

**Workshop zur Seeanbindung Starnberg
am 26. Februar 2010****Zusammenfassung der Ergebnisse**

Am 26. Februar 2010 fand in Starnberg der Workshop zur Seeanbindung mit den Stadträtinnen und Stadträten, den Vorsitzenden der Agendagruppen, dem Seniorenbeirat und dem Jugendbeirat sowie dem Stadtmarketing statt.

Zu Beginn erfolgte die Präsentation der aktuellen Bestandssituation rund um den Bahnhof See mittels einer Fotodokumentation sowie des aktuellen Planungsstandes für die Seeanbindung. Dieser aktuelle Planungsstand umfasst die Wettbewerbslösung für die Seeanbindung, die aktuellen Beschlüsse des Stadtrates für Verbesserungsmaßnahmen, einen Planungsvorschlag mit reinem behindertengerechtem Ausbau des Bahnhofs, die Tunnellösung sowie eine Seeanbindung light. Die Wettbewerbslösung sowie der Bahnvertrag wurden von Hr. Weigl näher erläutert. Danach wurden die verschiedenen Lösungen in vier Arbeitsgruppen diskutiert. Die Arbeitsgruppen hatten die Aufgabe, Abschnitt für Abschnitt die Details der Planungen für das Seeufer durchzusprechen und konkrete Fragen zu beantworten.

Kurze Charakterisierung der vorgestellten Varianten:

1**Tunnellösung**

Trasse: Tunnelbauwerk für Gleistrasse vom Bahnübergang vom Georgenbach bis zum Bahnübergang Possenhofener Straße (Zwangspunkte)

Bahnhof: Bahnhof See unterirdisch

Bahnhofsumfeld: Schaffung neuer Räume durch Wegfall der Gleise, direkte Verbindung zwischen Stadt und See

Schwächen: hohe Kosten wegen problematischem Untergrund, Zerschneidungswirkung der Rampen, Zwangspunkte verhindern vollständige Absenkung unter die Erde

Stärken: großzügige Raumabfolge zwischen Stadt und See, der See wird von der Stadt aus und die Stadt vom See aus wahrgenommen

2**Wettbewerbslösung**

Trasse: Verlegung der Gleise, Änderung des Radius, Verringerung der Quietschgeräusche, Tieferlegung der Gleise

Bahnhof: Verlegung der Bahnsteige in Richtung Nord-Ost, Trennung von Bahnhofsgebäude und Zughalt, barrierefreier Bahnhof, neue Unterführung K.-Wilhelm-Str. als Bahnsteigzugang

Bahnhofsumfeld: nachhaltige städtebauliche Aufwertung, städtebauliche Neuordnung, Entfernung vorhandener Buden, Bebauung im direkten Bahnhofsumfeld (Seeterrassen), günstiger Grundstückserwerb von Bahnflächen, umfassende Grundstücksverwertung, neue große Unterführung Wittelsbacherstr., Erneuerung der Unterführungen, Vertiefung der Unterführungen

Seeufer: Seeaufschüttungen am Undosa und am Seespitz, Flächengewinnung am Ufer und östlich der Gleise, Neuschaffung Seepark mit Café naturnahe Uferausbildung der Aufschüttungen

Bahnvertrag: Erfüllung Bahnvertrag

Schwächen: tiefe Unterführungen durch Tieferlegung der Gleise, Situation der neuen Gleise zum Bahnhofsgebäude

Stärken: große Gewinne an Fläche am See, bessere optische Verbindung zwischen Stadt und See

3

Seeanbindung light

Trasse: keine Verlegung der Gleise, keine Tieferlegung der Gleise

Bahnhof: Belassung des Bahnhofs und Zughaltes an heutiger Stelle, barrierefreier Ausbau des Bahnhofs, Freistellung des Bahnhofsgebäudes, Rücknahme der Bahngleisüberdachung für freien Seeblick

Bahnhofsumfeld: nachhaltige städtebauliche Aufwertung, Entfernung der Buden, Gestaltung der Freiflächen und Straßenräume, Grundstücksverwertung optional, Neuschaffung einer großzügigen Bahnhofsunterführung ohne Stufen auf der Seeseite, Erneuerung der Unterführungen am Museum und Nepomukweg

Seeufer: Umgestaltung der Seepromenade, Neugestaltung Strandcafé, Flächengewinnung durch Stege an Engstellen, Minimierung der Eingriffe in FFH-Gebiet Starnberger See

Bahnvertrag: keine Erfüllung Bahnvertrag

Schwächen: kostengünstiger Grundstückserwerb von der Bahn voraussichtlich nicht möglich, die Flächenverteilung wie bisher bleibt bestehen, lediglich am Seespitz können Flächen evtl. dazugewonnen werden

Stärken: großzügige Verbindung mit der Unterführung ist möglich, die Stege bieten neue Aufenthaltsqualitäten am See

4

Barrierefreier Ausbau des Bahnhof See

Trasse: Status Quo

Bahnhof: Belassung des Bahnhofs und Zughaltes an heutiger Stelle, barrierefreier Ausbau des Bahnhofs durch Bahn AG

Bahnhofsumfeld: Beibehaltung Status Quo, kein Neubau Unterführung

Seeufer: Beibehaltung Status Quo

Bahnvertrag: keine Erfüllung Bahnvertrag

Schwächen: kein Einfluss auf Gestaltung, keine Nutzung der möglichen GVFG-Fördermittel, keine Lösung der städtebaulichen Defizite

Ergebnisse

Allgemein

Die Mehrheit der Teilnehmer wünscht sich generell ein Fortbestehen des Bahnhof See als S-Bahnhof. Eine Aufgabe des Bahnhofs wird somit nicht in Betracht gezogen. Eine Verbesserung der Unterführungen wird allgemein als unumgänglich angesehen.

Auch der Rückbau des vierten Gleises wird mehrheitlich angestrebt und kann mit allen oberirdischen Planungsvarianten kombiniert werden.

Die Tunnellösung wird teilweise als nicht erstrebenswert eingestuft, da auch diese Planungsvariante zahlreiche Fragen offen lässt. Relative Einigkeit besteht darüber, dass diese Variante nicht finanzierbar ist.

Dass eine finanzierbare Lösung gefunden werden muss, ist für alle Teilnehmer eine grundlegende Voraussetzung für die Realisierung einer Seeanbindung.

Es wird jedoch die Möglichkeit in Erwägung gezogen, dass eine umfassende Neuordnung für später offengehalten wird und kurzfristig bezahlbare Maßnahmen durchgeführt werden. Jedoch ist man sich auch einig, dass keine Provisorien geschaffen werden sollen.

Bereich zwischen Undosa und Bayerischer Hof

Die Unterführung am Museum soll auf jeden Fall erneuert werden. Sie soll vor allem eine größere lichte Höhe erhalten und nach Möglichkeit auch breiter ausgeführt werden. Auch eine Verkürzung soll in jedem Fall vorgenommen werden. Bei einer Steglösung besteht die Möglichkeit, den seeseitigen Platz vor der Museumsunterführung durch eine Steg oder eine Plattform großzügiger zu gestalten, was jedoch auf kontroverse Meinungen stößt. Auf der Stadtseite der Unterführungen ist eine Aufwertung in jedem Fall gewünscht. Hierzu zählt eine städtebauliche Ordnung der Gebäudesituation, eine Rücknahme der Stellplätze und eine Beruhigung der Bahnhofstraße. Die in der Wettbewerbslösung geplanten Seeterrassen gegenüber des Bayerischen Hofes sind sehr umstritten. Der Großteil der Teilnehmenden wünscht, dass die Bebauung niedriger und nicht als Riegelbebauung ausgeführt wird, so dass eine Blickbeziehung erhalten bleibt bzw. von einer Bebauung abgesehen wird.

Für den Bayerischen Hof wird nach wie vor eine Hotelnutzung gewünscht. Die Gestaltung des Vorplatzes und die Rücknahme der Stellplätze sind in jedem Fall obligatorisch.

Die im Bereich Undosa beengte Seepromenade soll verbreitert werden. Möglich ist dies durch eine Uferaufschüttung oder durch Stege und eine Verlagerung der Bootshütten. Wünschenswert wäre es, wenn der Weg für Fußgänger seeseitig am Undosa vorbei führen könnte. Der Bahndamm sollte in diesem Bereich attraktiver gestaltet und bepflanzt werden. Auch südlich des Undosa sollte eine Neugestaltung der Ufer fortgesetzt werden. Eine natürliche Ufergestaltung sollte in jedem Fall umgesetzt werden und kann mit allen Planungsvarianten kombiniert werden. Ein mögliches Extra wäre die Einrichtung einer stadtnahen Anlegestelle für private Boote in diesem Bereich.

Bereich Bahnhofsvorplatz und Anlegestelle

Ein barrierefreier Zugang zum Bahnhof und zum See ist allen Teilnehmern ein wichtiges Anliegen. Dabei soll darauf geachtet werden, dass die Wege für mobilitätseingeschränkte Personen vom Bus zum Bahnsteig und zum See möglichst kurz gehalten werden und eine Trennung der Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte und nicht eingeschränkte Personen möglichst vermieden wird.

Die heterogene Situation um das Bahnhofsgebäude sollte aus Sicht aller Teilnehmer freigeräumt werden. Die Fahrradabstellmöglichkeiten sollen in jedem Fall geordnet und erweitert werden. Dabei ist darauf zu achten, dass sie nicht zu weit vom Bahnsteigzugang entfernt sind, aber auch keinen optischen Störfaktor darstellen.

Ein Abriss sämtlicher Buden und Häuser im Bahnhofsumfeld wird von den meisten Anwesenden als notwendig erachtet, um die städtebauliche Situation zu bereinigen und einen freien Seeblick zu ermöglichen. Einige sehen jedoch in dem zweistöckigen Gebäude gegenüber der Wittelsbacherstraße, in dem derzeit ein Modehaus untergebracht ist, ein eventuell zu erhaltendes Gebäude.

Dies widerspricht wiederum dem Wunsch einer Mehrheit nach einem großzügigen Fenster zum See am Bahnhof. Für den freien Seeblick sollten auch die Bahnsteigdächer zurückgenommen oder durchsichtig gestaltet werden.

Eine gestalterische Aufwertung des Bahnhofsumfeldes würde weiter gefördert durch eine Verkehrsberuhigung des Bahnhofsplatzes.

Ein großer Teil der Anwesenden befürwortet eine neue Bahnstufunterführung in der Flucht der Wittelsbacherstraße in großzügigen Dimensionen und insbesondere mit größerer lichter Höhe. Hier böte sich die Möglichkeit, Laden- und Kiosknutzungen zu integrieren. Auch an dieser Stelle wird über die Anbringung von Stegen zur Gewinnung von Flächen und zur Schaffung eines Raumes vor der großen Unterführung kontrovers diskutiert.

Auch auf der Seeseite sind gestalterische Aufwertungsmaßnahmen gewünscht. So soll die Seepromenade verbessert werden, die Gebäude am Seespitz durch ein ggf. neu gebautes Café ersetzt werden. Über das Für und Wider von Uferaufschüttungen, Stegen und naturnaher Uferausbildung wird nach wie vor kontrovers diskutiert. Eine Flächengewinnung am Ufer wird jedoch von zahlreichen Teilnehmern befürwortet. Einige wünschen allerdings aus Naturschutzgründen keine Veränderung der vorhandenen Uferlinie.

Bereich Kaiser-Wilhelm-Straße

Die Lagerhalle gegenüber der Kaiser-Wilhelm-Straße sollte entfernt werden, so dass entlang der Gleise eine freie Fläche entsteht.

Der Blick auf den See von der Kaiser-Wilhelm-Straße aus, der durch den Abbruch der Lagerhalle frei wird, sollte bei einer Umsetzung der Wettbewerbslösung nicht durch Bahnsteigdächer wieder verstellt werden.

Die Stellplätze in diesem Bereich sollten neu geordnet werden.

Eine Bebauung der Freiflächen, insbesondere nördlich der Einmündung der Kaiser-Wilhelm-Straße in den Bahnhofplatz, wäre gut denkbar. Da die Bebauung jedoch die Gleislage zementiert, kann diese Frage nur im Zusammenhang mit einer Entscheidung über eine Veränderung der Gleise gelöst werden.

Es wird vorgeschlagen, bis dahin die Fläche als Freifläche zu erhalten und für Veranstaltungen temporär zu nutzen.

Eine Bebauung an der Ludwigstraße als städtebauliche Arrondierung wird als unproblematisch gesehen. Eine Wohnnutzung wird für diesen Bereich bevorzugt.

Bereich Seespitz bis Nepomukweg

Die Engstelle nördlich des Seespitz wird generell als problematisch angesehen. Bei Belassung der Gleislage wäre eine Verbreiterung durch die Erhöhung des Weges möglich. Die Möglichkeit einer Verschiebung des Bahndammes durch Gleisrückbau soll geprüft werden.

Die Unterführung an der Ludwigstraße ist zu erneuern, egal welche Variante umgesetzt wird. Sie sollte höher und breiter ausgestaltet sein und nicht für KFZ freigegeben werden.

Abstimmung

Die Gruppen haben jeweils über die Frage abgestimmt, ob generell eine Verlegung der Gleise befürwortet wird oder nicht. Die Addition der Abstimmungsergebnisse aller vier Arbeitsgruppen sieht folgendermaßen aus:

Umbau Gleisanlagen	
Ja (tlw. unter Finanzierungsvorbehalt)	14
Wettbewerbslösung	
Nein	16
Seeanbindung light-Variante	

Dabei ist zu beachten, dass die Arbeitsgruppen teilweise entschieden haben, ohne Rücksicht auf finanzielle Zwänge abzustimmen.

Weiteres Vorgehen

Es ist geplant, die Bürger in die Planungen zur Seeanbindung miteinzubeziehen. Da es keine einheitliche Meinung aus dem Stadtrat zum Thema Seeanbindung gibt, soll im bevorstehenden Bürgerforum die Seeanbindung nicht vertieft behandelt werden. Es soll bei einer Information über die derzeit in Diskussion befindlichen Varianten bleiben.

Weiterhin soll ein eigenes Bürgerforum Seeanbindung stattfinden, in welchem die Bürger sich vor Ort ein Bild von den Ideen zur Seeanbindung machen können.

Eine Entscheidung über die umzusetzende Planung muss dann im Stadtrat gefällt werden. Eine weitere Auseinandersetzung der Stadträtinnen und Stadträte mit dem Thema ist deshalb vonnöten, um gemeinsam das bestmögliche Ergebnis für die Stadt Starnberg zu erzielen.