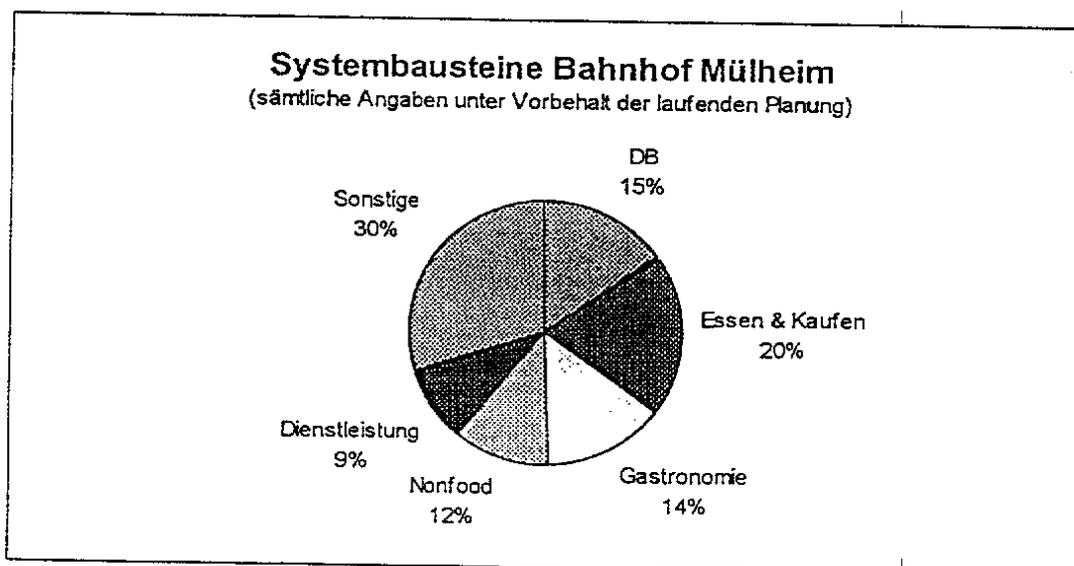






## Bahnhof Mülheim - Daten und Fakten

- Baubeginn: voraussichtlich 4. Quartal 1998
- Eröffnung: voraussichtlich 1. Quartal 2001
- Bruttogeschossfläche: ca. 4.890 m<sup>2</sup>
- Dienstleistungsfläche ges.: ca.: 1.387 m<sup>2</sup>
- DB-Dienste: ca. 210 m<sup>2</sup>
- Gesamtmietflächen extern: ca. 1.177 m<sup>2</sup>
- Anzahl der Ladeneinheiten: ca. 13
- Parkmöglichkeiten: ca. 215 Stellplätze auf städtischem Gelände  
ca. 1.000 Stellplätze im EKZ „Forum“  
Fahrradstation
- DB-Dienste: Reisezentrum, Reisefrische,  
Service-Point, Wegeleitsystem
- Branchenmix : Gastronomie, Essen & Kaufen, Nonfood,  
Dienstleistungen
- Personenfrequenz pro Tag: ca. 14.900
- Zugfrequenz pro Tag: ca. 370



## Bahnhof Mülheim/Ruhr

### Kundenservice in der Verkehrsstation

Durch seine zentrale Lage im Ruhrgebiet ist der Bahnhof Mülheim/Ruhr ein vor allem von Reisenden des Nahverkehrs stark frequentierter Treffpunkt. Rund 370 Züge bringen täglich rund 15.000 Menschen zum Mülheimer Bahnhof. Die Deutsche Bahn AG trägt mit der Aufwertung des historischen Gebäude der Bedeutung des Verkehrsknotenpunktes Rechnung und schafft eine Verkehrsstation, die die Ansprüche den modernen Reisenden erfüllt. Als Herzstück der klassizistischen Eingangshalle entsteht das neue ReiseZentrum der DB AG. An neu entwickelten Countern im modernen Design erhält der Kunde Fahrkarten, Beratung, Touristik- und alle Arten von Reisendeninformation - von der Autovermietung über städtische Information bis hin zu Hotelbuchungen und Anschlußfahrten mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Eine neue Toilettenanlage vom Typ ReiseFrische wird auch höchsten hygienischen Ansprüchen gerecht. Die Bahnsteige werden modernisiert und mit beheizten Warteräumen ausgestattet. Auch neue Beleuchtungs- und Beschallungsanlagen werden installiert. Aufzüge und Rolltreppen sorgen in Zukunft für einen bequemen und behindertengerechten Zugang zu den Gleisen, und das neue Informations- und Wegeleitsystem der DB AG bringt mehr Übersicht und optimale Orientierung.

### Gestaltungskonzept

Der Bahnhof Mülheim wurde bereits 1913 im Stil des Klassizismus errichtet. Ein nach dem zweiten Weltkrieg angebautes Vordach stört empfindlich die Fassadengestaltung. Der sanierungsbedürftige Zustand des Halleninnenraums, seine Überfrachtung und schlechte Beleuchtung lassen den Bahnhof dunkel und wenig kundenfreundlich erscheinen. Unter Federführung des Aachener Architekturbüros Professor Kahlen und Partner soll die symmetrische Architektur wieder in alter Pracht erscheinen. Die Fassade erhält durch Abriß des Vordaches ihr ursprüng-

liches, fein gegliedertes Gesicht. Neue Bodenbeläge und eine die Architektur der Halle unterstützende Gestaltung von Wänden und Decke werden eine helle, kundenfreundliche Atmosphäre schaffen. Große Fenster im Bereich des ReiseZentrums sowie eine Neuordnung der Flächen sorgen für Transparenz und Übersichtlichkeit, die die Großzügigkeit der Halle wieder deutlich hervortreten lassen. Unter der Straßenbrücke des Tourainer Rings wird ein neues Empfangsgebäude entstehen, das bis zur Parallelstraße hin verglast ist und mit der vorderen Kante der Brücke abschließt. So wird der Nordeingang des Bahnhofs nicht nur architektonisch aufgewertet, sondern auch so gestaltet, daß der massive Eindruck des Brückenkörpers optisch ausgeglichen wird. Mit den neuen Service-Einrichtungen der DB AG sowie einer neu konzipierten Nutzung der Dienstleistungs- und Einzelhandelsflächen wird der Bahnhof Mülheim so zu einer modernen, kundenfreundlichen Verkehrsstation und einem attraktiven Treffpunkt unweit der Mülheimer Innenstadt.

#### **Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebot**

Das Erscheinungsbild des Mülheimer Hauptbahnhof wird heute den Bedürfnissen des modernen Kunden nicht in vollem Umfang gerecht. Mit einem ansprechenden auf den Standort abgestimmten Branchenmix soll nun die Aufenthaltsqualität im Bahnhof deutlich verbessert werden. Bereits auf dem Bahnhofsvorplatz sind fünf Ladeneinheiten geplant; zehn weitere Ladenflächen sollen im Erdgeschoß des Empfangsgebäudes entstehen. Ein Blumen- und ein Tabakladen, Buchhandel und Reisebank sowie ein Tiffany-Shop und ein Schlüsseldienst sind im Nonfood-Bereich geplant. Dazu gesellt sich eine 210 qm große Ladenfläche mit Angeboten für den täglichen Bedarf. Eine Bäckerei, und eine Schnell-Pizzeria sowie ein Bistro und ein Finger-Food-Shop machen Lust auf einen kleinen Imbiß und werden durch ein internationales Restaurant ergänzt, das zwischen den beiden Lichthöfen liegt und über eine innen angelegte Treppe in das 1. Obergeschoß führt. So entstehen auf rund 1.200 qm rund 13 Ladenflächen. Der Bahnhof gewinnt an Attraktivität und wird so wieder zu einem gern besuchten Treffpunkt in der Stadt an der Ruhr.

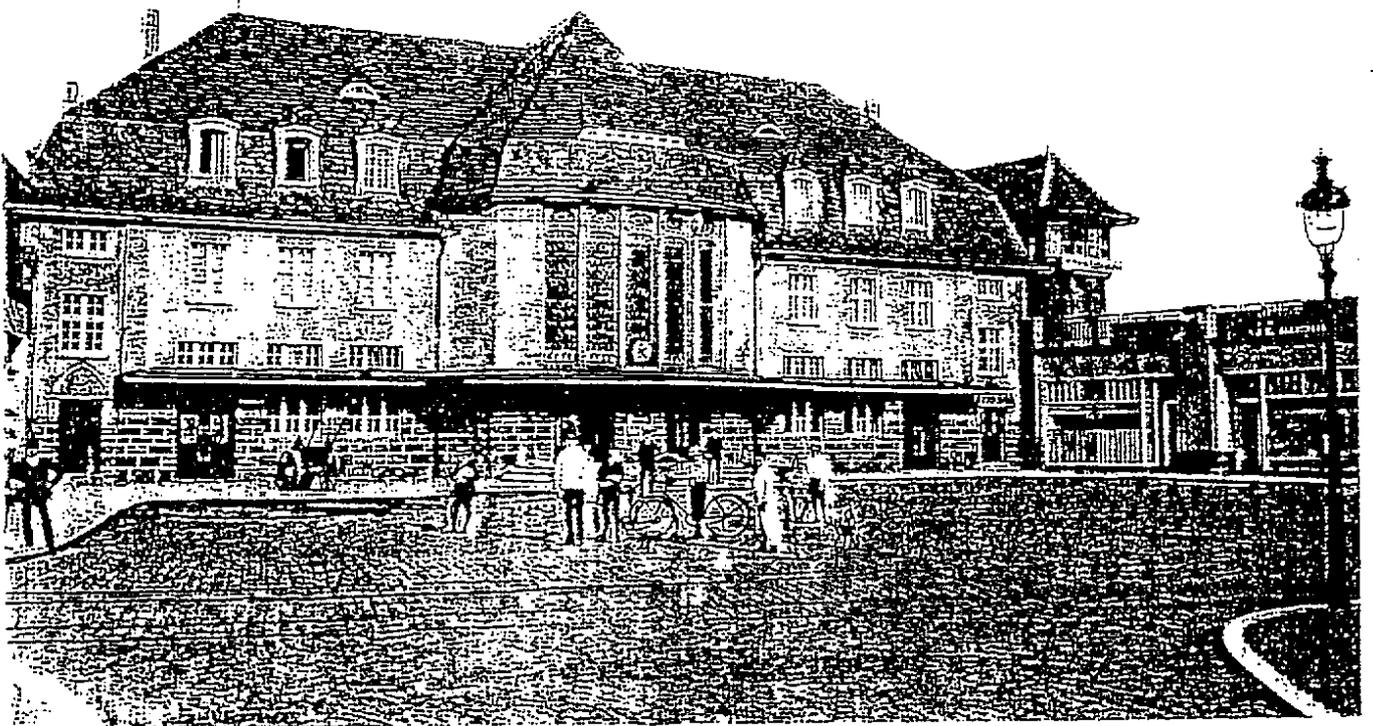
### **Bahnhofsvorplatz**

Gemeinsam mit der Stadt Mülheim sollen auch die beiden Bahnhofsvorplätze neu strukturiert werden. Der nördliche Bahnhofseingang wird nicht nur durch den Bau eines neuen Empfangsbereich, sondern auch durch eine bessere Verkehrsführung auf dem Vorplatz deutlich aufgewertet. Der westliche Bahnhofsvorplatz, der „Dieter aus dem Siepen“ Platz, wird durch langsam wachsende Bäume begrünt und seine Oberfläche durchgehend neu gestaltet. Taxen, Kurzparker und Fahrradfahrer werden über diesen Platz bequem und direkt zum Bahnhof gelangen. Für Fahrradfahrer wird in der ehemaligen Gepäckabfertigung eine Fahrradstation eingerichtet, in der bis zu 250 Fahrräder gut betreut untergestellt werden können. Die Anbindung des Bahnhofs an den öffentlichen Personennahverkehr wird durch eine zusätzliche Stadtbahnlinie unter Wegfall einer Busverbindung weiter optimiert.



Mülheim-Ruhr

Bahnhof - Rangierhofen

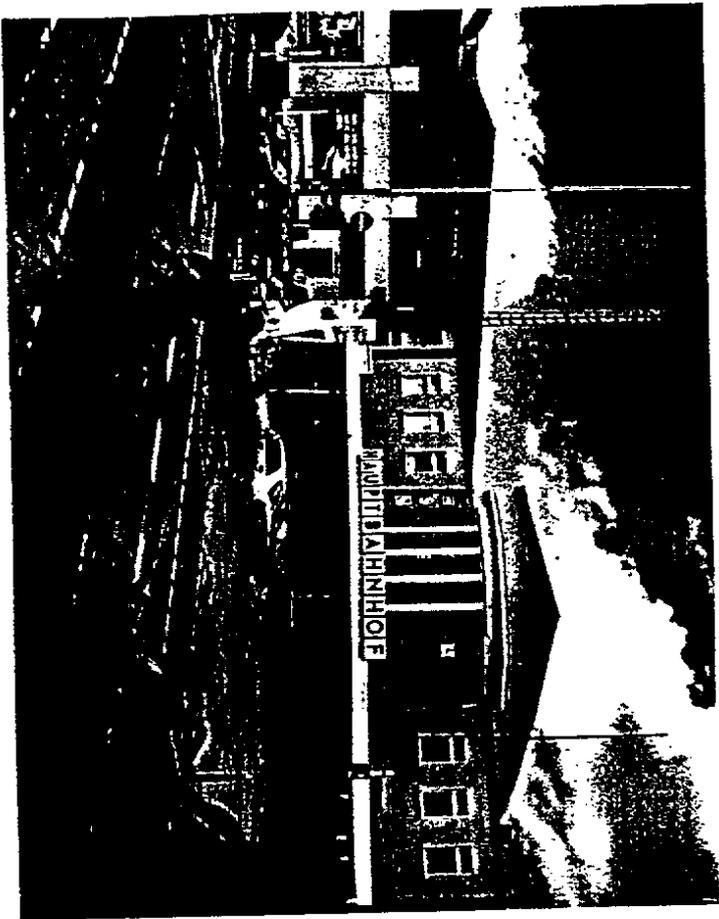


BAHNHOFSVORPLATZ

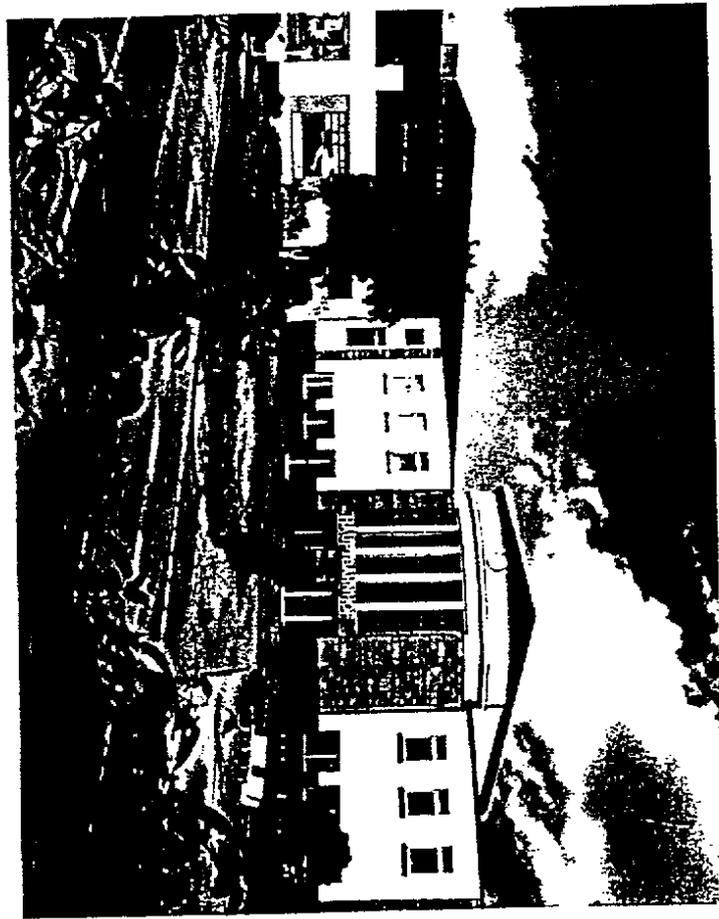


4.

Projektstudie Bahnhof Mülheim  
Computergrafik Vorplatz



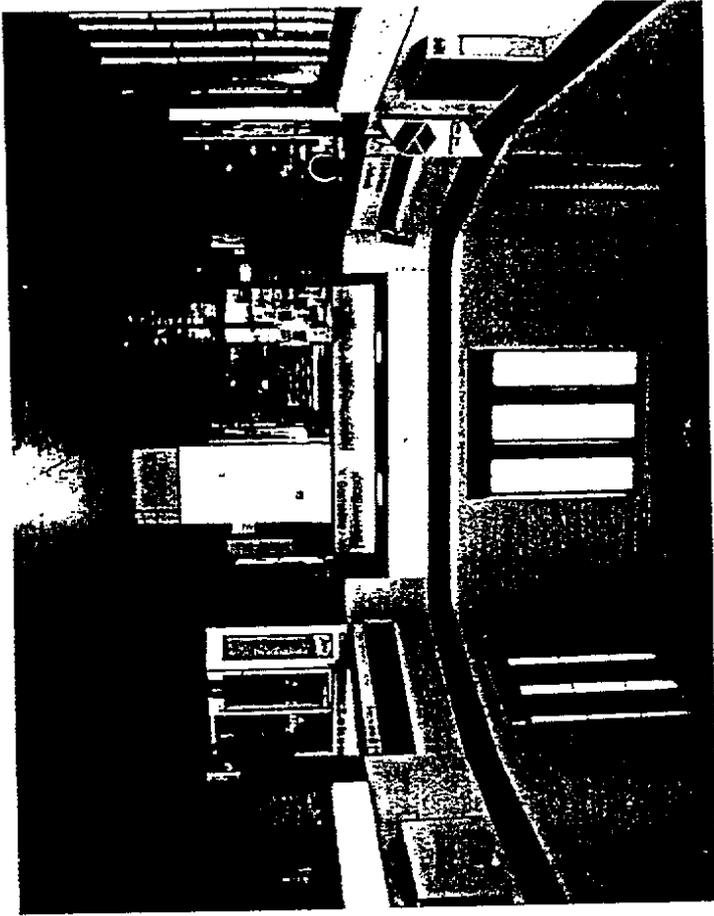
Vorher



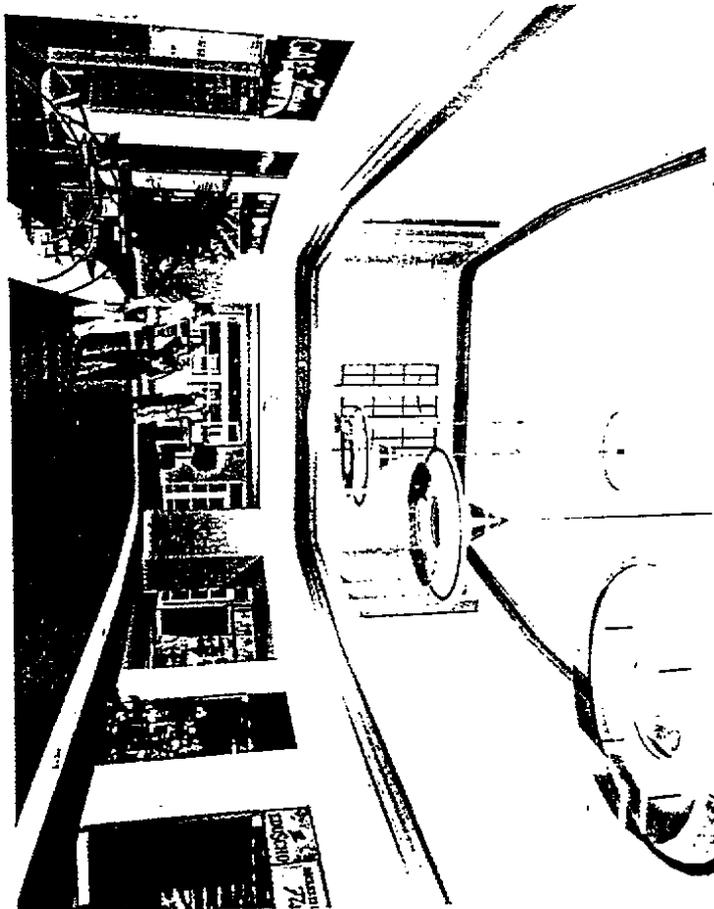
Nachher



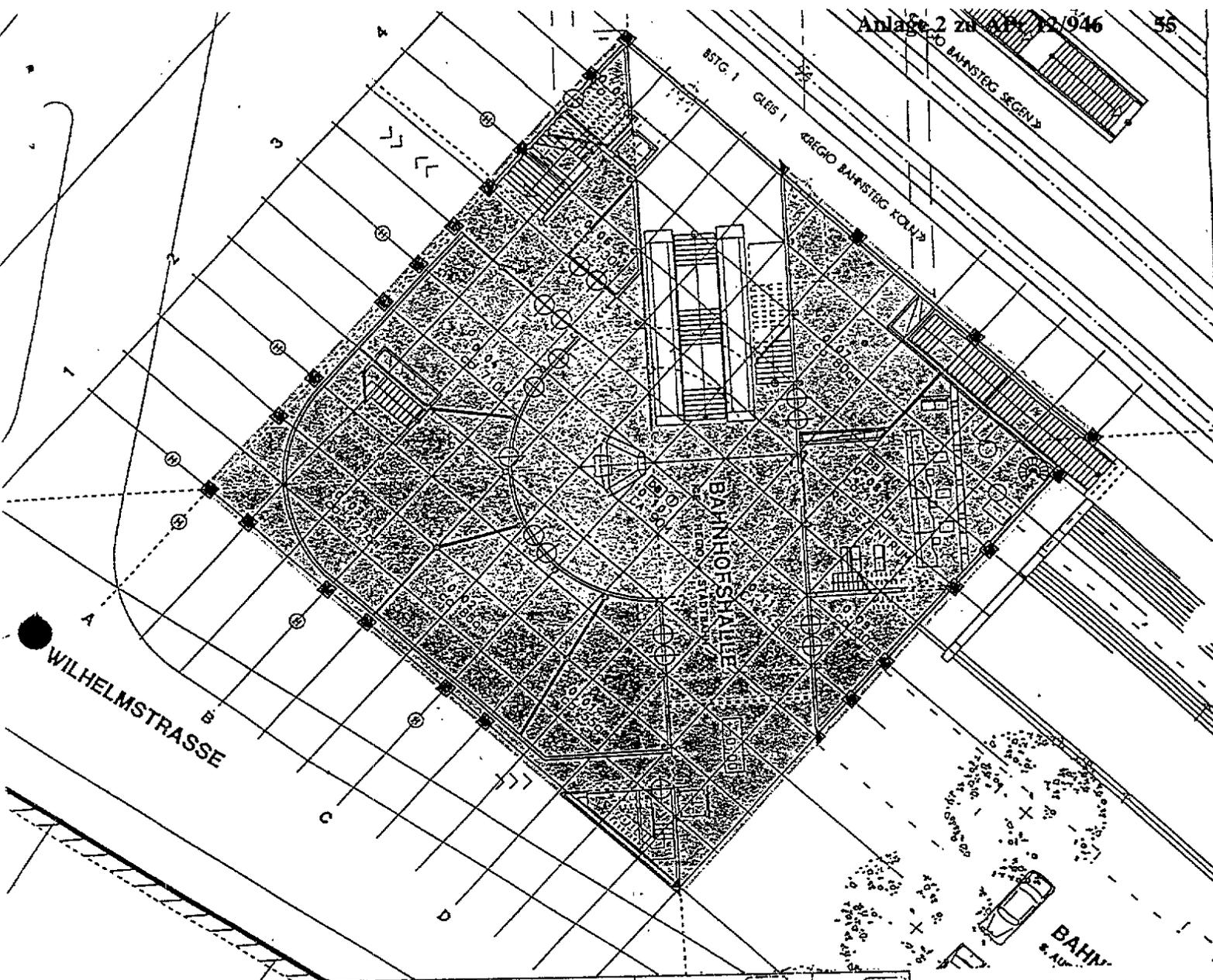
4. Projektstudie Bahnhof Mülheim  
Computergrafik Bahnhofshalle



Vorher



Nachher



# ICE-BAHNHOF III SIEGBURG-BONN

VERKEHRSSVERKNIÜPFUNGSPUNKT  
KREISSSTADT SIEGBURG

**DB**

VERKEHRSSTATION-SIEGBURG

**DB** Deutsche Bahn AG  
FRANKFURT / MAIN

FRANKFURT / MAIN

I.T.C. - HAMBURG

IMMOBILIEN TEAM CONSULTING GmbH  
22335 HAMBURG - CLIPPERHAUS  
TEL. 040-500 68-0 FAX. 040-500 68-299

HARINUDI de CORNÉ ARCHITEXTEI BDB  
ANGELIED IM DEUTSCHEN VERBUND ARCHITEXTENKAMMERN NW  
GEORGSTR. 4 - 53721 SIEGBURG  
TEL. 02241 / 66850 FAX. 02241 / 64940

VERBUNDVERBUNDWERK ARCHITEXTEN de CORNÉ, von HASSELBACH

STADT SIEGBURG	ANT
SSB BONN	
DB PNZ, DÜSSELDORF	
DB PROJEKT RHEIN-MAIN	

MASSSTAB	DATEI	GEZ	OP/EC/CT	E-FURER
1:250	24.2.97	GER		EG
	BLÄTTER			

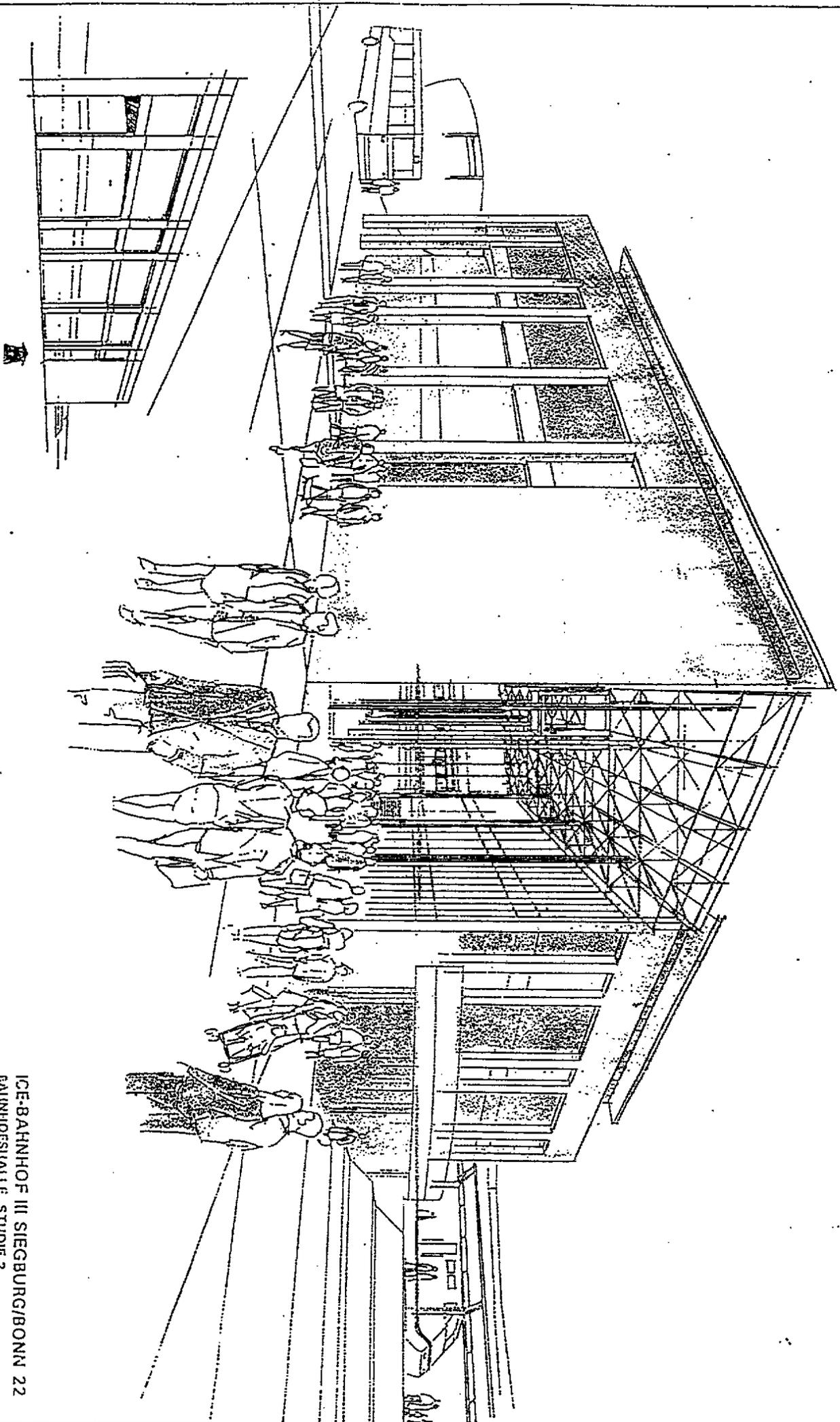
STATIK	ING. BÜRO SPITHÖVER, ESSEN TEL. 0201-480055
GEBÄUDE-TECHNIK	ISP - ING. BÜRO STRUNK UND PARTNER, SIEGBURG, TEL. 02241-96780
BAUPHYSIK	

NO.	DAT.	NAME	ANT
1		gem. I.T.C./Schoer	1
2		Treppe, Flächen,	1
3		Türen, Stützen	1
4	3.3.97	gem. DB/Haupts	1
5		Service-Point	1
6	14.3.97	gem. WP&C, Hr. Barber	1
7		Durchgangshalbe,	1
8		Klostr. Treppe	1
9	15.4.97	gem. DB AG/Schlichels	1
10		Relaiscentrum	1
11	29.4.97	Relaiscentrum. Aussen-	1
12		wand. Stützen	1
13	4.11.97	Vordach / Südabgang	1
14	6.11.97	Vordach II (vergrößer)	1
15	11.11.97	Rolunde verkleinert.	1
16		Treppenhous	1
17			
18			
19			
20			
21		Fortsetzung Planverteilung	1
22	20.6.97	WP&C, Hr. Kinzer	1
23		DB AG, Hr. Brauer	1
24		SSB, Hr. Wiedemann	1
25		ISP, Hr. Reidick	1
26	16.10.97	DB AG, Hr. Brauer	1
27	23.11.97	WP&C, Hr. Volkmann	1
28		Stadt Siegburg	1
29			
30			
31			
32			
33			
34			
35			
36			

RASTER 9,0 m 22,71

GRUNDRISS EBENE 10,00  
ENTWURFSPLANUNG

BÜRO: I.T.C. HAMBURG  
ING. BÜRO SPITHÖVER, ESSEN  
ING. BÜRO STRUNK UND PARTNER, SIEGBURG  
TEL. 02241-96780



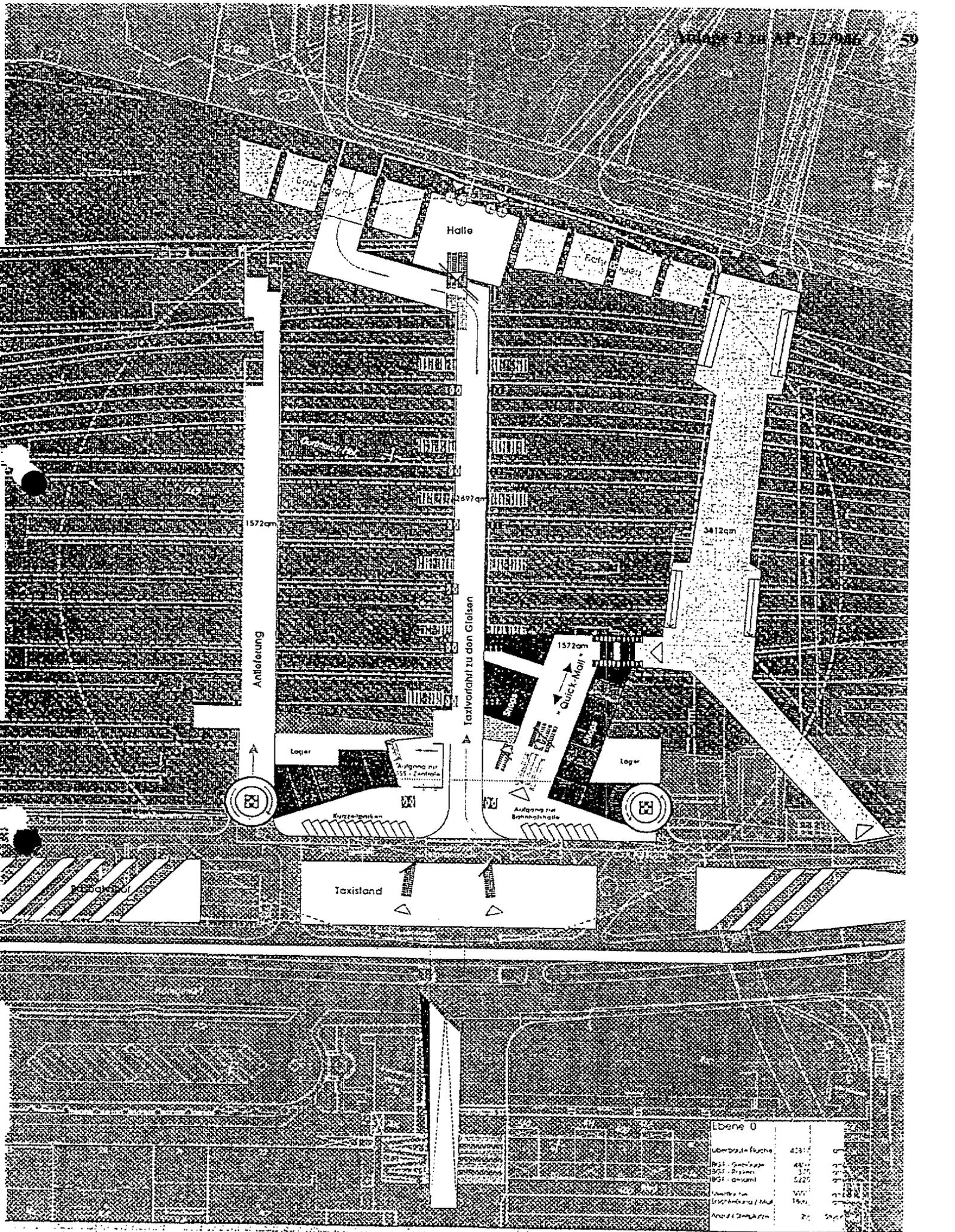
ICE-BAHNHOF III SIEGBURG/BONN 22  
BAHNHOFSSIALE STUDIE 2  
L'ARTMAI de CONSEIL ARCHITECTI SIEGBURG -  
GEORGSTR. 1 TEL. 02241-66650 FAX. 64930



STENLAND  
Tel. 040-1405811

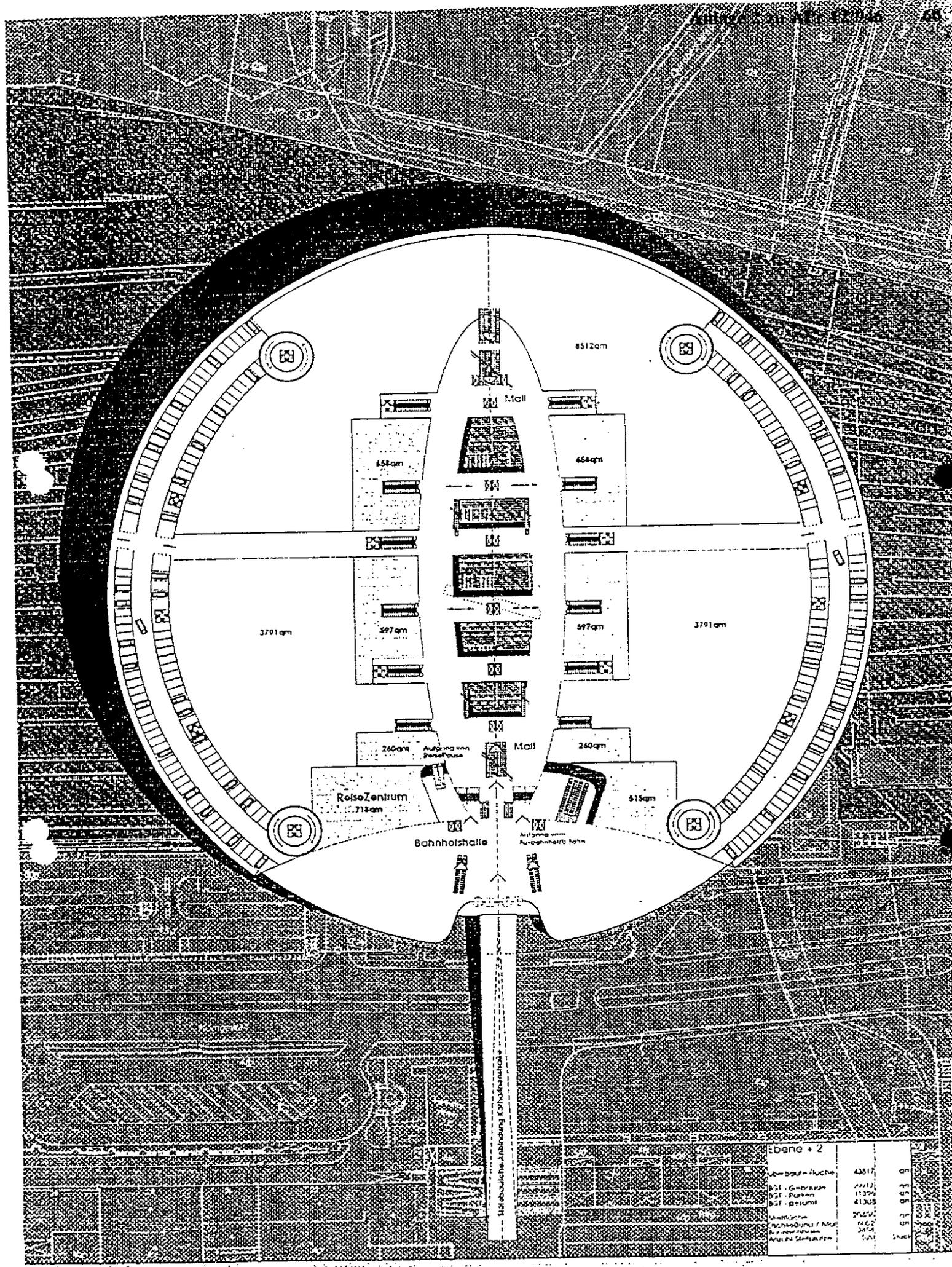


DATENLAND



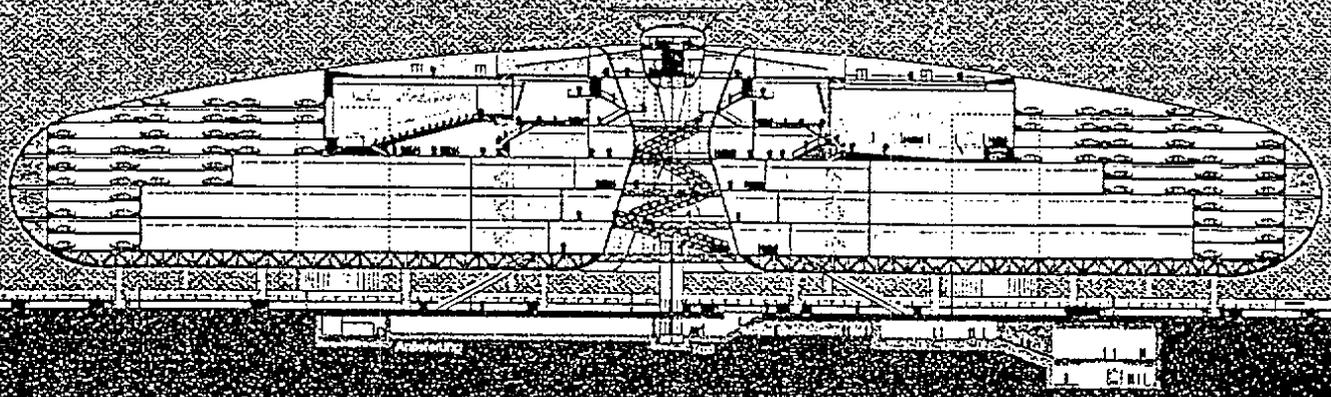
Ebene 0

Übertragene Fläche	4531	m²
BGF - Gesamtsumme	4807	m²
BGF - Personen	375	m²
BGF - Gesamt	5225	m²
Wahlfläche	110	m²
Ersthandlungsfläche	150	m²
Arbeitsfläche	20	m²

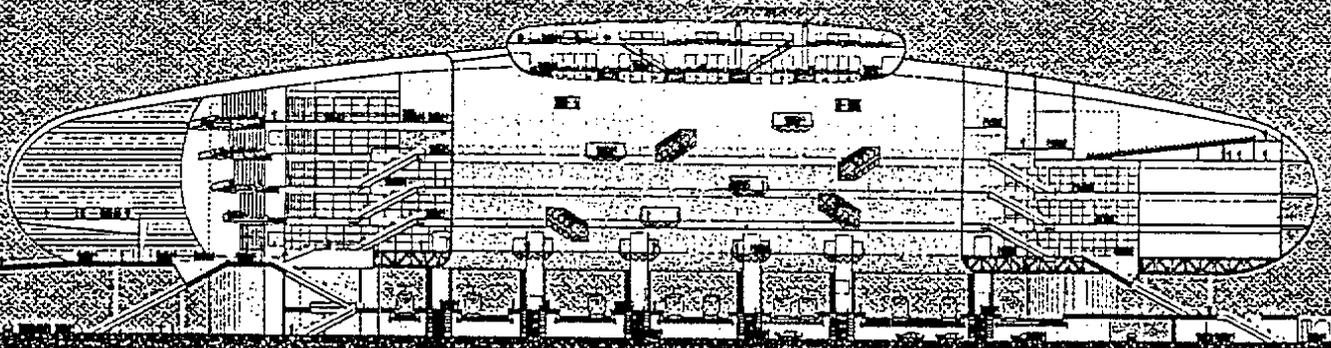


# HAUPTBAHNHOF DORTMUND

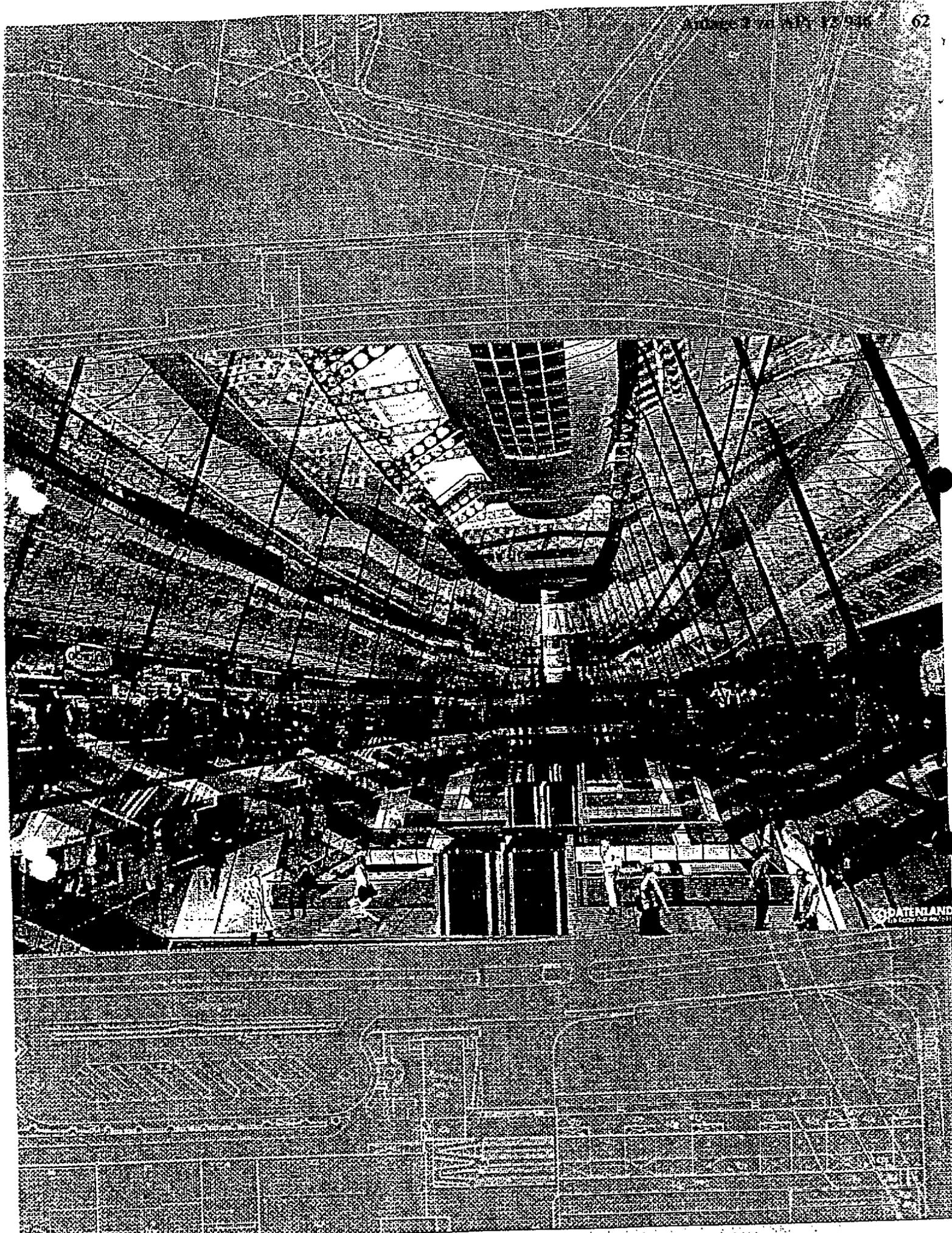
Ebene + 2		
Überbrückung	43817	qm
Bst. - Gebäude	11379	qm
Bst. - Plaza	41308	qm
Bst. - Gesamt		qm
Umfriedigung	26520	qm
Architektur / Mal	3454	qm
Architektur	3454	qm
Architektur	3454	qm



QUERSCHNITT



LANGSCHNITT



Kurzbericht  
zur  
**Umgestaltung des Essener Hauptbahnhofes**

- ◆ Erster Projektgedanke vor ca. 5 Jahren durch die Stadt Essen initiiert.
- ◆ Die Grundidee: Städtebauliche Verbindung der Büro- und Verwaltungsstadt mit dem nördlich befindlichen Einkaufs- und Dienstleistungsquartier.
- ◆ Die Projektbezeichnung „Passarea“ Essen wird geboren.
- ◆ Partner der Bundesbahn: Stadt Essen, RWE, Hochtief
- ◆ 1994: Erste Entwicklungsstudie wird vorgelegt. Fazit: Ergebnis für die Bundesbahn nicht akzeptabel
- ◆ 1996: Vorstellung einer Machbarkeitsstudie. Auftraggeber die Deutsche Bahn AG. Ergebnis ebenfalls nicht umsetzungsfähig.
- ◆ 1997: Einleitung interner Untersuchungen zur erneuten Planung.
- ◆ 1998: Beauftragung eines Objektentwicklungsvertrages. Basis dafür Teile der Studie von 1996:
  - Entwurf des Architekturbüros Ingenhoven, Overdiek, Kahlen und Partner:
  - Vorbildliche Umsetzung des „Passarea“-Gedankens.
  - Flach ausgebildetes Bogendach überspannt den Bahndamm in einer Ansichtsbreite von 90 m. (Siehe Folie: Ansicht Innenstadt).
  - Neue Konzeptionierung der Objektentwickler: ECE Projektmanagement GmbH aus Hamburg:
  - Anschluß eines Dienstleistungszentrums auf der Ostseite des Bahnhofes zur Innenstadt orientiert.
  - Einbeziehung von Vermarktungsflächen auch im Untergeschoß des Bahnhofes.

Kurzbericht  
zur  
**Umgestaltung des Essener Hauptbahnhofes**

- ◆ Ende 1998: Übergabe der fertigen Studie an die DB AG.
  
- ◆ März 1999: Einreichung der Vorstandsvorlage beim Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG, mit dem Ziel einer Genehmigung zur Erstellung einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung.
  
- ◆ Weitere Vorgehensweise:
  - Ist das Vorlageergebnis positiv, wird die beschriebene Entwurfs- und Genehmigungsplanung umgehend aufgenommen und so schnell wie möglich fertiggestellt.
  
  - Dauer ca. 9 Monate.
  
  - Danach erfolgt die nächste Vorstandsvorlage bei Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG, um die Ausführung genehmigt zu bekommen.
  
  - Weitere Termine zu nennen ist nicht sinnvoll, da nicht eingeschätzt werden kann, welche Zeiten die genehmigenden Stellen benötigen.

Allgemeine Erläuterung:

Die Objektentwicklungsstudie wird in engster Zusammenarbeit mit der Stadt Essen, der Essener Verkehrs AG (Miteigentümer des Bahnhofes im Untergeschoß), der Deutschen Bahn, Immobiliengesellschaft mbH, Niederlassung Essen und dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Essen erstellt.

TERMINPLAN 1999  
- 1. Jahreshälfte -

	M	D	M	D	F	Sa	So	
Januar	4	5	6	7	8	9	10	) Weihnachtspause
	11	12	13	14	15	16	17	) Sitzungswoche
	18	19	20	21	22	23	24	) -"
	25	26	27	28	29	30	31	) -"
Februar	1	2	3	4	5	6	7	) -"
	8	9	10	11	12	13	14	) sitzungsfrei
	15	16	17	18	19	20	21	) -"
	22	23	24	25	26	27	28	) Sitzungswoche
März	1	2	3	4	5	6	7	) -"
	8	9	10	11	12	13	14	) -"
	15	16	17	18	19	20	21	) -"
	22	23	24	25	26	27	28	) -"
April	(29)	30	31	1	2	3	4	) Osterpause
	5	6	7	8	9	10	11	) vom 29. März
	12	13	14	15	16	17	18	) bis 18. April
	19	20	21	22	23	24	25	) Sitzungswoche
Mai	26	27	28	29	30	1	2	) -"
	3	4	5	6	7	8	9	) -"
	10	11	12	13	14	15	16	) -"
	17	18	19	20	21	22	23	) -"
	24	(25)	26	27	28	29	30	) sitzungsfrei
Juni	31	1	2	3	4	5	6	) Sitzungswoche
	7	8	9	10	11	12	13	) -"
	14	15	16	17	18	19	20	) Sommerpause
	21	22	23	24	25	26	27	) vom 14. Juni
Juli	28	29	30	1	2	3	4	) bis 8. August

( ) = Schulferien □ = Plenarsitzungstage

TERMINPLAN 1999  
- 2. Jahreshälfte -

	M	D	M	D	F	Sa	So	
Juli	5	6	7	8	9	10	11	) Sommerpause
	12	13	14	15	16	17	18	) vom 14. Juni
August	19	20	21	22	23	25	25	) bis 8. August
	26	27	28	29	30	31	1	) sitzungsfrei
	2	3	4	5	6	7	8	) -"
	9	10	11	12	13	14	15	) Sitzungswoche
	16	17	18	19	20	21	22	) -"
September	23	24	25	26	27	28	29	) 1. Lsg. HG 2000
	30	31	1	2	3	4	5	) 1. Lsg. HG 2000
	6	7	8	9	10	11	12	) Sitzungswoche
	13	14	15	16	17	18	19	) -"
	20	21	22	23	24	25	26	) -"
Oktober	27	28	29	30	1	2	3	) -"
	(4)	5	6	7	8	9	10	) sitzungsfrei
	11	12	13	14	15	16	17	) -"
	18	19	20	21	22	23	24	) Sitzungswoche
	25	26	27	28	29	30	31	) -"
November	1	2	3	4	5	6	7	) -"
	8	9	10	11	12	13	14	) -"
	15	16	17	18	19	20	21	) -"
	22	23	24	25	26	27	28	) -"
Dezember	29	30	1	2	3	4	5	) -"
	6	7	8	9	10	11	12	) 2. Lsg. HG 2000
	13	14	15	16	17	18	19	) 3. Lsg. HG 2000
	20	21	22	23	24	25	26	) -"
	27	28	29	30	31			) Weihnachtspause
								) vom 20. Dezember
								) bis 7. Januar 2000

( ) = Schulferien □ = Plenarsitzungstage

0 = Sitzungen VA