



Aufgrund der unterschiedlichen Maßnahmenträger ist auch die Umsetzung des Bahnhofsprogramms nach heutigem Stand differenziert vorangeschritten.

Das Investitionsgebaren des DB-Bereiches Netz in die Streckeninfrastruktur ist dabei noch am berechenbarsten. So sind die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit entweder schon abgeschlossen (Ausbau Berlin - Magdeburg) oder zur Zeit in der Bauphase (Anhalter Bahn, Hamburger Bahn). Die Umgestaltung der Gleisanlagen und die Instandsetzung der Bahnsteige sind damit erfolgt (Brandenburg/Havel, Bad Wilsnack) oder werden in absehbarer Zeit beendet (Jüterbog). Weitere Bahnhofsumgestaltungen an diesen Strecken werden mit der Neuordnung der Gleis- und Bahnsteiganlagen verknüpft und bis 1999 abgeschlossen (Wittenberge, Neustadt/Dosse).

Für die übrigen Haupt- und Fernverkehrsstrecken liegen nur noch teilweise konkrete Planungs- und Investitionsabsichten im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vor (Görlitzer Bahn). Auch die vom Bund zugesagte Finanzierung der Musterstrecken aus dem Altlastenfonds (Velten - Neuruppin, Angermünde - Schwedt) schließt Bahnhofsumgestaltungen ein. Weitaus geringer ist die Wahrscheinlichkeit, daß Bahnhöfe abseits der Hauptstrecken von einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur profitieren.

Eher verlangsamt hat sich die Modernisierung der Bahnhofsgebäude in diesem Jahr. Bei Umbauten für den Kundenservice beschränkte sich der DB-Bereich Personenbahnhöfe auch hier auf die Fernbahnhöfe Potsdam Stadt und Brandenburg/Havel. Im übrigen werden die Vermarktungschancen von Bahnhofsgebäuden durch die DB AG als gering angesehen. Diese sind jedoch Voraussetzung für die Modernisierung der Gebäude. Für die Bahnhöfe in den Mittelzentren ist deshalb das Modell "Bürger-Bahnhof Neuruppin Rheinsberger Tor" empfehlenswert, wo auf Initiative des Bahnkunden-Verbandes Brandenburg e.V. ein regionaler Bahnhofsbetreiber ab Frühjahr 1997 die Funktionen Fahrkartenverkauf, Reisendenservice und Fremdenverkehrsinformation unter einem Dach verbinden und damit insgesamt wirtschaftlich arbeiten wird. Auch in Königs Wusterhausen zeichnet sich die Nutzung der Obergeschosse und Nebengebäude des Bahnhofs durch den Fremden Verkehrsverband Dahmeland e.V. ab. Die Mehrkosten für die Gebäudemodernisierung werden dabei durch Fördermitteln für die Tourismusinfrastruktur getragen. Die dritte Säule des Bahnhofsprogramms - die kommunale Vorplatz- und Umfeldgestaltung - ist ebenfalls regional unterschiedlich umgesetzt. Neue Bahnhofsvorplätze sind in Angermünde; Bad Freienwalde, Oranienburg und Königs Wusterhausen fertiggestellt oder zur Zeit im Bau. In Luckenwalde, Erkner und Frankfurt (Oder) ist der Baubeginn für 1997 vorgesehen. In Wittenberge und Neustadt (Dosse) entwickelt interessanterweise die PBDE als Bauträger für die Bahnanlagen eigene Vorstellungen zur Vorplatzgestaltung.

Probleme ergeben sich weiterhin in Jüterbog und Lübbenau bei der Finanzierung von Bahnsteigtunnelverlängerungen unter den gesamten Gleisanlagen, um jeweils zwei Stadthälften am Bahnhof zu verbinden. Hier fordert die DB AG die Beteiligung durch die Kommunen.

Die nebenstehende Tabelle gibt kurz den Sachstand der Bahnhofsentwicklung an den 25 Orten des Bahnhofsprogrammes wider. Gleichzeitig erfolgt die Darstellung der Nachfrageentwicklung im Regionalverkehr (ohne Fern- und S-Bahn-Verkehr)

zwischen 1993 und 1996. Die Veränderungen bei den Reisendenzahlen sind vor allem von der Einführung neuer Angebote abhängig.

Die Umlegung der Reisenden- auf die Einwohnerzahlen verdeutlicht die Nutzungsintensität der Regionalbahn durch die Bürger. Zu berücksichtigen ist dabei, daß in der Zählung sowohl tägliche Ein- als auch Aussteiger dargestellt sind, also auch Einpendler und Umsteiger hinzugezählt werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003504>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten