

Antrag

des Abgeordneten Sebastian Kronenberg und der Freiheitlichen Reformfraktion

Bahnhofsgebäude zurück ins Leben holen - ehemalige und nicht mehr betriebsnotwendige Bahnhofsgebäude für Kultur, Jugend, Ehrenamt und Gründung nutzen

Der Bundestag möge beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bahnhöfe waren über Jahrzehnte mehr als reine Verkehrspunkte. Sie waren Eingänge in Städte und Gemeinden, Orte des Ankommens und Aufbrechens, Treffpunkte, Orientierungspunkte und häufig prägende Gebäude im Ortsbild. Gerade in kleineren Städten, ländlichen Räumen und gewachsenen Quartieren haben Bahnhofsgebäude eine besondere städtebauliche und emotionale Bedeutung. Sie liegen zentral, sind gut sichtbar, oft historisch gewachsen und grundsätzlich an Verkehrsinfrastruktur angebunden.

In vielen Orten werden ehemalige Bahnhofsgebäude, frühere Empfangsgebäude, alte Güterhallen, Nebengebäude, Dienstgebäude oder bahnahe Bestandsimmobilien jedoch nicht mehr oder nur noch teilweise genutzt. Manche dieser Gebäude sind für den laufenden Bahnbetrieb nicht mehr erforderlich, befinden sich in schwierigen Eigentums- oder Nutzungsverhältnissen, weisen Sanierungsbedarf auf oder sind für klassische gewerbliche Nutzungen schwer vermarktbare. Zugleich prägt ihr Zustand das Bild ganzer Ortskerne, Bahnhofsumfelder und Eingangsbereiche von Städten und Gemeinden.

Leerstehende Bahnhofsgebäude sind deshalb nicht nur ein immobilienwirtschaftliches Problem. Sie können zu sichtbaren Zeichen von Stillstand werden. Ein verwaistes Empfangsgebäude, eine ungenutzte Güterhalle oder ein verschlossenes Nebengebäude am Bahnhof sendet ein Signal: Hier ist ein zentraler Ort nicht mehr Teil des öffentlichen Lebens. Das kann Aufenthaltsqualität mindern, Unsicherheit verstärken und das Umfeld insgesamt schwächen.

Gleichzeitig bieten gerade solche Gebäude erhebliche Chancen. Ehemalige Bahnhofsgebäude und bahnahe Leerstände liegen häufig dort, wo Menschen ohnehin ankommen, umsteigen, warten oder vorbeikommen. Sie können Ankerpunkte für neue Nutzungen werden: kleine Kulturorte, Proberäume, Ateliers, Jugendräume, Vereinsräume, Nachbarschaftstreffs, soziale Beratungsangebote, Co-Working-

Orte, Gründerflächen, Reparaturangebote, Fahrradstationen, kleine Gastronomie, Pop-up-Nutzungen oder lokale Dienstleistungen.

Das Camden Project der Freiheitlichen Reformfraktion verfolgt das Ziel, vorhandene Räume wieder stärker ins Leben zurückzuholen. Ehemalige und nicht mehr betriebsnotwendige Bahnhofsgebäude passen in besonderer Weise zu diesem Ansatz. Sie verbinden Raumaktivierung, Ortsentwicklung und Erreichbarkeit. Wo ein Bahnhofsgebäude wieder genutzt wird, entsteht nicht nur eine neue Nutzung in einem alten Gebäude. Es kann auch ein ganzer Ortseingang, ein Bahnhofsumfeld oder ein bisher vernachlässigter Mobilitätsknoten aufgewertet werden.

Der Deutsche Bundestag stellt fest, dass es bei einer solchen Aktivierung nicht um Eingriffe in den laufenden Eisenbahnbetrieb geht. Betriebsnotwendige Eisenbahninfrastruktur, Sicherheitsanforderungen, betriebliche Abläufe, Planfeststellungsrecht, Eigentumsrechte und Rechte Dritter müssen unangetastet bleiben. Ebenso wenig darf der Bund Ländern, Kommunen oder Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs neue Pflichtaufgaben auferlegen. Ziel ist vielmehr, dort Handlungsmöglichkeiten zu prüfen und zu erleichtern, wo Gebäude oder Flächen nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden oder für eine befristete gemeinwohlorientierte Nutzung geeignet sein können.

Gerade bei ehemaligen Bahnhofsgebäuden stellen sich oft praktische Fragen: Wem gehört das Gebäude? Ist es noch betriebsnotwendig? Welche Nutzung ist zulässig? Welche Anforderungen gelten beim Brandschutz, beim Denkmalschutz, beim Schallschutz, bei Barrierearmut, Verkehrssicherung, Haftung, Betriebskosten und Rückgabe? Welche Förderprogramme können genutzt werden? Welche Kommune, welcher Träger oder welche Initiative kann ein tragfähiges Konzept entwickeln? Ohne Unterstützung bleiben viele dieser Fragen so komplex, dass gute Ideen nicht weiterverfolgt werden.

Der Deutsche Bundestag stellt außerdem fest, dass Erreichbarkeit ein entscheidender Faktor für lebendige Orte ist. Ein ehemaliges Bahnhofsgebäude kann als Kultur-, Jugend-, Vereins- oder Gründerort nur dann dauerhaft Wirkung entfalten, wenn Menschen es auch erreichen können. Das gilt besonders in den Abendstunden, wenn Veranstaltungen, Jugendangebote, Proben, Vereinstreffen oder kulturelle Nutzungen stattfinden. Dabei geht es nicht darum, den Bund zum zentralen Aufgabenträger des Nahverkehrs zu machen. Zuständigkeiten der Länder, Kommunen und ÖPNV-Aufgabenträger bleiben unberührt. Es geht darum, freiwillige Modellvorhaben so zu denken, dass Raumaktivierung und Mobilität nicht getrennt betrachtet werden.

Abendmobilität kann dabei unterschiedliche Formen haben. In manchen Regionen kann es um abgestimmte letzte Anschlüsse gehen, in anderen um Rufbusse, On-Demand-Angebote, Nachtbusse, sichere Fußwege, bessere Beleuchtung, Fahrradabstellanlagen, sichere Querungen, Mitfahrpunkte oder die Kombination von Bahn, Bus, Fahrrad und Fußverkehr. Entscheidend ist, dass ein neuer Ort nicht isoliert entsteht, sondern praktisch erreichbar bleibt.

Viele ehemalige Bahnhofsgebäude und bahnahe Immobilien gehören unterschiedlichen Eigentümerinnen und Eigentümern. Nicht jedes Gebäude steht im Einflussbereich des Bundes oder

eines bundeseigenen Unternehmens. Dort, wo der Bund über Beteiligungen, Förderprogramme, Modellvorhaben, Bundesliegenschaften, bundesnahe Unternehmen oder Koordinierungsstrukturen Einfluss nehmen kann, sollte er diese Möglichkeiten jedoch besser nutzen. Es geht um mehr Transparenz, klarere Schnittstellen, freiwillige Modellprojekte und die Sichtbarmachung guter Praxis.

Die Aktivierung ehemaliger Bahnhofsgebäude steht nicht in Konkurrenz zu kommunalen Entwicklungsstrategien. Sie kann Ortskernentwicklung, Städtebauförderung, ländliche Entwicklung, Kulturförderung, Ehrenamtsförderung, Gründungsförderung und Mobilitätsplanung sinnvoll ergänzen. Entscheidend bleibt, dass Kommunen freiwillig eingebunden werden und örtliche Entwicklungsvorstellungen maßgeblich sind.

Das Camden Project soll ehemalige Bahnhofsgebäude nicht romantisieren, sondern pragmatisch nutzbar machen. Nicht jedes Gebäude eignet sich für jede Nutzung. Manche Gebäude sind zu stark beschädigt, zu teuer, zu konflikträchtig oder aus Sicherheitsgründen ungeeignet. Andere können aber mit überschaubarem Aufwand zeitlich befristet, schrittweise oder dauerhaft wieder in Nutzung gebracht werden. Genau diese Potenziale müssen besser erkannt, geprüft und unterstützt werden.

Ziel ist es, Leerstand an Mobilitätsorten zu reduzieren, Ortskerne und Bahnhofsumfelder zu beleben, Kultur, Jugend, Ehrenamt und Gründung neue Räume zu eröffnen und die Erreichbarkeit solcher Orte von Anfang an mitzudenken.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

im Rahmen der Zuständigkeiten des Bundes, unter Wahrung der Gesetzgebungs- und Verwaltungskompetenzen der Länder, der kommunalen Planungshoheit, der Zuständigkeiten der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der eisenbahnrechtlichen Sicherheitsanforderungen:

1. ein Konzept „**Camden-Bahnhofsgebäude**“ vorzulegen, mit dem ehemalige, leerstehende oder nicht mehr betriebsnotwendige Bahnhofsgebäude, Empfangsgebäude, Güterhallen, Nebengebäude, Dienstgebäude und bahnnahе Bestandsimmobilien stärker für gemeinwohlorientierte Nutzungen in den Blick genommen werden;
2. im Rahmen der Einflussmöglichkeiten des Bundes zu prüfen, welche ehemaligen oder nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnhofsgebäude und bahnnahe Bestandsimmobilien für befristete oder dauerhafte gemeinwohlorientierte Nutzungen grundsätzlich in Betracht kommen können;
3. gemeinsam mit Ländern, Kommunen, Eisenbahnunternehmen, Eigentümerinnen und Eigentümern, Verkehrsverbünden, Aufgabenträgern, Kulturträgern, Jugendinitiativen, Vereinen, Gründerinitiativen und zivilgesellschaftlichen Akteuren freiwillige Modellvorhaben zur Aktivierung geeigneter ehemaliger Bahnhofsgebäude zu entwickeln;
4. bei solchen Modellvorhaben insbesondere Nutzungen für Kultur, Jugend, Ehrenamt, soziale Projekte, Nachbarschaft, Bildung, Co-Working, Handwerk, Kreativwirtschaft, kleinteilige

- Gründung, Fahrradstationen, Reparaturangebote, Nahversorgung, lokale Dienstleistungen und gemeinwohlorientierte Initiativen zu berücksichtigen;
5. sicherzustellen, dass betriebsnotwendige Eisenbahninfrastruktur, eisenbahnrechtliche Sicherheitsanforderungen, laufende Betriebsabläufe, Planfeststellungsrecht, Eigentumsrechte, Rechte Dritter sowie Anforderungen des Brand-, Denkmal-, Bauordnungs-, Immissionsschutz-, Umwelt-, Arbeits- und Versammlungsstättenrechts unberührt bleiben;
 6. bestehende Bundesprogramme in den Bereichen Stadtentwicklung, ländliche Räume, regionale Entwicklung, Kultur, Jugend, Ehrenamt, Gründung, Mobilität und soziale Infrastruktur daraufhin zu überprüfen, ob sie die Aktivierung ehemaliger Bahnhofsgebäude und bahnnahe Leerstände ausreichend ermöglichen;
 7. zu prüfen, wie bestehende Förderprogramme so weiterentwickelt oder besser miteinander verzahnt werden können, dass kleinere und mittlere Vorhaben zur Nutzung ehemaliger Bahnhofsgebäude niedrigschwelliger unterstützt werden können;
 8. bei der Ausgestaltung möglicher Modellvorhaben sowohl investive als auch nichtinvestive Kosten in den Blick zu nehmen, insbesondere Herrichtung, Grundausstattung, technische Ausstattung, Brandschutz- und Schallschutzkonzepte, Barrierearmut, Nutzungskonzepte, Betreiberberatung, Moderation, Beteiligung der Nachbarschaft, Öffentlichkeitsarbeit und Betriebsvorbereitung;
 9. ein Informations- und Lotsenangebot für die Aktivierung ehemaliger Bahnhofsgebäude und bahnnahe Leerstände zu entwickeln, das Kommunen, Träger, Initiativen, Eigentümerinnen und Eigentümer zu Fördermöglichkeiten, Genehmigungsfragen, Vertragsgestaltung, Haftung, Versicherung, Betriebskosten, Verkehrssicherung, Denkmalschutz, Brandschutz, Schallschutz und Rückgabe der Räume unterstützt;
 10. Musterkonzepte und Arbeitshilfen für die befristete oder schrittweise Nutzung ehemaliger Bahnhofsgebäude bereitzustellen, insbesondere zu Nutzungsverträgen, Sicherheitskonzepten, Hausordnungen, Betreiberstrukturen, Konfliktmanagement, Nachbarschaftsbeteiligung, Zwischennutzung, Rückbau und Verstetigung erfolgreicher Nutzungen;
 11. bei allen Maßnahmen besonders kleine Träger, Vereine, gemeinnützige Körperschaften, Jugendinitiativen, Kulturinitiativen, Genossenschaften, gemeinwohlorientierte Gründerinitiativen und finanzschwache Kommunen zu berücksichtigen;
 12. zu prüfen, wie Eigenanteile, Antragsverfahren, Nachweispflichten und Förderbedingungen so ausgestaltet werden können, dass auch Akteure ohne hauptamtliche Fördermittelverwaltung Zugang zu entsprechenden Modellvorhaben erhalten;
 13. bei geeigneten Modellvorhaben die Erreichbarkeit in den Abendstunden mitzudenken und gemeinsam mit Ländern, Kommunen, Verkehrsverbünden und Aufgabenträgern freiwillige Lösungen zu prüfen, insbesondere abgestimmte Anschlüsse, Rufbusse, On-Demand-Angebote, Nachtbusse, sichere Fußwege, Beleuchtung, Fahrradabstellanlagen und bessere Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger;

14. sicherzustellen, dass durch die Berücksichtigung von Abendmobilität keine neuen Pflichtaufgaben für Länder, Kommunen, Verkehrsverbünde oder Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs entstehen;
15. zu prüfen, wie ehemalige Bahnhofsgebäude als Schnittstellen zwischen Ortsentwicklung, Mobilität, Kultur, Jugend, Ehrenamt, Gründung und sozialer Infrastruktur stärker in freiwillige Bundesmodellvorhaben einbezogen werden können;
16. gute Praxisbeispiele aus Stadt und Land zu erfassen und aufzubereiten, bei denen ehemalige Bahnhofsgebäude oder bahnahe Bestandsimmobilien erfolgreich für Kultur, Jugend, Ehrenamt, Gründung, Begegnung oder lokale Versorgung genutzt werden;
17. die Verzahnung mit den weiteren Bausteinen des Camden Projects sicherzustellen, insbesondere mit erleichterten Zwischennutzungen bundeseigener Liegenschaften, bauplanungsrechtlichen Erleichterungen für befristete Zwischennutzungen im Bestand sowie der Stärkung von Kulturflächen, Jugendräumen, Ehrenamtsorten und Gründerorten;
18. dem Deutschen Bundestag innerhalb von zwölf Monaten einen Bericht vorzulegen, der Potenziale, Hemmnisse, Fördermöglichkeiten, Zuständigkeitsfragen, Modelloptionen und konkrete Vorschläge zur Aktivierung ehemaliger und nicht mehr betriebsnotwendiger Bahnhofsgebäude im Rahmen des Camden Projects darstellt.

Berlin, den 28. Juni 2026

Sebastian Kronenberg und Fraktion