Seeanbindung Starnberg

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

Inhaltsverzeichnis

Teil I – Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage	Seite
1. Projekthistorie	7
2. Bürgerbeteiligung	13
3. Aktuelle Beschlusslage	14

Städtebaulicher Rahmenplan

Inhaltsverzeichnis

Teil II – städtebaulicher Rahmenplan	Seite
1. Wettbewerbsgrundlagen	16
2. Wettbewerb	17
3. Anforderungen aus dem Städtebau an die Bahnplanung	19
4. Räume auf Stadt- und Seeseite	20
5. Neuplanung und Bestand – Bildvergleich	21

Bahnplanung

Inhaltsverzeichnis

Teil III – Bahnplanung	Seite
1. Bahnbetriebliche Erfordernisse/Ausstattung der Bahnsteige	24
2. Weitere Planungsbereiche	
➢ Technische Anlagen/Ringkanal/Eingriffs- und Ausgleichsregelung	25
➢ Natur- und Umweltschutz	26
3. Ingenieurbauwerke / Gleise und Bahnsteige / Unterführungen	27
4. Immissionsschutz	36

Städtebau

Inhaltsverzeichnis

Teil IV – Städtebau **Seite**

1. Stadtseite Süd / Seeterrassen

Überblick

41

Stadtpromenade

Süd 42

Seeterrassen **43**

Seeanbindung Stand 2008

Seepromenade

Inhaltsverzeichnis

Teil V – Seepromenade	Seite
1. Wegeführung	51
2. Freiflächen	53
3. Uferlinie	71
4. Flächengewinn	72

Öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren

Inhaltsverzeichnis

Teil VI - Öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren	Seite
1. Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren	75
2. Eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren	
3. Schnittstelle wasser-/eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren	76
4. Bebauungsplan für die Seepromenade/Stadtseite	77

Kosten - Termine - Finanzierung

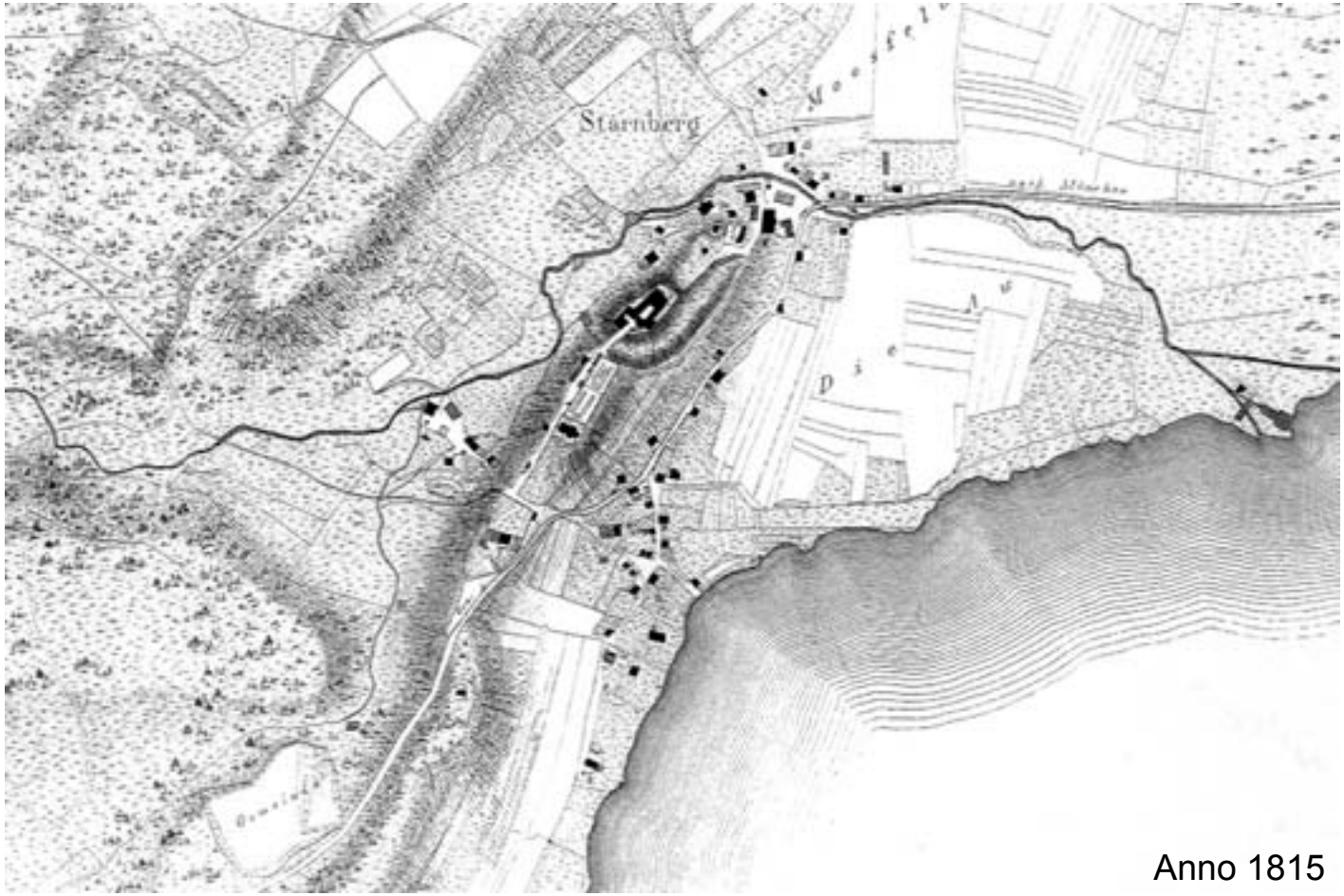
Teil VII - Kosten – Finanzierung

Seite

1. Ausgaben 79
2. Einnahmen 80

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

1. Projekthistorie



Anno 1815

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

1. Projekthistorie

Anno 1863

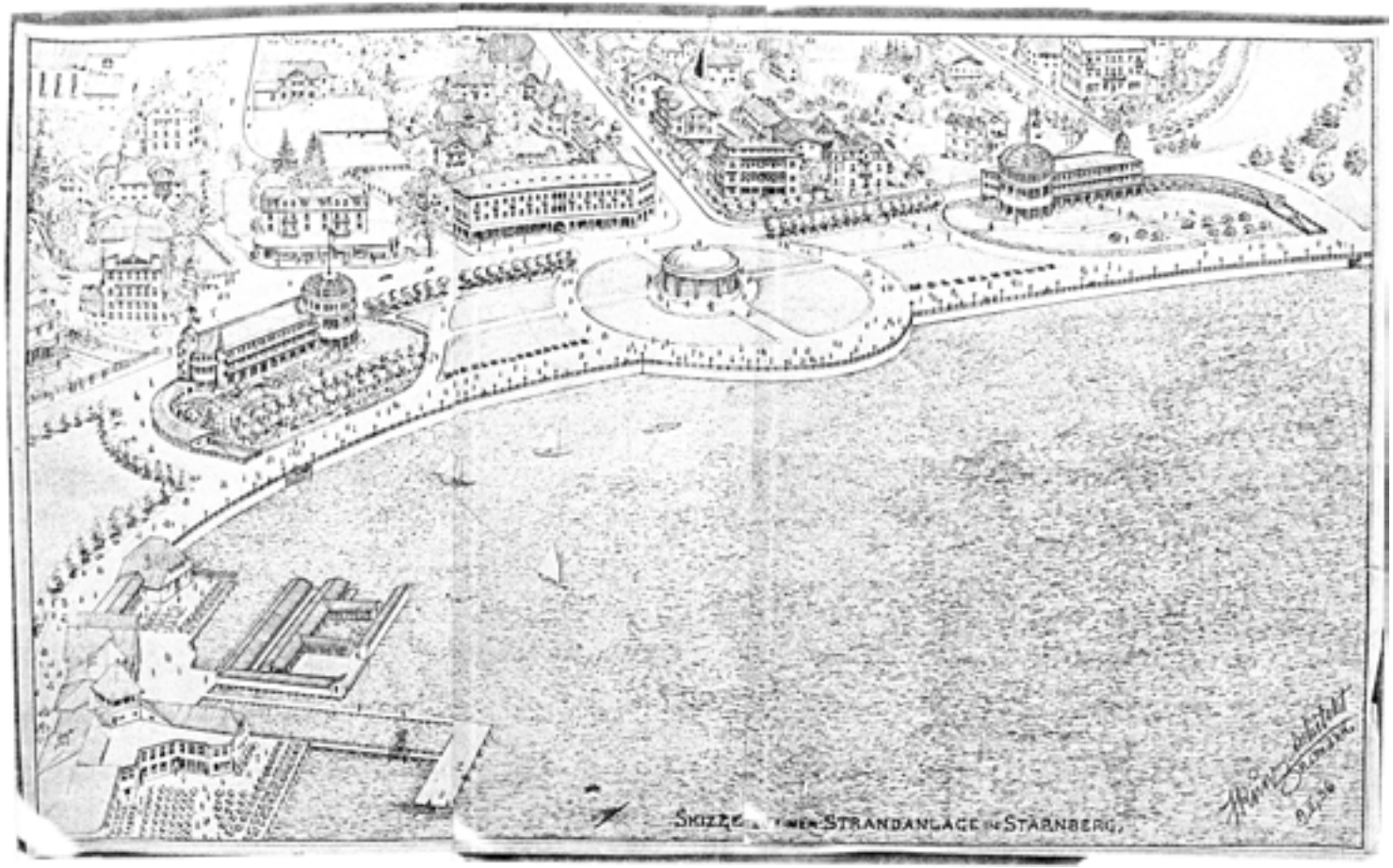
Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

1. Projekthistorie

Anno 1892

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

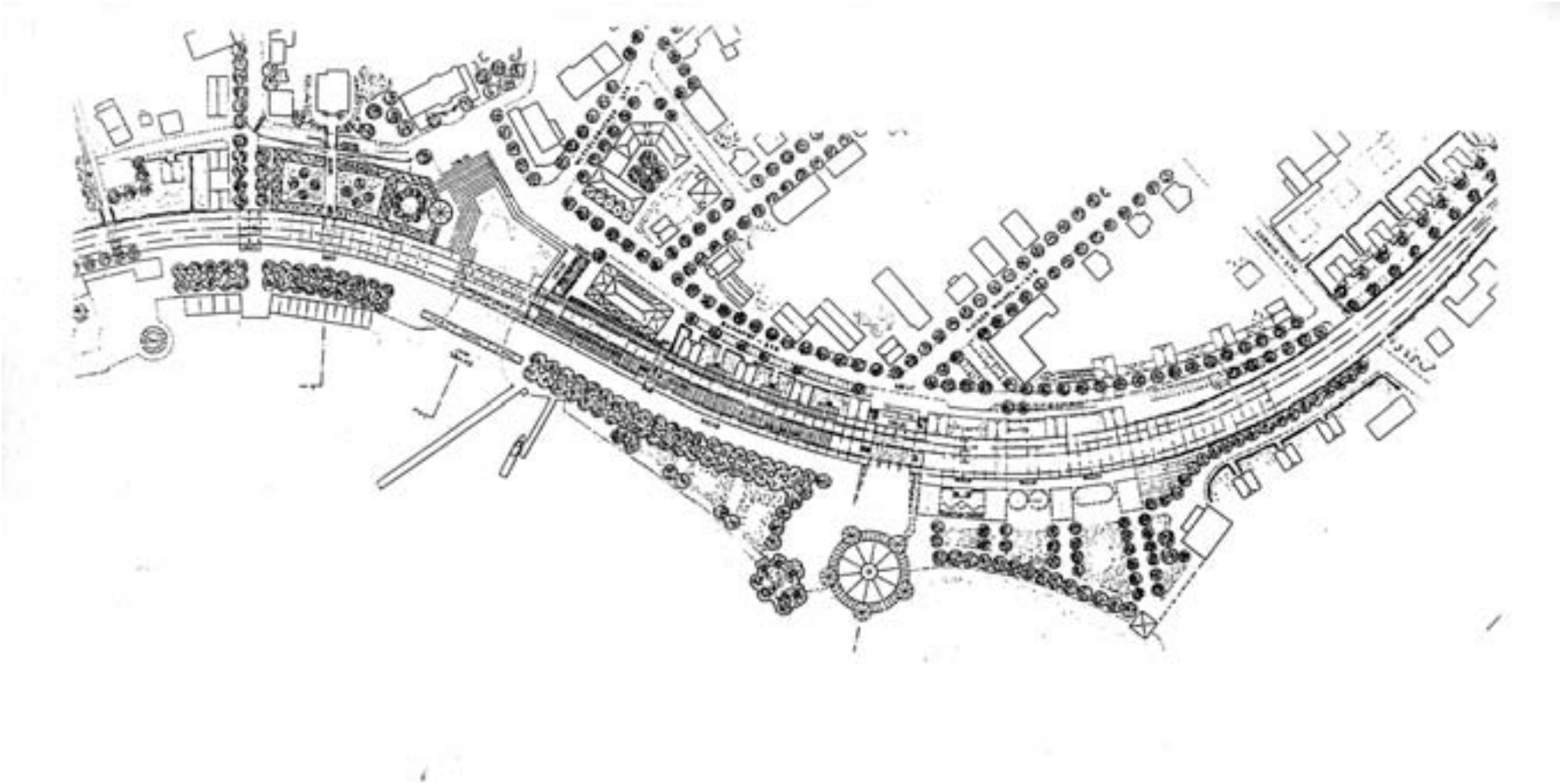
1. Projekthistorie



Arch. Kunz 1936

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

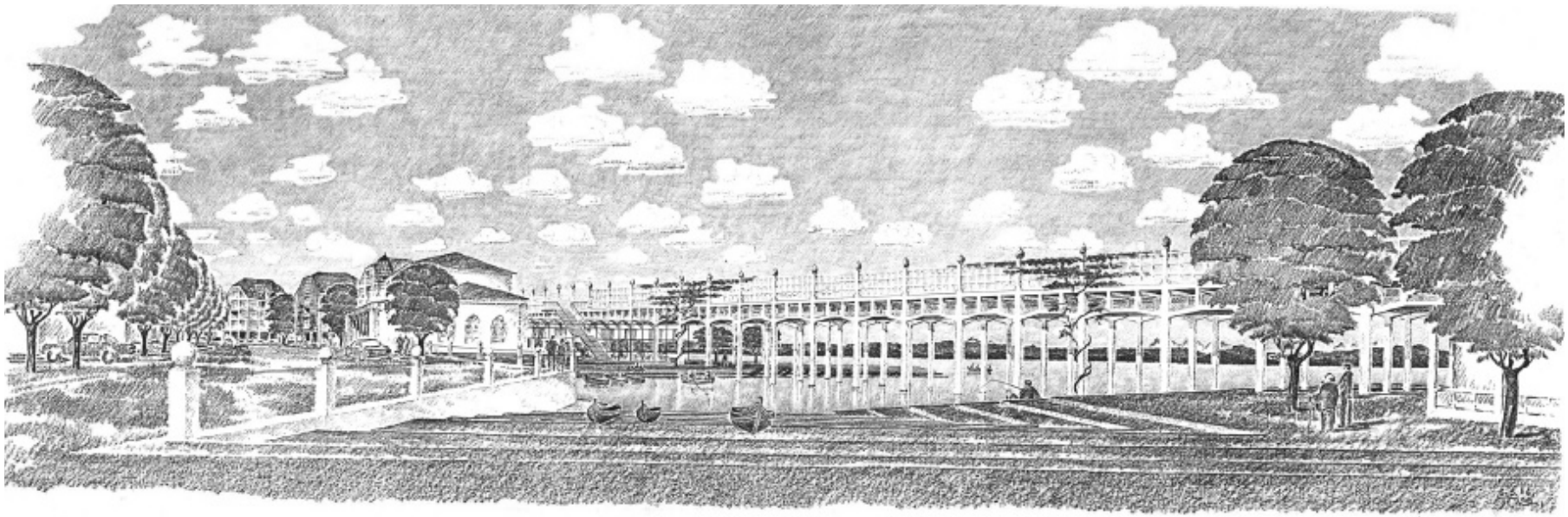
1. Projekthistorie



Prof. Böhm 1987

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

1. Projekthistorie



Prof. Böhm 1987

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

1. Projekthistorie

1986 Das Planungsbüro Obermeyer wird mit einer Bestandsaufnahme und Grundlagenermittlung beauftragt.

1987 Vereinbarung zwischen der Stadt Starnberg und der Deutschen Bahn zur Neuordnung der Bahnflächen am Bahnhof See, Neubau des Bahnhofes Nord, sowie die Übereignung frei werdender DB-Flächen an die Stadt Starnberg.

1995 Bahnhof Nord Planfeststellungsbeschluss zum Bahnhofsumbau.

1998 Plangutachten zum Empfangsgebäude Vergabe an 1. Preis Büro Obermeyer.

1999 Bahnhof Nord: Baubeginn im Juli 1999

2001 Bahnhof Nord: Inbetriebnahme am 10.06.2001

2002 Beschluss zur Durchführung vorbereitender Untersuchungen nach § 141 BauGB und Beantragung zur Aufnahme in das Bayerische Städtebauförderprogramm Untersuchungsgebiet: Nördliches Seeufer.

2003 Gutachten zur Grundstückswertermittlung im Rahmen der ehemals geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Bürgeroffener Entscheidungsprozess mit Untersuchung verschiedener Planfälle zur Verlegung der Gleise. Aus dem Arbeitskreis „Rahmenplan Innenstadt“ geht der Arbeitskreis „Seeanbindung“ hervor. Oktober: Stadtrat beschließt die Beibehaltung der oberirdischen Trassenführung der Bahn. Beginn mit dem Vorentwurf für den Umbau des Bahnhofes Starnberg See.

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

1. Projekthistorie

2004 Juni: Stadtrat beschließt Leitbild und Planungsziele für den städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb. Die vorbereitende Untersuchung liegt im August vor. Der Bericht beinhaltet städtebauliche Analyse, Potenziale, Konflikte und Handlungsbedarf des Projektes „Nördliches Seeufer“. Stadtrat beschließt auf Basis der Vorplanung des Büros Obermeyer und der Planungsziele des Arbeitskreises die Planung zur oberirdischen Gleisführung als Grundlage für den städtebaulichen Ideenwettbewerb.

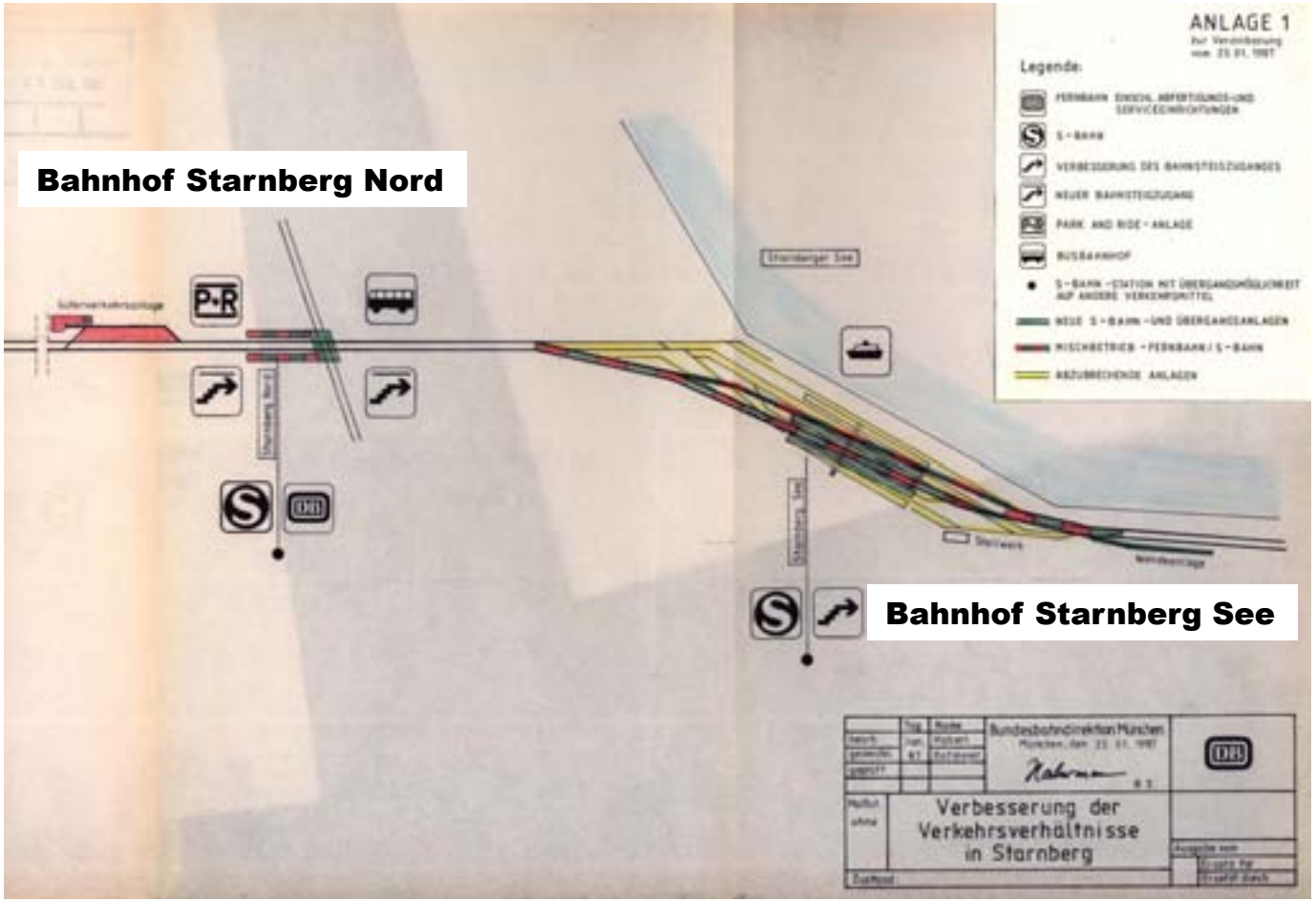
2005 November: Workshop mit Stadtrat, Behörden und Fachleuten zur Entwicklung der wirtschaftlichen und städtebaulichen Eckdaten für den Ideenwettbewerb. Auslobung des Ideenwettbewerbs im Dezember 2005.

2006 Abwicklung des städtebaulichen Wettbewerbs in zwei Phasen.

2007 Beschluss des Stadtrates auf der Grundlage der Planung von Morpho-Logic und Lex-Kerfers den städtebaulichen Rahmenplan zu erstellen und die Entwurfsplanung für die bahntechnischen Planungen zu beauftragen. Die Wirtschaftlichkeit soll dabei laufend geprüft werden.

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

1. Projekthistorie - Vertragslage



Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

1. Projekthistorie - Vertragslage

Grundlage für das Projekt „Seeanbindung Starnberg“ ist die Vereinbarung zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Starnberg vom 23.01.1987:

- Umgestaltung der Bahnanlagen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Starnberg und deren Finanzierung sowie Regelungen zur Veräußerung der neben den umgestalteten Bahnanlagen liegenden Grundstücke
- Die Stadt Starnberg übernimmt die damit verbundenen Kosten

  Die DB übereignet im Gegenzug ihre im Umgestaltungsbereich liegenden Grundstücke, die zukünftig keine Bahnflächen mehr darstellen

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

2. Bürgerbeteiligung

Bürgerbeteiligung

1987 umfassende Bürgerbeteiligung im Rahmen der Neuaufstellung von Bebauungsplänen entlang des Seeufers statt

Juli 2002 öffentlicher Bürgerworkshop für die Ideensammlung zur Seeanbindung

Die Planungen wurden jeweils von unabhängigen Gutachtern bewertet.

- Die Planungen und deren Bewertungen wurden durch einen „bürgeroffenen Prozess“ im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen und Diskussionskreisen in regelmäßigen Abständen vorgestellt.
- Die betroffenen Eigentümer wurden in einer Informationsveranstaltung über die Auswirkungen der Untersuchungen informiert.
- Die Planungsziele und der Auslobungstext zum städtebaulichen Wettbewerb wurden öffentlich diskutiert.
- Anregungen der Bürger wurden - soweit sie im Sinne der Zielsetzungen der Planungen sinnvoll waren - in die Planung aufgenommen.

2005 Planungsworkshop zur Prüfung der städtebaulichen, technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit

- Öffentliche Ausstellung des Wettbewerbsergebnisses und öffentliche Führungen durch die Ausstellung Informationsveranstaltung fand im Januar 2007 statt.

Jan. 2007 Informationsveranstaltung

- Öffentliche Diskussion sämtlicher Planungsschritte im Stadtrat und/oder Bauausschuss

Seeanbindung Stand 2008

Zusammenfassung der Planungs- und Beschlusslage

3. Aktuelle Beschlusslage

Stadtrat

27.10.2003	**Bürgeroffener Entscheidungsprozess zu Verkehrslösungen in Starnberg**
29.11.2004	**Vorbereitende Untersuchungen im Bereich des nördlichen Seeufers**
29.11.2004	**Planungsgrundgedanken für den Bereich der vorbereitenden Untersuchungen**
27.06.2005	**Festlegung der Prioritäten für die Gleisplanung**
19.12.2005	**Vorplanung zur Verlegung der Gleise am Bahnhof See**
30.01.2006	**Vorplanung zur Verlegung der Gleise am Bahnhof See;**
	Untersuchung der Tieferlegung (Tunnelplanung)
20.02.2006	**Zustimmende Kenntnisnahme der Vorplanung zur Verlegung der Gleise am Bahnhof See**
23.04.2007	**Ergebnis des Ideenwettbewerbs**
23.04.2007	**Änderung der Vorplanung zur Vermeidung des Eingriffs in Privatgrund**
17.12.2007	**Kenntnisnahme des Zwischenberichts zur Planung am Bahnhof Starnberg See sowie der Kostenprognose**

Städtebaulicher Rahmenplan

Inhaltsverzeichnis

Teil II – städtebaulicher Rahmenplan

1. Wettbewerbsgrundlagen
2. Wettbewerb
3. Anforderungen aus dem Städtebau an die Bahnplanung
4. Räume auf Stadt- und Seeseite
5. Neuplanung und Bestand - Bildvergleich

Städtebaulicher Rahmenplan

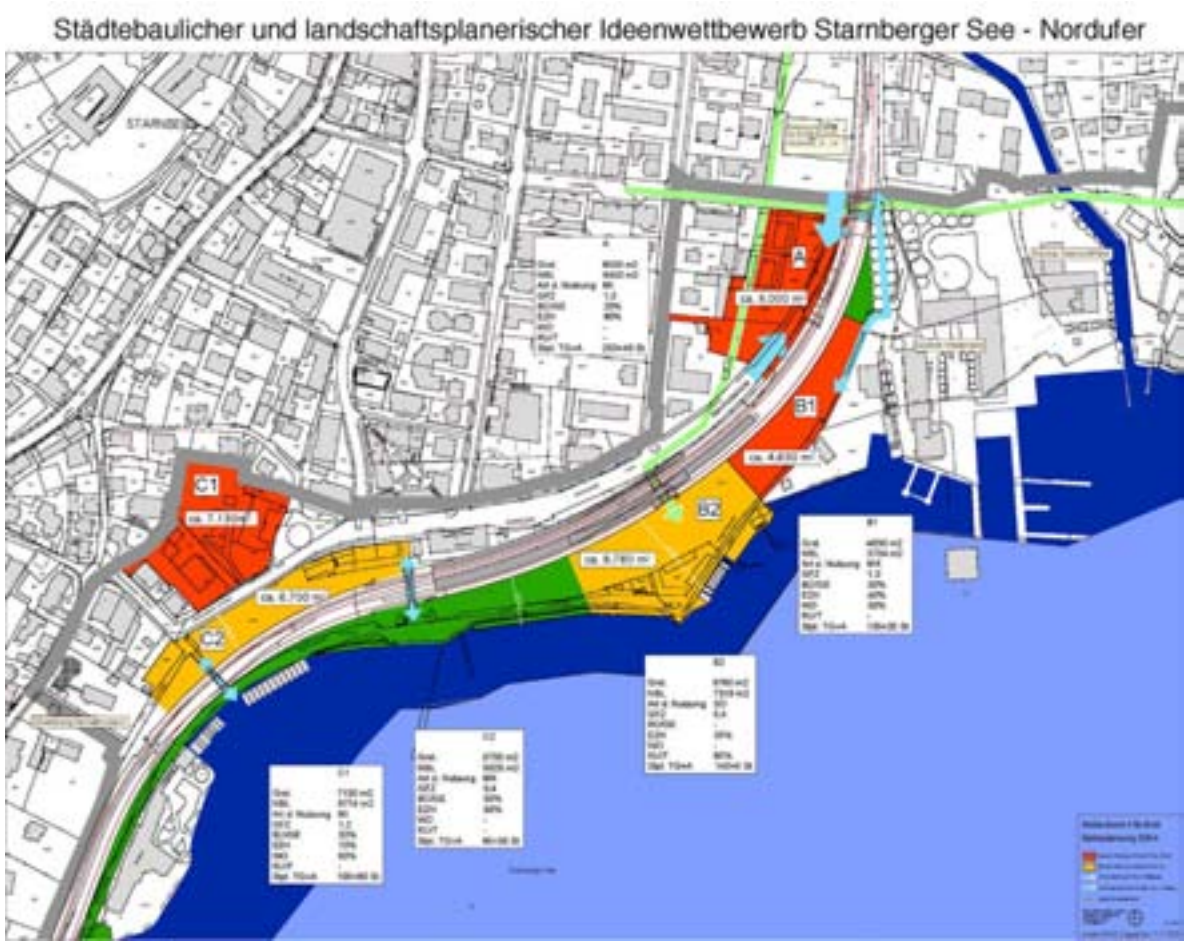
1. Wettbewerbsgrundlagen

•Erarbeitung von Planungszielen durch den Stadtrat und die Bevölkerung

•Durchführung Vorbereitender Untersuchungen

•Vorplanung zum Bahnhofs-umbau

•Durchführung eines Workshops in 2005 und Bürgerbeteiligung



Workshop 2005

Städtebaulicher Rahmenplan

2. Wettbewerb

Empfehlung

MORPHO-LOGIC
Architektur und
Stadtplanung

LEX - KERFERS
Landschaftsarchitekten

Empfehlung: MORPHO-LOGIC / Lex-Kerfers

Seeanbindung Stand 2008

Städtebaulicher Rahmenplan

2. Wettbewerb

Empfehlungen des Preisgerichts

- Sichtbeziehungen überprüfen
- Qualitäten der Seepromenade gestalten
- Bebauung zwischen Bayerischen Hof und Bahn entwickeln
- Seebahnhof mit den angrenzenden Stadträumen gestalten
- Lage der Tiefgaragen und Zufahrten überprüfen
- Hotel, Werft, Hafenbecken als seebezogenen Ort gestalten
- auf Bebauung südlich der Bahn verzichten
- Gestaltungsbeirat berufen
- erste Projekte entwickeln

Städtebaulicher Rahmenplan

3. Anforderungen aus dem Städtebau an die Bahnplanung

- Unterführung Bahnhofstrasse: Lage beibehalten, Verbindung Bahnhofstraße - See
- Höhenlage Trasse: so niedrig wie möglich - ca. 90cm unter Bestand
- Unterführungen: Ausformung und Gestaltung
- Ausbildung der Trassenränder Pflanzenband, Stadtbahnsteig, Anlagerung von Kiosken

Anforderung Städtebau - Bahn

Städtebaulicher Rahmenplan

4. Räume auf Stadt- und Seeseite

neue Stadt- und Grünräume am See

- Stadtpromenade
- große Seepromenade

Verbindung durch vier Unterführungen

- Bahnhofstrasse
- Wittelsbacherstraße
- Kaiser-Wilhelm-Straße
- Ludwigstraße

Konzept

Seeanbindung Stand 2008

Städtebaulicher Rahmenplan

5. Neuplanung und Bestand - Bildvergleich

Überblick

Seeanbindung Stand 2008

Städtebaulicher Rahmenplan

5. Neuplanung und Bestand - Bildvergleich

Überblick

Seeanbindung Stand 2008

Städtebaulicher Rahmenplan

5. Neuplanung und Bestand - Bildvergleich

Überblick

Seeanbindung Stand 2008

Bahnplanung

Inhaltsverzeichnis

Teil III - Bahnplanung

1. Bahnbetriebliche Erfordernisse/Ausstattung der Bahnsteige
2. Weitere Planungsbereiche
   - Technische Anlagen/Ringkanal/Eingriffs-Ausgleichsregelung
   - Natur- und Umweltschutz
3. Ingenieurbauwerke
4. Immissionsschutz

Bahnplanung

1. Bahnbetriebliche Erfordernisse/Ausstattung der Bahnsteige

Bahnbetriebliche Erfordernisse

- 2 durchgehende Hauptgleise für Streckengeschwindigkeit ve = 80 km/h
- 1 mittiges Überholgleis ve = 60 km/h
- 1 Wendegleis mittig zwischen den Hauptgleisen oder seitlich neben den Hauptgleisen mit NL = 210 m für einen S-Bahn Langzug
- 2 Bahnsteigkanten für S-Bahnen mit NL = 210 m und h = 96 cm über SO
- 1 Bahnsteigkante für Regionalzüge mit NL = 280 m und h = 76 cm über SO

Ausstattung der Bahnsteige- Barrierefreier Ausbau

- Erneuerung der Bahnsteigdächer
- Erhöhung der Bahnsteige auf ein Niveau zum barrierefreien Ein- und Ausstieg in die Regional- und S-Bahnen
- Erschließung der Bahnsteige über jeweils einen Aufzug und eine Festtreppe
- Taktiles Leitsystem auf den Bahnsteigen
- Moderne Fahrgastinformationsanlagen; Moderne Beleuchtungsanlagen

Bahnplanung

2. Weitere Planungsbereiche
Technische Anlagen/Ringkanal/Eingriffs- und Ausgleichsregelung

Die Technischen Anlagen werden komplett erneuert

- Neubau Oberleitungsanlage; Leit- und Sicherungstechnik; Telekommunikationsanlagen; Starkstromanlagen

Verlegung des Ringkanals

- es liegen mehrere Planungsvarianten vor; Kosten der Verlegung berücksichtigt
- Variantenentscheidung in Zusammenarbeit mit dem Abwasserzweckverband Starnberg

Eingriffs- und Ausgleichsregelung

- Ermittlung der Eingriffe in Natur und Landschaft entsprechend Vorgaben des Naturschutzrechts (hier: BayNatSchG)
- vorläufiges rechnerisches Ausgleichserfordernis ~ 3,2 ha
- geeignete Flächen stehen zur Verfügung (Eigentum der Stadt); Flächen bereits in Ökokontoplanung der Stadt Starnberg enthalten

Bahnplanung

2. Weitere Planungsbereiche Umwelt- und Naturschutz

Weitere Untersuchungen

Für die Genehmigungsunterlagen werden folgende weitere Untersuchungen durchgeführt:

- Beschreibung / Bewertung der Umweltauswirkungen (UVS)
- Unterlagen zum speziellen Artenschutz
- Beschreibung / Bewertung der Auswirkungen auf europäische Schutzgebiete (FFH)
- Prüfung der Summationswirkung der parallel laufenden Projekte (Bahnhofsumbau - Neugestaltung Seepromenade)
- Als Ergebnis kann sich die Notwendigkeit weiterer Ausgleichsmaßnahmen ergeben

FFH- und Vogelschutzgebiet „Starnberger See“

Bahnplanung

3. Ingenieurbauwerke

Bahnhofstraße Erneuerung der EÜ Bahnhofstraße mit Rampen und Treppen

Wittelsbacherstraße Erneuerung der EÜ Wittelsbacherstraße mit Rampen und Treppen

Kaiser-Wilhelm-Straße Neubau der EÜ Kaiser-Wilhelmstraße mit Rampen, Treppen und barrierefreiem Zugang zum Bahnsteig

Ludwigstraße Erneuerung der Eisenbahnüberführung Ludwigstraße mit Rampen und Treppen

Stützwand Undosa Abstützung des Bahnkörpers im Bereich Undosa-Bad mit Stützwänden

Bahnplanung

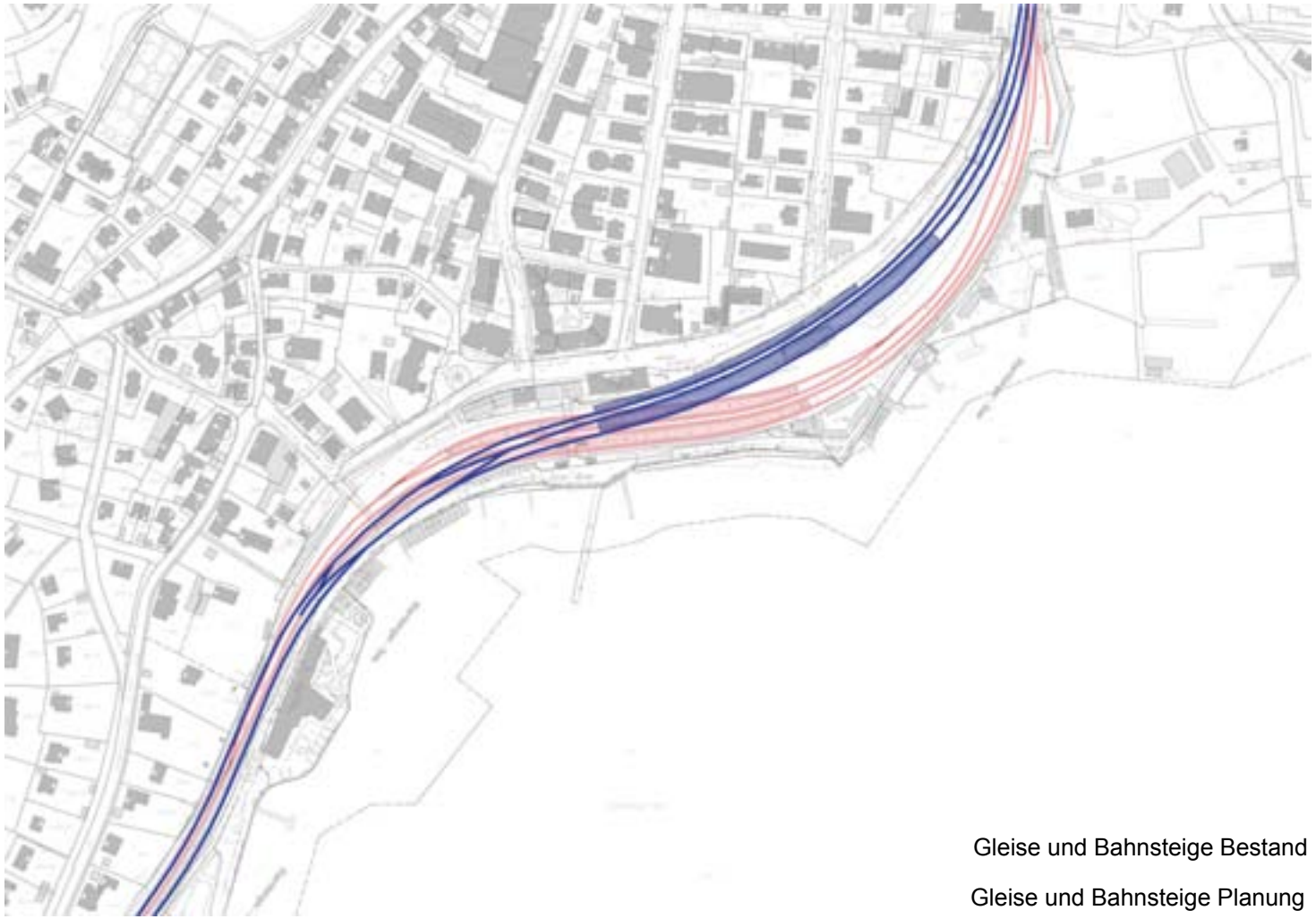
3. Gleise und Bahnsteige

Gleise und Bahnsteige Bestand

Gleise und Bahnsteige Planung

Bahnplanung

3. Gleise und Bahnsteige



Gleise und Bahnsteige Bestand

Gleise und Bahnsteige Planung

Bahnplanung

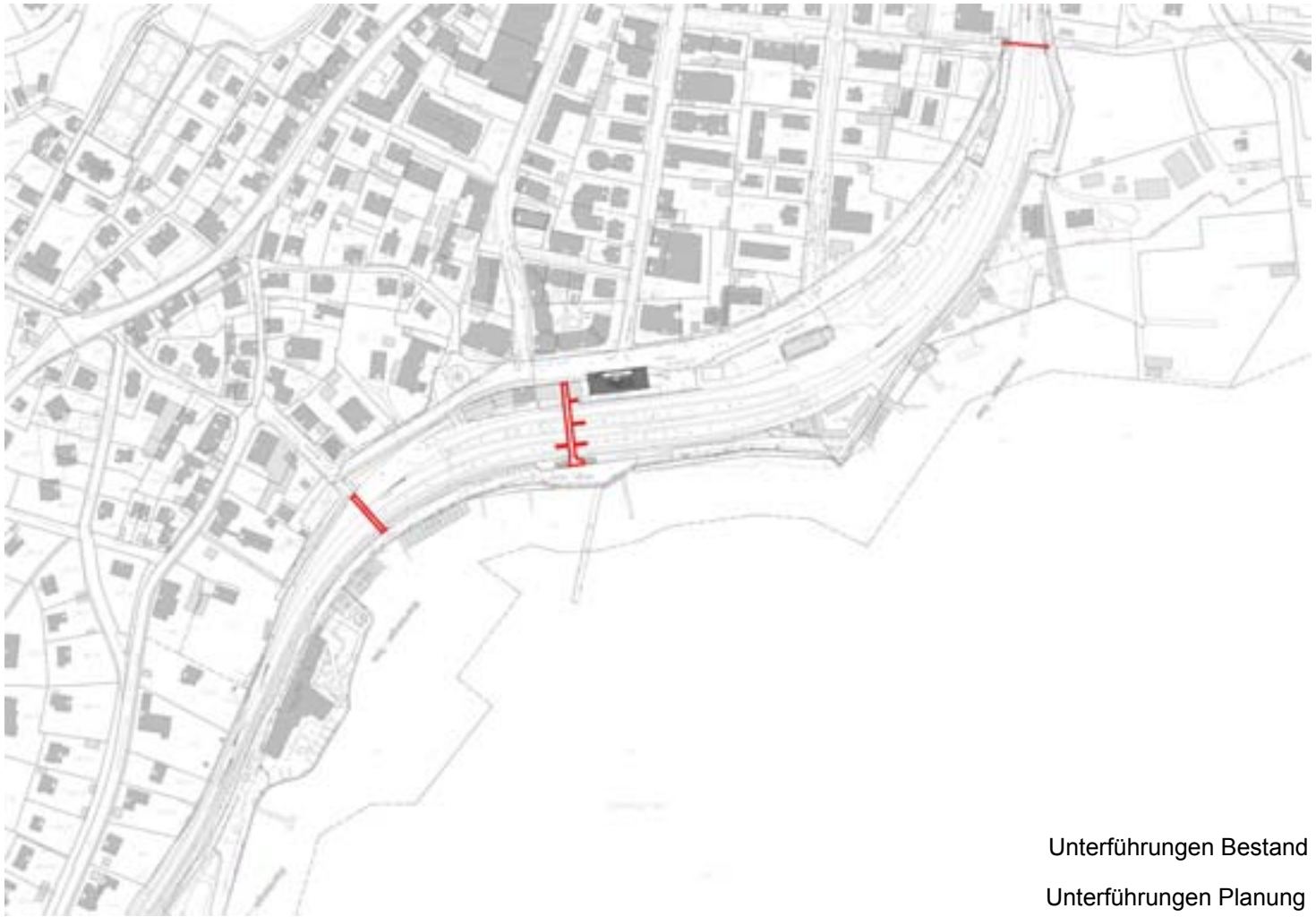
3. Gleise und Bahnsteige

Bahnplanung

3. Ingenieurbauwerke

Bahnplanung

3. Unterführungen

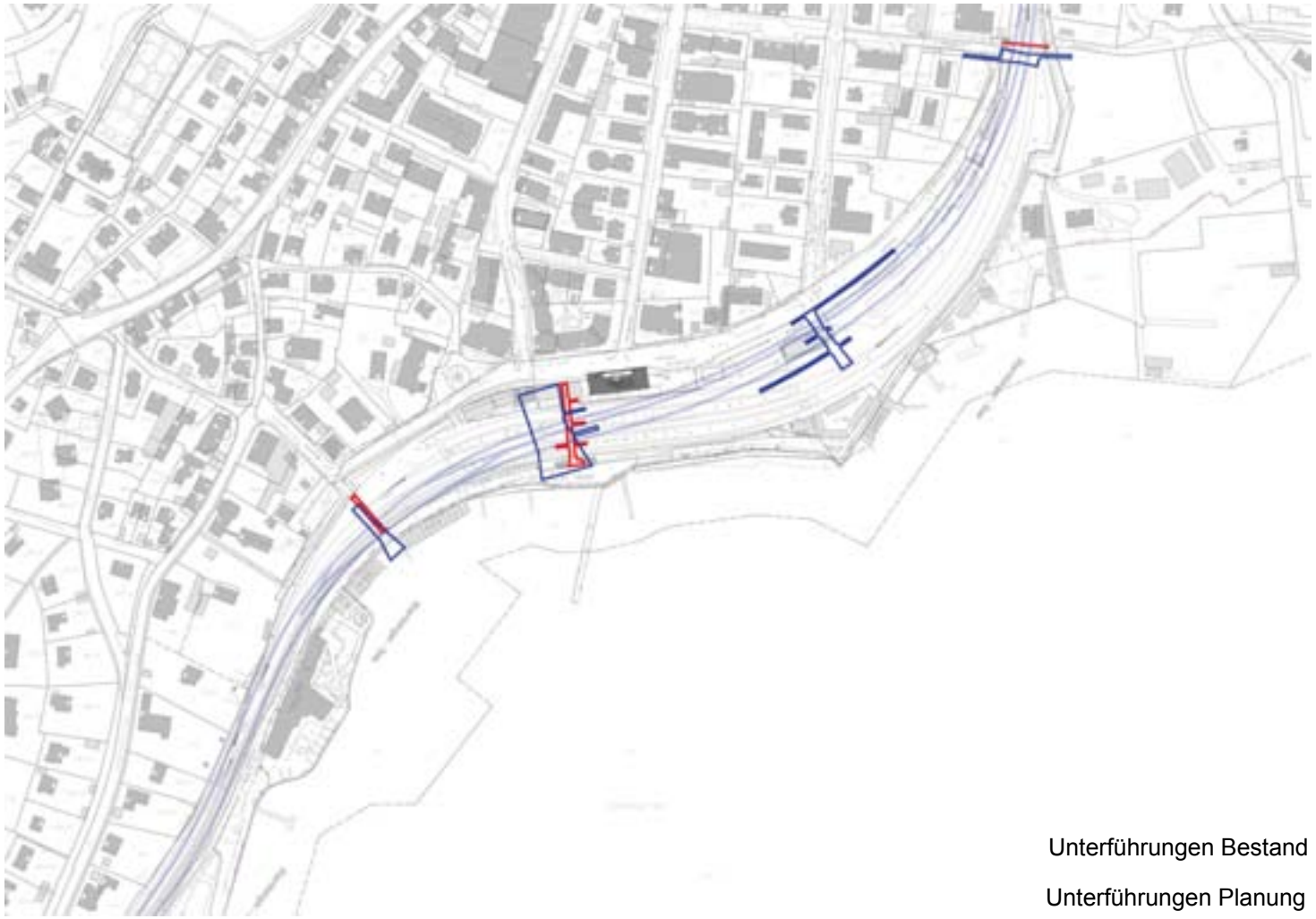


Unterführungen Bestand

Unterführungen Planung

Bahnplanung

3. Unterführungen



Unterführungen Bestand

Unterführungen Planung

Bahnplanung

3. Unterführungen

Bahnplanung

3. Unterführungen

Bahnplanung

4. Immissionsschutz

Beurteilungszeitraum Tag - Bestandsvariante 2015

Seeanbindung Stand 2008

Bahnplanung

4. Immissionsschutz

Beurteilungszeitraum Tag - Vertragsvariante 2015

Seeanbindung Stand 2008

Bahnplanung

4. Immissionsschutz

Beurteilungszeitraum Nacht - Bestandsvariante 2015

Seeanbindung Stand 2008

Bahnplanung

4. Immissionsschutz

Beurteilungszeitraum Nacht - Vertragsvariante 2015

Seeanbindung Stand 2008

Städtebau

Inhaltsverzeichnis

Teil IV - Städtebau

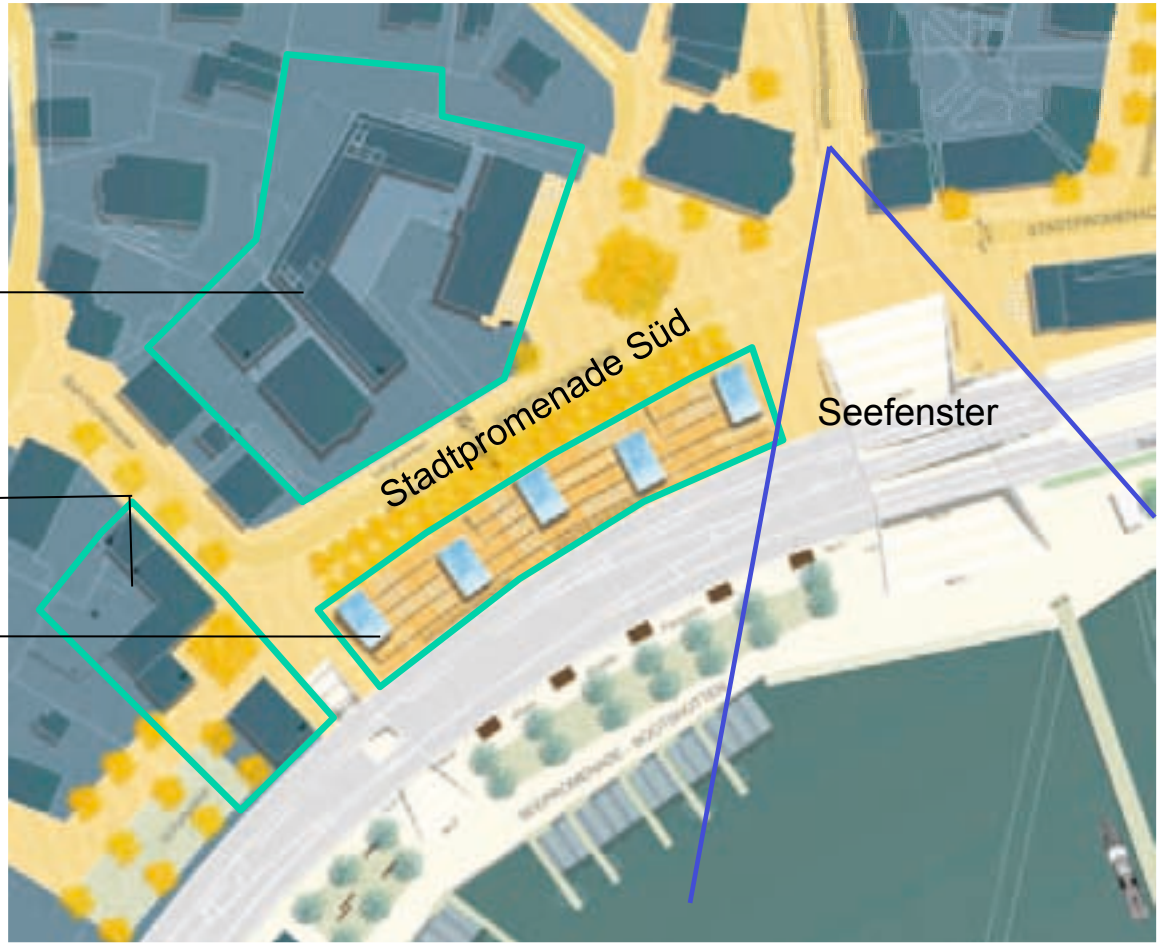
1. **Stadtseite Süd / Seeterrassen**
   - **Überblick**
   - **Stadtpromenade Süd**
   - **Seeterrassen**
   - **Seefenster**
2. **Stadtseite Nord / Stadtpromenade**
   - **Überblick**
   - **Stadtpromenade Nord**
   - **Stadt- / Seepromenade Seespitz**
   - **Bebauung Ludwigstraße - Nepomukweg**

Städtebau

1. 1.Stadtseite Süd / Seeterrassen Überblick

Stadtseite Süd

- Bebauung VHS
  Dienstleistung, Gewerbe, Wohnen
- Randbebauung Bahnhofstr. mit Kopfbau
- Seeterrasse
  Läden, Gastronomie
- Seefenster großzügiger Seeblick aus der Wittelsbacher Straße



Stadtseite Süd

Städtebau

1. Stadtseite Süd / Seeterrassen Stadtpromenade Süd

Stadtpromenade Süd

- Flanieren unter Baumreihen
- Geschäfte und Gastronomie
- Zugänge zu den Seeterrassen
- Bindeglied zw. Unterführung Bahnhofstr. – Vorplatz Bayer. Hof – Unterführung Wittelsbacherstraße

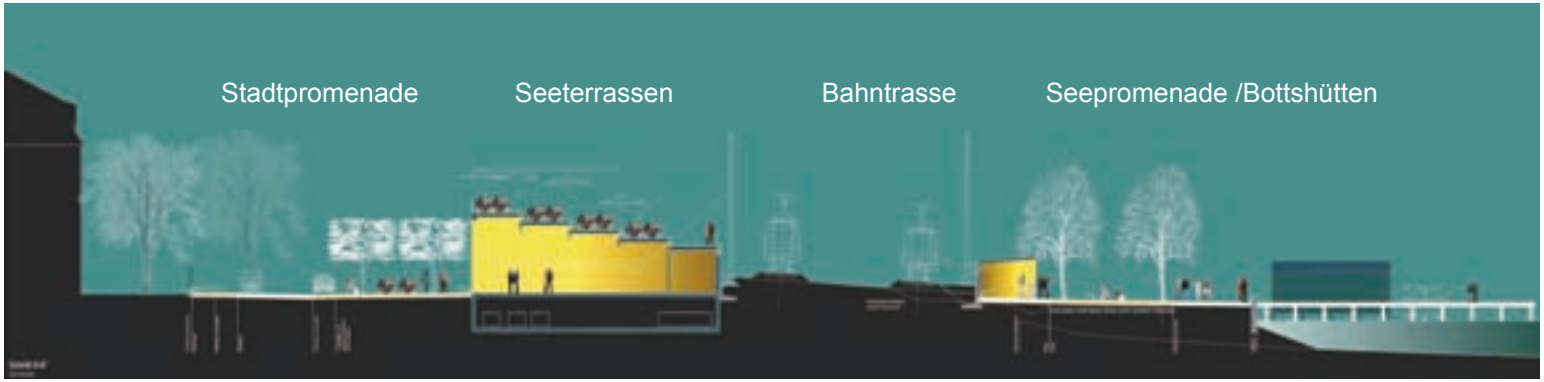
Stadtseite Süd

Städtebau

1. Stadtseite Süd / Seeterrassen
Seeterrassen

Seeterrassen

- Hochpromenade mit Seeblick
- Geschäfte, Gastronomie zur Stadtpromenade
- Terrassen zum See
- Fenster zum See



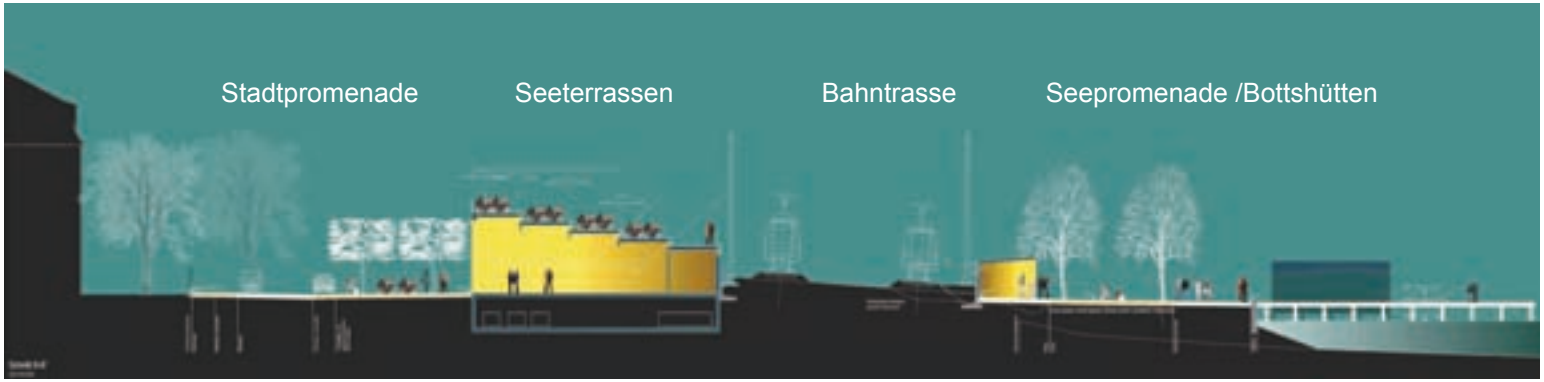
Seeterrassen - Schnitt + Perspektive

Städtebau

1. Stadtseite Süd / Seeterrassen
Seeterrassen

Seeterrassen

- Hochpromenade mit Seeblick
- Geschäfte, Gastronomie zur Stadtpromenade
- Terrassen zum See
- Fenster zum See



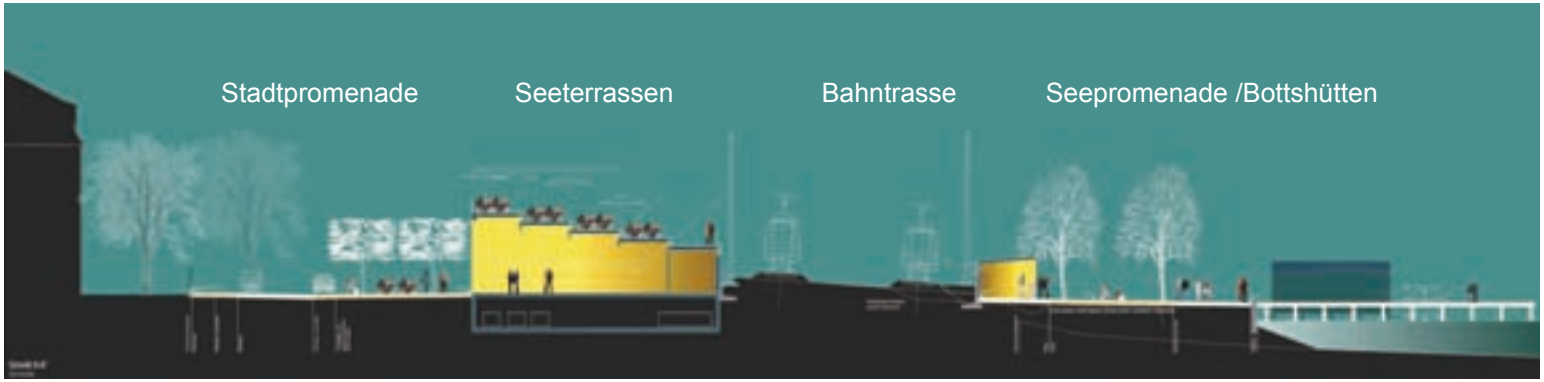
Seeterrassen - Schnitt + Perspektive

Städtebau

1. Stadtseite Süd / Seeterrassen
Seeterrassen

Seeterrassen

- Hochpromenade mit Seeblick
- Geschäfte, Gastronomie zur Stadtpromenade
- Terrassen zum See
- Fenster zum See



Seeterrassen - Schnitt + Perspektive

Städtebau

1. Stadtseite Süd / Seeterrassen Seefenster

Seefenster

Städtebau

1. Stadtseite Süd / Seeterrassen Seefenster

Seefenster

Städtebau

1. Stadtseite Süd / Seeterrassen Seefenster

Seefenster

Städtebau

2. Stadtseite Nord / Stadtpromenade Überblick

Stadtseite Nord

- Stadtpromenade Nord
  Verbindung zw. Bahnhof und neuer Bebauung + Unterführung Ludwigstraße
- Bebauung Ludwigstraße
  West.: Wohnen, Dienstleistung
  Ost: Gewerbe, Dienstleistung
- Bebauung Nepomukweg: Wohnen mit Lärmschutzausrichtung

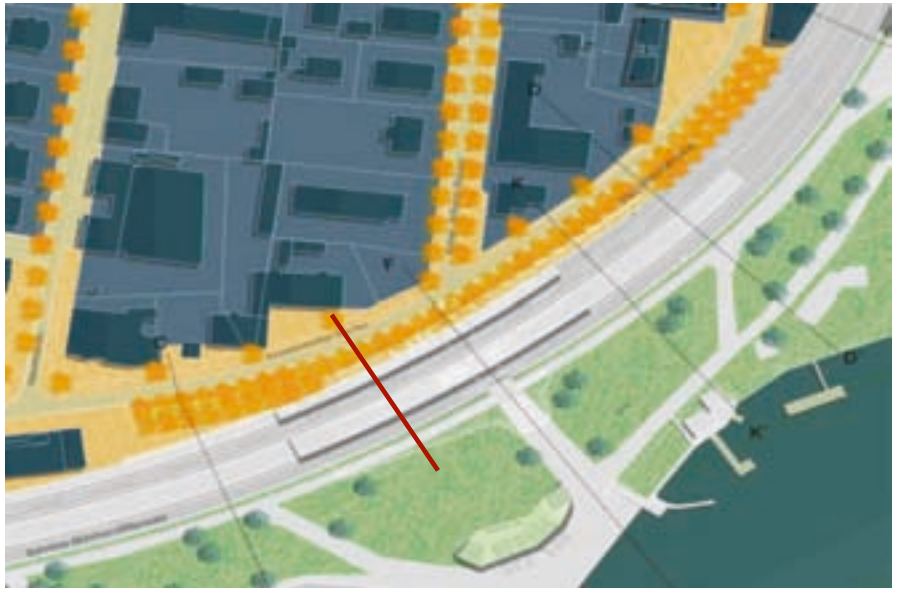
Stadtseite Nord

Städtebau

2. Stadtseite Nord / Stadtpromenade
Stadtpromenade Nord

Stadtpromenade Nord

- Baumreihen
- Stadtbahnsteig
- P+R Parken
- großzügige Gehwege
- Tempo 30



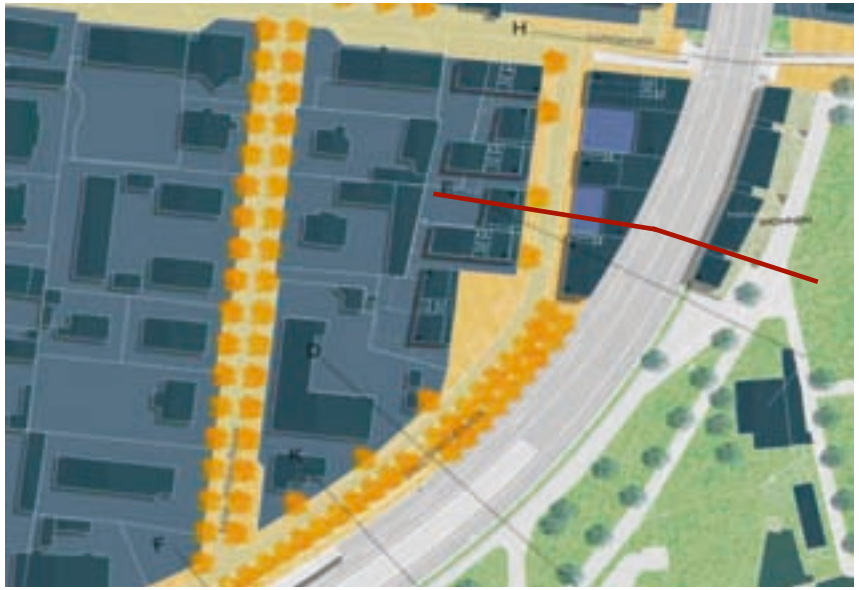
Stadtpromenade Nord - Schnitt

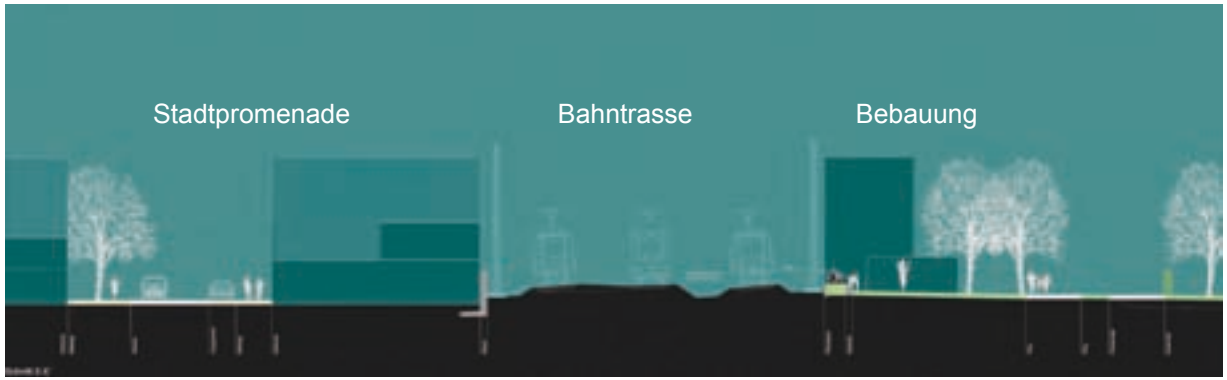
Städtebau

2. Stadtseite Nord / Stadtpromenade Bebauung Ludwigstraße - Nepomukweg

Stadtpromenade Nord

- Anbindung Ludwigstrasse
- Bebauung: Wohnen, Gewerbe
- städtischer Auftakt der Promenade





Schnitt Bebauung Ludwigstraße - Nepomukweg

Seepromenade

Inhaltsverzeichnis

Teil V - Seepromenade

1. Wegeführung
2. Freiflächen
3. Uferlinie
4. Flächengewinn

Seepromenade

1. Wegeführung

Stadtpromenade

Weg an der Bahn

Seepromenade

Lageplan

Seepromenade

1. Wegeführung

- Verknüpfung
  Stadtpromenade - Seepromenade

Lageplan

Seepromenade

2. Freiflächen

Nördliche Freifläche

Zentrale Freifläche

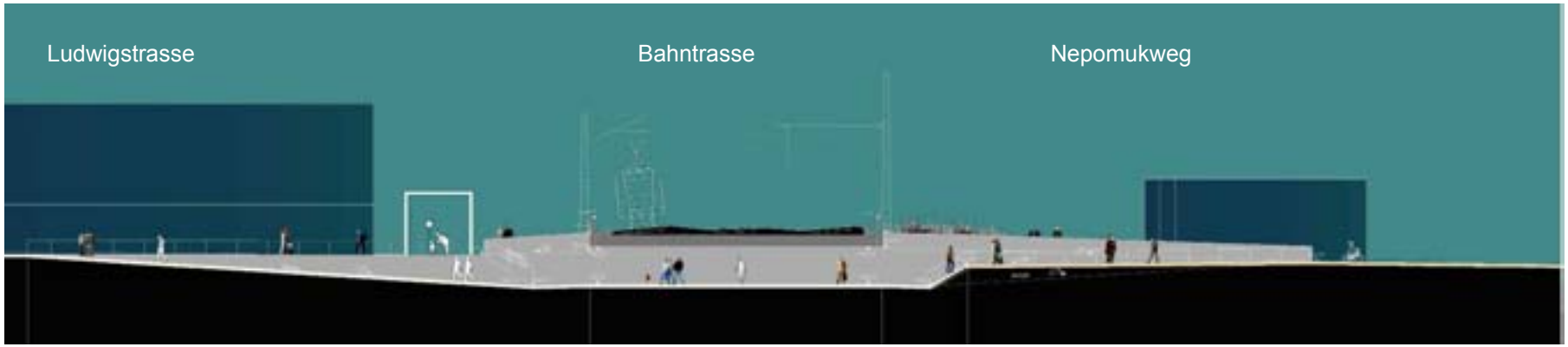
Südliche Freifläche

Lageplan

Seepromenade

2. Freiflächen - Ludwigstrasse

- Bequeme Fuß- und Rad-Wegeanbindung an die östlich gelegenen Freizeitanlagen
- platzartige Gestaltung der Vorflächen
- Wiese an der Werft
- Spielmöglichkeiten zwischen Weg an der Bahn und Seepromenade



Nördliche Freifläche Schnitt Ludwigstrasse

Seepromenade

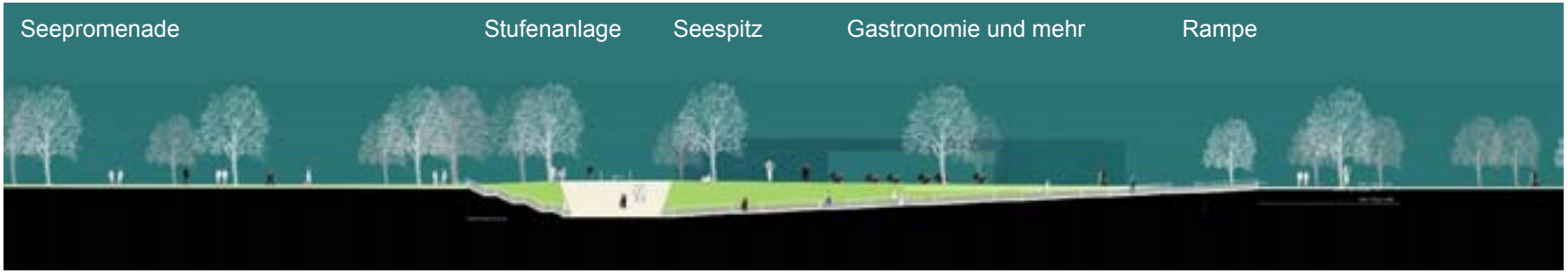
2. Freiflächen - Kinderspiel

Kinderspiel im Park

Seepromenade

2. Freiflächen - Kaiser-Wilhelmstrasse

- Blick aus der Kaiser-Wilhelm-Unterführung auf Seespitz
- Großzügige Rasenböschung
- Sitzmauern entlang der Rampe und Treppe
- Behindertengerechter Ausbau



Nördliche Freifläche Schnitt Kaiser-Wilhelmstarsse

Seepromenade

2. Freiflächen - nördliche Freifläche

Liegen im Park und auf Holzdeck

Seepromenade

2. Freiflächen - Seespitz

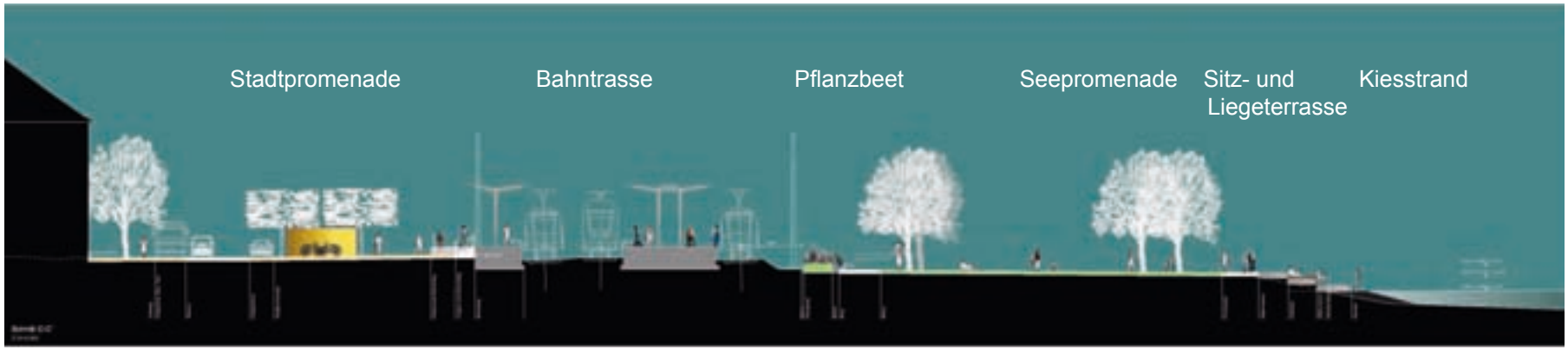
- Flanieren und Speisen am neuen, vergrößerten Seespitz
- Aussichtsturm auf Starnberg, den See und das Alpenpanorama
- Anlieferung/Feuerwehrzufahrt Gastronomie über den Nepomukweg

Nördliche Freifläche Schnitt F – F`

Seepromenade

2. Freiflächen

- Seepark mit Seespitz und Seepromenade
- Pflanzbeet mit Sitzmauer als Rücken zur Bahn
- großzügige Freiflächen zum Spielen, Liegen, Sonnen, Flanieren …
- breite Uferzone zum Flanieren
- Liegeterrassen zum See mit vorgelagertem Kiesstrand



Nördliche Freifläche Schnitt C – C`

Seepromenade

2. Freiflächen - Sitzstufen am Seespitz

Seepromenade

2. Freiflächen

Liegen unter Bäumen

Freies Spiel

Liegen auf Wiese

Gräser im Pflanzbeet

Sitzen am Wasser

Seepromenade

2. Freiflächen - Wittelsbacherstrasse

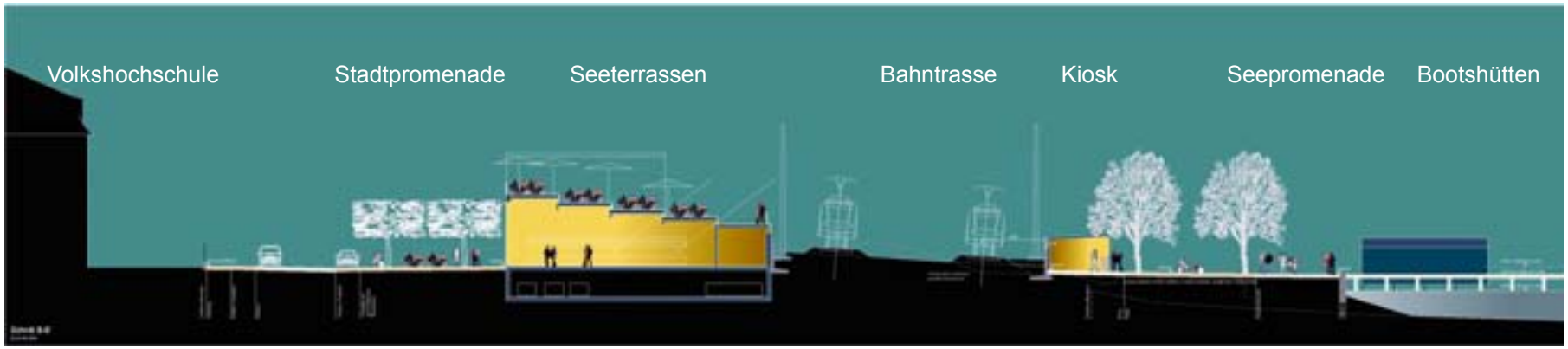
- zentraler Zugang zum See und Schiffsanlegestelle
- barrierefreie Verbindung über Aufzüge

Nördliche Freifläche Schnitt Wittelsbacherstraße

Seepromenade

2. Freiflächen - Zentrale Freifläche

- zentraler Promenadenabschnitt am Dampfersteg
- Mauer mit Kiosken und Pergolen als Rücken zur Bahn
- Aktionsband unter Bäumen
- Fischerflair durch neue Bootshütten
- Weiterführung der Promenade nach Süden am Ufer



Zentrale Freifläche Schnitt B – B`

Seepromenade

2. Freiflächen - Zentrale Freifläche

Berankung Pergolen

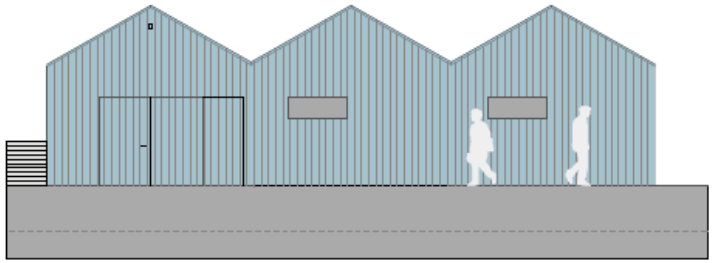
Boule spielen

Schach spielen

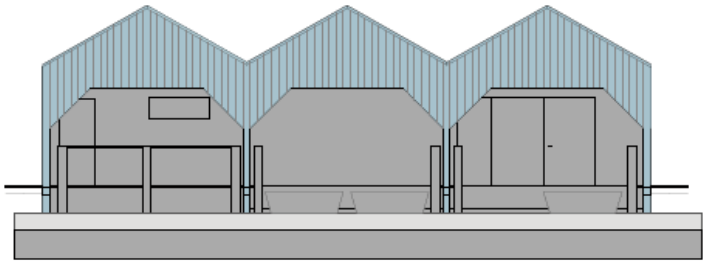
Seepromenade

2. Freiflächen - Bootshütten

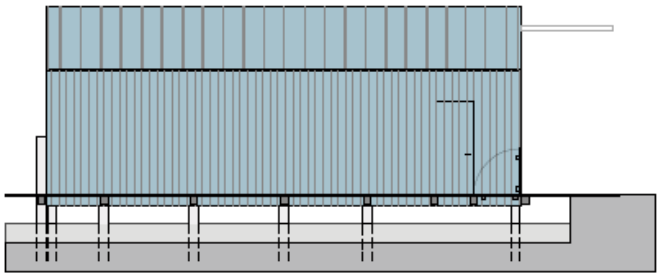
- Aufnahme der Bestandstypologie
- Erhalt der Anzahl
- Verbesserung der Funktionalität



Uferansicht



Seeansicht



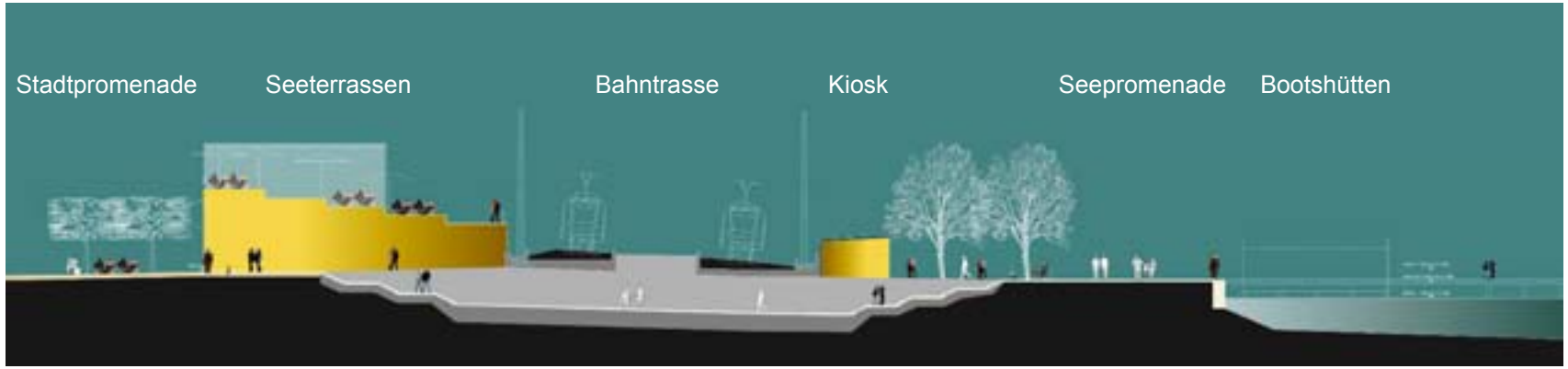
Seitenansicht

Seepromenade

2. Freiflächen - Bahnhofstrasse

neuer direkter Zugang zur Seepromenade, Bootshütten und Undosa

- über Bahnhofstrasse
- Museum
- Stadtpromenade

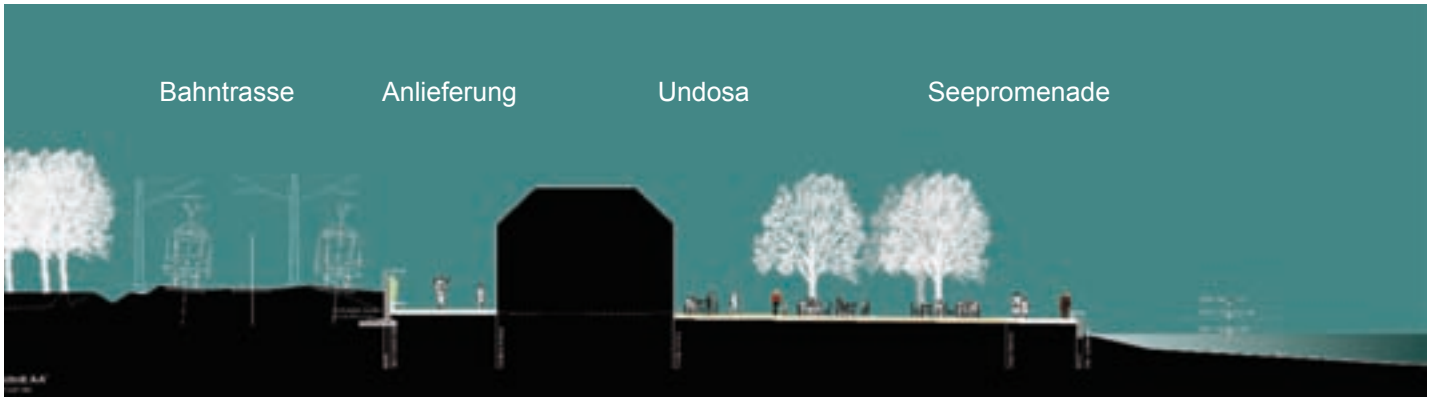


Südliche Freifläche Schnitt A - A`

Seepromenade

2. Freiflächen - Undosa

- Flanieren auf der Seepromenade, direkt am Ufer
- direkter Zugang zu Gastronomie und Biergarten mit Seeblick
- Anlieferung und Radfahrer hinter dem Undosa



Südliche Freifläche Schnitt A - A`

Seepromenade

2. Freiflächen - grüne Mauern

Berankung Mauer hinter Undosa

Seepromenade

2. Freiflächen - Südliche Freifläche

- Anlieferung/Feuerwehrzufahrt entlang der Bahn
- bestehender Park mit Altbäumen bleibt erhalten
- Flanieren entlang der alten, großzügigen Seepromenade
- getrennt in Laufweg und Genießerweg mit Bänken Sitzstufen zum See („Tribüne“ für Veranstaltungen auf dem See)

Südliche Freifläche Schnitt M – M`Variante2

Seepromenade

2. Freiflächen - Südliche Freifläche

Allee

Fischerstechen

Sitzstufen mit Holzsteg

Seepromenade

3. Uferlinie

Lageplan

Seepromenade

4. Flächengewinn

Bahnflächen Bestand

Uferlinienverlauf Bestand

Lageplan

Seepromenade

4. Flächengewinn

Flächengewinn durch Änderung Bahnlinienverlauf

Flächengewinn Änderung Uferlinienverlauf

Bahnflächen Neu

Lageplan

Öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren

Inhaltsverzeichnis

Teil VI - Öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren

1. Wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren
2. Eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren
3. Schnittstelle wasser-/eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren
4. Bebauungsplan für die Seepromenade/Stadtseite

Öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren

1. Wasserrechtliches-/Eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren

- Planfeststellungsbehörde ist das Landratsamt Starnberg
- Vorhabensträger und Antragsteller ist die Stadt Starnberg
- Die Umgestaltung des Seeufers verändert in dem vorgesehenen Bereich das Gewässer „Starnberger See“ und ist deshalb nach § 31 WHG i.V.m. BayWG planfeststellungspflichtig.
- Das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren umfasst sämtliche Veränderungen und Maßnahmen am Seeufer zwischen MRSV und Seespitz mit Ausnahme der zwischen Bahnanlagen und Seebahnhof gelegenen „Landseite“, die der Planungshoheit der Stadt Starnberg (Bebauungsplan) unterliegt.

Öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren

2. Eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren

- Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt
- Vorhabensträger und Antragsteller für das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren ist die DB Netz AG / DB Station & Service AG.
- Die beabsichtigte Veränderung der bestehenden Bahnanlagen fordern die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nach § 18 AEG. Das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren umfasst ausschließlich die Maßnahmen an Bahnanlagen.
- Bei der beabsichtigten Überplanung der frei werdenden Bahnflächen ist ein Freistellungsverfahren nach § 23 AEG durchzuführen.

Öffentlich-rechtliche Genehmigungsverfahren

3. Schnittstelle wasser-/eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren

Schnittstellen

➢Eine Verknüpfung der Maßnahmen an der Bahnanlage (eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren) und der Maßnahme zur Veränderung der Seeuferlinie (wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren) ist im Bereich der neuen Unterführung an der Bahnhofstrasse gegeben.

➢Das eisenbahnrechtliche wie das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren bedürfen einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Die hierfür von den Antragstellern vorzulegende Umweltverträglichkeitsprüfung wird einheitlich für beide Planfeststellungsverfahren gefertigt und jeweils in die Verfahren eingefügt.

➢Ein Screening-Verfahren ist nicht erforderlich, da feststeht, dass das eisenbahnrechtliche und das wasserrechtliche Planfeststellungsverfahren UVP-pflichtig sind.

➢Die zeitlich hintereinander gestaffelte Durchführung des wasserrechtlichen und des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens ist wegen der gegenseitigen Abhängigkeit der Planungen nicht möglich. Aus diesem Grunde ist mit den Planfeststellungsbehörden abgestimmt worden, dass beide Planfeststellungsverfahren gleichzeitig und aufeinander bezogen durchgeführt werden, um eventuelle rechtliche Wechselwirkungen zeitgleich und sachgerecht klären zu können.

4. Bebauungsplan für die Seepromenade/Stadtseite

Bebauungsplan für die Seepromenade

➢zur planungsrechtlichen Sicherung der Seepromenade und als Auslöser für das wasserrechtliche Verfahren stellt die Stadt Starnberg einen Bebauungsplan für die Flächen der Seepromenade auf, die innerhalb der Gemarkungsgrenzen liegen.

Bebauungsplan für die Stadtseite

➢zur planungsrechtlichen Sicherung der einzelnen Baufelder und der Erschließung stellt die Stadt Starnberg Bebauungspläne in eigener Zuständigkeit auf.

Kosten - Termine - Finanzierung

Teil VII - Kosten – Termine – Finanzierung

1. Ausgaben
2. Einnahmen

Kosten - Termine - Finanzierung

1. Ausgaben

1. Folgende <u>Ausgaben</u> sind für das Projekt berechnet

Bahnhofsumbau/Gleisumbau	**41,3 Mio €**
Stadtpromenade	**6,8 Mio €**
Seepromenade	**6,0 Mio €**
<u>Summe Bau- / Planungskosten</u>	**<u>ca. 54,1 Mio €</u>**

Kosten - Termine - Finanzierung

2. Einnahmen

Folgende Einnahmen können durch Kaufpreiserlöse und Fördermittel erzielt werden

Gesamtsumme Kaufpreiserlöse	**23,1 Mio €**
Fördermittel GVFG	**6,3 Mio €**
Sonstige Fördermittel	**2,0 Mio €**
Summe Kaufpreiserlöse / Einnahmen Fördermittel	**31,4 Mio €**
Summe Bau- / Planungskosten	**54,1 Mio €**
Finanzierungsvolumen Stadt Starnberg	**22,7 Mio €**

Seeanbindung Starnberg

Seeanbindung Starnberg