Bürgerforum Seeanbindung Starnberg
am 16. Juni 2010

Dokumentation

mahl · gebhard · konzepte

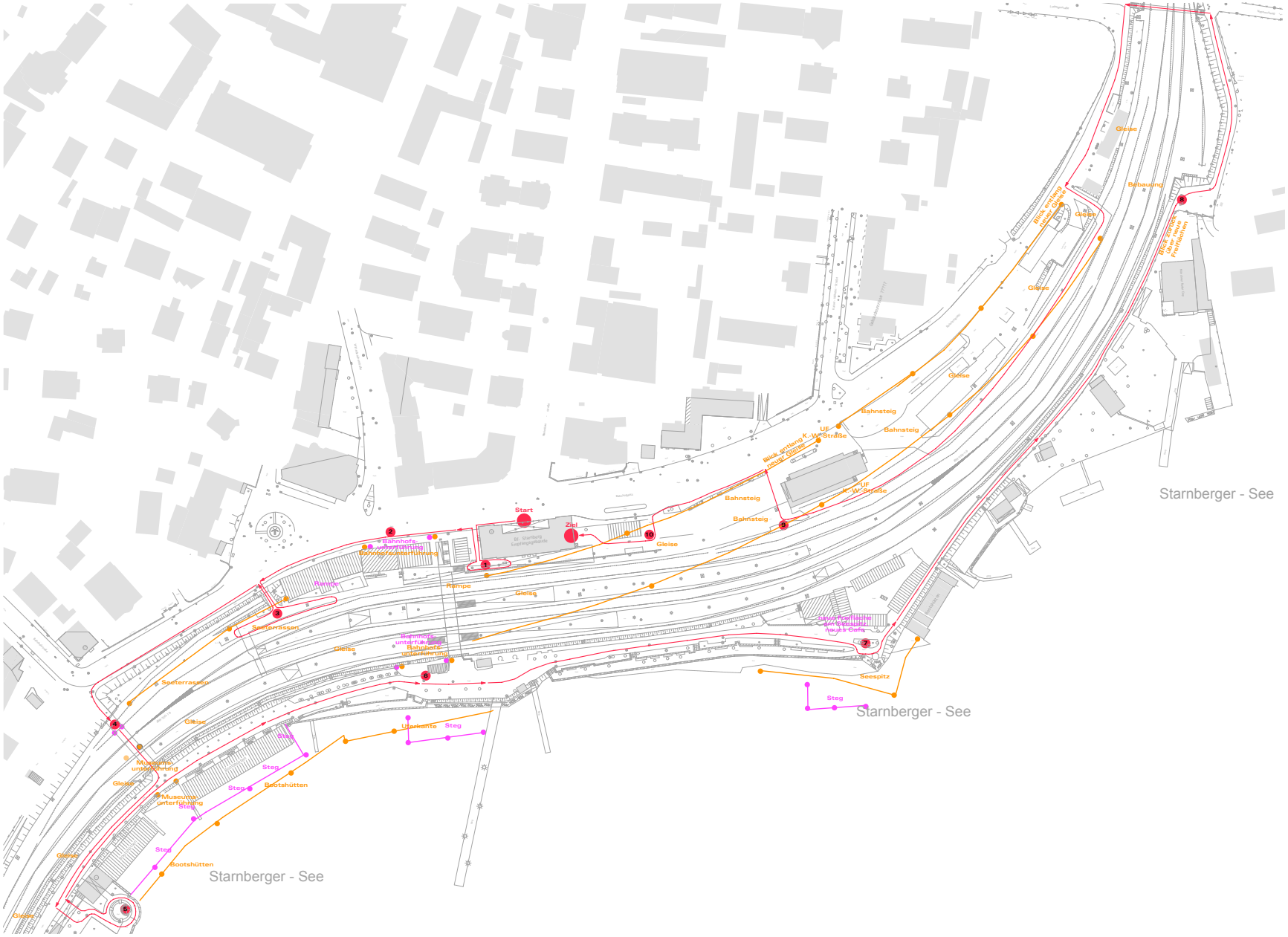
Konzeption der Veranstaltung

Das Bürgerforum Seeanbindung soll die Bürger über die aktuell diskutierten Planungsvarianten informieren, die zum Ziel haben, den Bahnhof See aufzuwerten und die Stadt näher zum See zu bringen.

Zugleich soll den Bürgern im Rahmen eines Spazierganges eine räumliche Vorstellung von den Auswirkungen der Planungsvarianten vermittelt werden.
Hierzu werden wichtige Punkte der Planungsvarianten durch Markierungen im Gelände visualisiert. So wird beispielsweise die neue Gleislage, die neue Uferlinie, die Lage der neuen Unterführungen usw. erlebbar.

Am Schluss der Veranstaltung versammeln sich die Teilnehmer im König-Ludwig-Saal im Bahnhofsgebäude. Hier werden mittels Klebepunkten, Kartenabfrage und Fragebogen die Anregungen der Bürger zu den verschiedenen Möglichkeiten aufgenommen. Es besteht die Möglichkeit, Fragen zu stellen.

Der Rundgang



Die Planungsvarianten

Variante 1

Die Planungsvarianten

Variante 1

Die Planungsvarianten

Variante 2

Die Planungsvarianten

Variante 2

Die Planungsvarianten

Variante 3

Die Planungsvarianten

Variante 3

Fotos

Fotos

Ergebnisse

Luftbild mit Klebepunkten - Wo sehen die Bürger den größten Handlungsbedarf?

Ergebnisse

Fragebogen

62 ausgewertete Bögen; entspricht 0,27 % der Bevölkerung Starnbergs

Mehrfachnennungen möglich

Wie wünschen Sie sich die Unterführung am Bahnhof See?

3 So, wie sie ist.

41 An der gleichen Stelle, aber aufgewertet.

18 An neuer Stelle, in der Verlängerung der Wittelsbacher Straße.

Auf welche Art und Weise sollte ein Flächengewinn auf der Seeseite erreicht werden?

19 Durch Aufschüttung des Ufers.

25 Durch den Bau von Stegen.

14 Durch die Verlegung der Gleise.

16 Gar nicht.

Ergebnisse

Fragebogen

An welcher Stelle ist ein Flächengewinn besonders wichtig?

11 Am Undosa.

26 Am Seespitz.

25 Entlang des Münchner Ruderclubs.

Eine Reduzierung der Lärmbelastung ist für Sie...

24 sehr wichtig.

21 wichtig.

15 nicht wichtig

Die Ergebnisse geben ein Stimmungsbild der anwesenden Personen wieder, wobei dieses aufgrund der Anzahl an Personen keinen repräsentativen Querschnitt darstellen kann.
Es muss berücksichtigt werden, dass es sich bei den anwesenden Personen um einen Bevölkerungsausschnitt handelt, der sich für die Seenanbindung in so hohem Maße interssiert, dass das schlechte Wetter kein Hinderungsgrund war, dem Aufruf der Planer zur Bürgerbeteiligung zu folgen.

Ergebnisse

Ideenwand

Die Karten wurden nach Themen geordnet.
Es werden die Originaltexte der Karten wiedergegeben.

Geforderte Verschönerungen/Verbesserungen

Die Hütten am Seespitz abreissen. Die Verwahrlosung beseitigen. Die Unterführungen attraktiver und sauberer gestalten.

Das Ufer auf ganzer Länge aufschütten

Schnellste Verhandlung mit der Bahn zum Abriss der Behelfsbauten

Langfristig durchgehenden Grünzug vom Undosa bis Kempfenhausen anstreben

Kurzfristig stadtseitiges 4. Gleis (Ausweichgleis) Richtung Percha Verlegen mit direktem Zugang zum inneren Bahnsteig, kürzerem Bahntunnel etc.

Der Worte sind genug gewechselt, lasst uns endlich Taten sehen. Weg mit den Hütten am Bahnhof und am Seespitz.

Notwendige P+R-Parkplätze? Für wen denn? Damit kommt nur wieder Verkehr in die Stadt (siehe Tunnellösung). Es gibt doch Busse, die – richtig ausgebaut – den Verkehr komplett zum Bahnhof Nord umlagern können.

Einen See-Treff zwischen den beiden jetzigen Dampferstegen, sehr bald – also zum Jubiläum – möglich, hier wird sonst keine Planungsvariante verhindert (und sie ist preiswert).

Ergebnisse

Ideenwand

Unterführung am Bahnhof ohne Lichtschaukästen unvorstellbar! Diese bieten kostenlos Licht und die Wände können nicht beschmiert werden, wie in der kleinen Unterführung.

Müllerbrot in Bahnhofsgebäude, damit auch der Vorplatz vorm Bahnhof belebt ist.

Wellenbad offen in den See

Bessere Pflege der Unterführungen.

Statt Geld mit Gleisverlegung zu verplempern – die Seepromenade aufwerten, Bahnhhofsgebäude renovieren/aufwerten und besser nutzen (Gastronomie/Kultur)

Sofort bis mittelfristig Seepromenade (unabhängig von Variante) aufwerten (Betonkante weg, Aufenthaltsflächen am See, Naturnähe, städtisch-modern gestalten).

Sofort: Parken am Radweg (Gleis 1) unterbinden. Gebäude westl. des Bahnhofs schleifen. Bahnsteige im Südwesten kürzen. Undosa-Unterführung verkürzen.

Abriss der alten Bahngebäude stadtseitig. Bahnunterführung 30 cm tiefer legen, verschönern.

Ergebnisse

Ideenwand

Gleisverlegung

Pro

Tieflegung der Gleise

Ohne Tieferlegung der Gleise, keine befriedigende Lösung

Contra

Keine Gleisverlegung/-verschwenkung, keine teure Lösung

Keine Gleisverlegung!

Abkauf der Bahnflächen und –gebäude ohne Gleisverlegung

Der Uferbereich des Münchener Ruderclubs muss der öffentlichen Nutzung zugänglich sein. Ein „Das geht nicht." gibt es nicht.

Keine Tieferlegung der Gleise, egal bei welcher Variante.

Tunnel

Langfristig: Tunnellösung ohne oberirdische Gleise mit oder ohne Bahnhof. Alternative in Entwicklungsplanung nicht ausklammern.

Wenn Gleisverlegung, dann ganz unter die Erde – Tunnel!

Ergebnisse

Ideenwand

Zu den Varianten

1

Seeaufschüttungen – wo wird an Umwetschutz gedacht?

Seeblick von der Stadt (Kirchplatz) aus – mit einem Aufwand von 90 cm Bahnstrecken-Tieferlegung – wo ist da der Umweltschutz?

Bei Variante 1 Seeterrassen direkt auf Promenade

Verschönerungen jetzt – verbesserte Wettbewerbslösung im Sinne der Empfehlungen der STAgenda mittelfristig.

Man kann nicht gleichzeitig von Seeterrassen und freiem Blick zum See sprechen.

Die Züge so nah an den Wohnhäusern ist eine Zumutung für die Bewohner.

Weiterhin über Variante 1, die man sich nicht leisten kann, zu diskutieren, ist Zeitverschwendung.

Keine Seeterrassen errichten.

2

Super. Vor dem Bahnhof ein neues Badegebiet mit 0,5 qkm Stegen. Mit allen Vor- und Nachteilen (pöbelnde Jugendliche + Bierflaschen) – wie Alpamare vor der Tür.

Ergebnisse

Ideenwand

3

Ziebartlösung mit Promenadenerweiterung auf Stegen

Wünschenswert wäre mehr Weitblick des Stadtrates bezügl. Bahnverträge

Variante 3 ist am ehesten kurz- bis mittelfristig zu realisieren

Jetzt sparsame Lösung, Ziebart-Lösung

Variante 3 ist zu bevorzugen, da der Kosten-Nutzeneffekt am besten ist. Baldige Umsetzung mit gleichberechtigtem barrierefreiem Zugang.

Storno der Varianten 1 und 2. Seeanbindung 3 sofort umsetzen.

Lösung Ziebart – behutsame Überarbeitung des Bestandes.

Seeanbindung 3 ist die kurzfristige, preiswerte Lösung ohne Blockade einer möglichen zukünftigen unterirdischen Gleisverlegung – Aufwertung des Images Starnbergs.

Variante 3: Parkhaus statt Parkplatz und näher zum Bahnhof.

Ergebnisse

Ideenwand

Planungsprozess

Schnellstmögliche Realisierung

Auch heute ans Geld denken: keine teure Lösung

Nachhaltige Lösungen müssen mit angemessenem Aufwand das Beste erreichen.

Veröffentlichung aller 3 Varianten mit Beschreibung im Stadtgespräch oder extra Faltblatt

Zur Böhm-Lösung zurückkehren.

Kritik

Fischerhütten sind kein Hundeschiss! Die Fischer/Seenverwaltung sind seit 1860 dort angesiedelt.

Zukünftig gehe ich in die Unterführung, wenn ich den See sehen will, weil diese so schön tief und breit sind, damit ich den See besser sehen kann

Ergebnisse

Positionen Agendagruppen

	stagenda21 DU BIST STARNBERG	**STADTENTWICKLUNGSPLAN STARNBERG WÜNSCHE UND ANREGUNGEN ZUR SEEANBINDUNG**
	AK UMWELT UND BAUEN	
	KRITERIEN ZUR NACHHHALTIGKEIT	
1.0	**Umwelt- und Naturschutz**	
1.1	Eingriffe	keine oder nur sehr geringe, insbesondere keine Seeaufschüttung
1.2	Emissionen	Verbesserungen gegenüber IST-Zustand erforderlich
1.3	Schallschutz	Lösung ohne aktive Schallschutzmassnahmen (z.B. die Sicht beeinträchtigende Lärmschutzwände)
1.4	Grünflächengewinne	möglichst hohe, Verhandlungen! Nicht bebauen
1.5	Landschaftsbezug	naturnähere Gestaltung, 'weicher' Übergang zum See
2.0	**Energie**	AK Energie: Beheizung Bahnhof regenerativ, Fotovoltaikanlage auf den Bahnsteigdächern
3.0	**Fußläufige Erschließung**	
3.1	Querungen Bahn zum See	3 oder mehr
3.2	Fußgänger zur Bahn	Verbesserungen erforderlich, geringstmögliche Tieferlegung, maximale Verkürzung der Unterführungen
3.3	Querungen der Bahntrasse	lichte Höhe 2,4 m ausreichend. Gestaltung 'angstfrei'
3.4	Behinderte / Kinderwagen zur Bahn	Barrierefrei
3.5	Behinderte / Kinderwagen zum See	Barrierefrei

Ergebnisse

Positionen Agendagruppen

	stagenda21 DU BIST STARNBERG	**STADTENTWICKLUNGSPLAN STARNBERG WÜNSCHE UND ANREGUNGEN ZUR SEEANBINDUNG**
	AK UMWELT UND BAUEN	
4.0	**Städtebau**	
4.1	Bauflächengewinne	keine zur Refinanzierung
4.2	Städtebau hinsichtlich Leitbild	keine zusätzl. Abriegelung zwischen Stadt und See, dafür Abriss störender Gebäude, Entfernung der Bahnwerbung
4.3	Seeanbindung	großzügig gestaltete Verbindung zum See' (Leitbild!)
4.4	entfällt	
4.5	entfällt	
4.6	Sichtbeziehungen zum See	Falls Gleisverlegung: Sichtbeziehung zum See zw. Kaiser-Wilhelm- und Bahnhofsstr., ohne Gleisverlegung so weit als möglich. Evtl. durch Verkürzung des Bahnsteiges im Süden
4.7	Sichtbeziehungen zum See aus Unterführungen	nicht verschlechtern, soweit nicht zwingend erforderlich
4.8	Urbanität und Belebung	Zusätzl. Seeseits: Cafes, Stadtseits: belebende Läden + Kioske
4.9	Nutzungsmöglichkeiten	alter Bahnhof: öffentliche Nutzung
4.10	Denkmalschutz	Bahnhof und Tragwerk der Bahnsteigdächer: Erhaltungswürdig, Sanierung erforderlich
5.0	**Verkehr**	**zus. Vorschläge durch AK Verkehr!**
5.1	ruhend	Parkplätze möglichst verringern. Verkehr aus der Innenstadt!
5.2	fahrend	mittelfristige Abstufung / Ableitung der Possenhofener Str., anschließend verkehrsberuhigte Zone im Bereich Bahnhofsstr. bis Kaiser-Wilhelm-Str.
5.3	ÖPNV	Allgemein: Verbesserungsmöglichkeiten zur Verknüpfung Bahn-Schiff-Taxi-Bus, aber keine Planung
6.0	entfällt	
7.0	**Wirtschaftlichkeit / Auswirkungen**	
7.1	Investitionen	Eigenkapital + Städtebauförderung etc. keine Finanzierung durch Grundstücksverkäufe
7.2	Image / Standort	**zur weiteren Diskussion gestellt**
8.0	**Realisierungszeitraum**	kurz- und mittelfristig

Ergebnisse

Positionen Agendagruppen

AK Verkehr

3. Juni 2010

Stadtentwicklung - Seeanbindung
In intensiver Diskussion wurde folgende Position des AK Verkehr erarbeitet (in Anlehnung an die Gliederung aus dem AK Bauen) und darüber Konsens erzielt.

Übergeordneter Grundsatz:
Gleichberechtigung für alle Verkehrsarten; nicht automatischer Vorrang für Autos

Ruhender Verkehr:
- Parkplätze möglichst deutlich verringern (entspr. AK Bauen)

Fahrender Verkehr/ÖPNV
- Possenhofener Straße abhängen; Verkehr nicht auf die Hauptstraße ableiten
- Bus statt Auto (Pendlerbus, Badebus, Badeschiff, Verknüpfungszeiten gut abstimmen)
- Seepromenade vom Autoverkehr freihalten
- Infrastruktur für Fahrräder (Wege, Stellplätze)
- Verkehrsberuhigung wie in der Maximilianstraße bzw. Begegnungszone

Irmgard Franken

Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Grundsätzlich soll einvernehmlich der derzeitige Zustand rund um den Bahnhof See und die Seepromenade beseitigt werden und die Sichtbeziehung zwischen Stadt und See verbessert werden.

1 Bahnhofsunterführung

Alle Varianten gehen von einem Abriss der Bauten westlich des Bahnhofs aus.

- Verhandlungen mit der Bahn

2 Lage der Bahnhofsunterführung

Varianten 1 und 2 legen eine neue Unterfürhung in die Achse der Wittelsbacher Straße
Variante 3 behält die jetzige Lage der Unterführung bei (diese Lage wird nach der Befragung und der Ideenwand präferiert).

- Prüfung der Kosten und Verfahrensschritte für Variante 3 (für Variante 1 und 2 liegen die Kosten vor)

3 Lage der Gleise

Variante 1 geht von einer Verlegung der Gleise aus.

- gemäß bestehendem Bahnvertrag

Varianten 2 und 3 gehen von einer Beibehaltung der Gleise aus, gleichwohl müssen die Bahnsteige erhöht werden.

- Nichterfüllung Bahnvertrag, Verhandlungen mit der Bahn

4 Bahnunterführungen am Undosa und Nepomukweg

Die Unterführungen sind in jeder Variante zu verbessern.

- Prüfung bezüglich Kosten und Verfahren, ob nur Verkürzung und geringe Tieferlegung möglich ist

5 Seepromenade

Eine Verbesserung der Seepromenade ist bei allen Varianten möglich.
Eine minimale Präferenz der Stege im Vergleich zu einer Aufschüttung ist aus der Befragung ersichtlich

6 Bahnhofplatz

Bei der Umgestaltung des Bahnhofplatzes sollen übereinstimmend eine Verkehrsberuhigung und Reduzierung der Stellplätze bei gleichzeitiger Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs Priorität haben.

7 Kosten

Um die Transparenz der verschiedenen Varianten zu gewährleisten, sollen bei der Kostenberechnung keine städtischen Baugrundstücksgewinne wie Bay. Hof oder VHS angerechnet werden. (vgl. STAgenda AK Umwelt und Bauen)