

# FAQ's zur Seeanbindung

## Grundsätzliches & Hintergrund:

### 1. Was plant die DB und die Stadt Starnberg? Wo sind Maßnahmen geplant?

Im Zuge des Projekts der Seeanbindung werden die Bahnanlagen an drei Standorten um- beziehungsweise neugebaut.

Der Regionalzughalt soll vom Bahnhof See an den Bahnhof Starnberg Nord verlegt werden, weshalb dort der Bahnsteig verlängert und sowohl für die S-Bahn als auch für den Regionalzug ein barrierefreier Zustieg ermöglicht wird.

Am Bahnhof See wird der verbleibende S-Bahn-Halt durchgängig barrierefrei ausgebaut und die Gleisanlagen werden erheblich reduziert.

Im Bereich des Oberen Seeweges wird mittig zwischen den Streckengleisen in einem Geländeeinschnitt ein Wendegleis gebaut

### 2. Was wird in der Vergleichsvereinbarung geregelt?

Die Rechtsvorgängerin der DB, die Deutsche Bundesbahn, und die Stadt Starnberg haben am 23. Januar 1987 eine Vereinbarung über eine grundlegende Neugestaltung der Bahnanlagen am Bahnhof See in Starnberg sowie die Errichtung eines neu zu bauenden Bahnhofs Starnberg Nord samt P + R Anlage geschlossen sowie hierzu am 19. Februar 1987 einen 1. Nachtrag, am 11./29. Januar 1990 eine Planungsvereinbarung und am 08. Mai 2006 einen 2. Nachtrag geschlossen. Die in diesen Verträgen enthaltenen Maßnahmen wurden teilweise umgesetzt, die geplante Umsetzung der Neugestaltung der Bahnanlagen am Bahnhof See erfolgte bislang jedoch nicht.

Da die Verjährung der wechselseitigen Ansprüche mit Ablauf des Jahres 2017 drohte, kam es zu einem Mediationsverfahren und nach dessen Scheitern zu einer Klage vor dem Verwaltungsgericht München. Trotz dieser Klageerhebung haben die Parteien weiterhin an einer außergerichtlichen Lösung gearbeitet, in deren Zuge am 22. Dezember 2022 eine Vergleichsvereinbarung geschlossen wurde.

In dieser wird die Neugestaltung der Bahnanlagen am Bahnhof See endgültig und umfassend geregelt. Diese Vergleichsvereinbarung kann auf der Homepage der Stadt Starnberg jederzeit eingesehen werden.

### 3. Wie hoch sind die Kosten für das Projekt?

Auf Grundlage einer vertieften Machbarkeitsstudie wurde eine überschlägige Kostenschätzung zum Umbau der Bahnanlagen vorgenommen. Die geschätzten Kosten wurden auf einen angenommenen Realisierungszeitpunkt hin nominalisiert. Die überschlägige Kostenschätzung veranschlagt Kosten in Höhe von 177 Mio EUR.

4. Wie soll das Projekt finanziert werden?

Die Finanzierung des Projekts Seeanbindung wird einerseits vom Erlös freierwerdender Grundstücke im Eigentum der Bahn und der Stadt Starnberg getragen. Andererseits bemühen sich die Stadt Starnberg sowie die Deutsche Bahn um die Einholung von Fördermitteln. Ergänzt wird die Finanzierung durch einen noch nicht definierten Eigenanteil der Stadt Starnberg.

### **Planungen am Bahnhof Nord**

5. Was passiert am Bahnhof Nord?

Züge des Regional- und Fernverkehrs der Deutschen Bahn sollen zukünftig am Bahnhof Nord halten. Die bestehenden zwei Bahnsteige am Bahnhof Nord werden im nördlichen Teil in Richtung des Parkdecks verlängert, um einen barrierefreien Zugang sowohl zu den Zügen als auch den S-Bahnen zu gewährleisten. Die S-Bahn hält im südlichen Teil der beiden Bahnsteige, die dort jeweils 96 cm hoch sind. Die Regionalzüge halten im nördlichen Teil der Bahnsteige, die dort jeweils 76 cm hoch sind. Die unterschiedlichen Bahnsteighöhen verbindet eine barrierefreie Rampe.

6. Warum braucht es unterschiedliche Bahnsteighöhen?

Die unterschiedlichen Bahnsteighöhen sind erforderlich, um den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht zu werden. Hierfür ist ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg sowohl in die S-Bahn als auch in die Züge des Regional- und Fernverkehrs zu gewährleisten. S-Bahnen benötigen dabei eine Bahnsteighöhe von 96 cm, Regionalzüge 76 cm über Schienenoberkante. Die rechtliche Grundlage dafür bildet die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 13 Abs. 1.

7. Müssen für die Maßnahmen am Bahnhof Nord Grundstücke erworben werden?

Da sich die geplanten Maßnahmen auf den Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn befinden, müssen dafür keine Grundstücke erworben werden.

8. Wie wirkt sich die Verlegung des Regionalzughalts auf die Anbindung an den Busverkehr aus?

Der Landkreis ist Aufgabenträger und damit verantwortlich für die Sicherstellung und Organisation des Öffentlichen Personennahverkehrs. Art und Umfang der Buslinien werden dabei in mehrjährigem Rhythmus und in Abstimmung mit den Kommunen an die Bedarfe vor Ort angepasst. Bei Verlegung des Regionalzughalts an den Bahnhof Nord wird das Bussystem in engem Austausch mit den Verkehrsbetrieben an die Zugfahrpläne angepasst.

## Planungen am Bahnhof See

### 9. Was ist am Bahnhof See geplant?

Die Gleisanlagen am Bahnhof See sollen von 4 Gleisen (aktuell) auf 3 Gleise (geplant) reduziert werden. Um diese Neuordnung zu ermöglichen, gibt der Bahnhof See zwei seiner heutigen Funktionen ab: Regionalzüge halten am Bahnhof Nord und das Wende- und Abstellgleis wird 1 km nach Süden verlegt. Im Zuge dieser Neuordnung werden die beiden S-Bahngleise am Bahnhof See außen angeordnet. Das mittlere Gleis wird für die Durchfahrt von Regionalzügen genutzt. An Stelle von 2 Mittelbahnsteigen wird es nur noch 2 Außenbahnsteige mit 210 Metern Länge geben. Dadurch kann die Breite des bestehenden Bahndamms um ca. die Hälfte reduziert werden. Durch Verschlankung der Gleistrasse und den Rückbau nicht mehr erforderlicher Bahnanlagen werden Flächen im Bereich der Seepromenade für die Allgemeinheit nutzbar.

### 10. Welche Vorteile hat der Umbau am Bahnhof See?

Durch die Neuordnung der Gleisanlagen und die Anordnung von Außenbahnsteigen wird es möglich, die Bahnsteige über Rampen o.Ä. barrierefrei zu erreichen. Zusätzlich wird die Personenunterführung erweitert und aufgewertet.

Mit der Verlegung des Regionalzughalts und des Wende- und Abstellgleises und der dadurch möglichen Reduzierung der Gleisanlagen kommt es zu einem Flächengewinn am Bahnhof See. Auf Basis der vertieften Machbarkeitsstudie kann die Seepromenade im Bereich des Münchener Ruder-Clubs bis zu 8 Meter, im Bereich der Bahnofsunterführung bis zu 16 Meter und im Bereich des Undosa bis zu 5 Meter verbreitert werden. Diese Flächengewinne ermöglichen der Stadt Starnberg, auch die Umgebung des Bahnhof See städtebaulich neu zu gestalten.

## Planungen zum Wende- und Abstellgleis

### 11. An welchem Standort wird das Wende- und Abstellgleis aktuell geplant?

Etwa 1 km südlich des Bahnhof See wird ein Wende- und Abstellgleis geplant. Dieses befindet sich nach aktuellem Planungsstand in der Nähe des Oberen Seeweg und wird mittig zwischen den beiden Richtungsgleisen in einem Geländeeinschnitt platziert.

### 12. Warum benötigt man eine Wende- und Abstellgleis?

Für einen reibungslosen Bahnverkehr ist ein Wende- und Abstellgleis zwingend erforderlich. Das Wende- und Abstellgleis sorgt dafür, dass eine S-Bahn von München kommend, wenden kann, falls diese nur bis Starnberg fährt oder eine Störung auf der Strecke nach Tutzing vorliegt. Außerdem kann eine S-Bahn dort über Nacht geparkt werden. Das Wende- und Abstellgleis dient somit dem Wenden, Rangieren und Parken von S-Bahnzügen.

13. Wie ist das Wende- und Abstellgleis geplant?

Das Wende und Abstellgleis wird in einen vorhandenen Geländeeinschnitt geplant. Es hat eine Nutzlänge von mindestens 210 m und liegt mittig zwischen den beiden Streckengleisen. Da die Streckengleise Richtung Tutzing eine Steigung aufweisen und das Wendegleis absolut eben ist, werden haltende Züge vom zunehmend ansteigenden Gelände abgeschirmt. Je nach Erfordernis werden auf den Stützwänden Schallschutzwände geplant. Die in die Jahre gekommene Straßenbrücke wird erneuert und geringfügig verbreitert.

Die Details werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bearbeitet – unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger Starnbergs.

14. Wie weit von den angrenzenden Grundstücken wird die hierfür zu errichtende äußere Begrenzung (Zaun, Abstützungsmauer) entfernt sein?

Ein genauer Abstand kann erst bestimmt werden, sobald die Planung vertieft wird und sowohl statische als auch geologische und hydrogeologische Erkenntnisse und ebensolche zur Baugrundbeschaffenheit vorliegen.

15. Wie breit wird der an den Gleisen neu errichtete Fahrweg für Fahrzeuge der DB-Instandsetzung und Rettungsdienste geplant?

Die Wegebreite wird sich nach dem an dieser Stelle erforderlichen Verkehr richten. Diese werden in der Betrieblichen Aufgabenstellung (Bast) definiert werden und stehen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht fest.

16. Ist dieser Fahrweg ausschließlich durch die neu zu errichtende Stichstraße mit Wendehammer erreichbar und dient diese Stichstraße ausschließlich als Zufahrt für den Fahrweg?

Ja.

## Planung & Genehmigung

17. Welche Planungs- und Bauphasen gibt es grundsätzlich?

Große Infrastrukturprojekte erfordern einen umfangreichen Planungsaufwand. Hierbei sind insbesondere alle technischen, betrieblichen, finanziellen sowie verkehrlichen Aspekte zu berücksichtigen:

**1. Projektvorbereitung & Grundlagenermittlung (Machbarkeitsstudie)**

**2. Vorplanung**

Baugrunduntersuchung, Verhandlung mit Behörden, Bürgerbeteiligung, Erarbeitung eines Planungskonzepts Variantenuntersuchung Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung

**3. Entwurfsplanung**

Vertiefung der Vorplanung und Erstellung einer Kostenberechnung

**4. Genehmigungsplanung**

Erarbeiten und Einreichen der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren inkl. der in den vorigen Leistungsphasen erstellten Konzepte, Pläne und Berechnungen

**5. Ausführungsplanung**

Zeichnerische und rechnerische Darstellung der Ergebnisse der LPH 3 und 4, Erstellung der Pläne inkl. Detailzeichnungen, Massenermittlungen

**6. Vorbereitung, Ausschreibung der Bauleistungen und Mitwirkung bei der Vergabe**

Ausfertigung der Leistungsbeschreibungen mit Leistungsverzeichnissen, Zusammenstellung der Vergabe- und Vertragsunterlagen, Einholen – Prüfen und Werten von Angeboten, Auftragserteilungen

**7. Bauausführung und Objektüberwachung****8. Inbetriebnahme/Projektabschluss****18. In welcher Phase befindet sich das Projekt der "Seeanbindung"?**

Aktuell befindet sich das Projekt "Seeanbindung" in der Projektvorbereitung. Bislang wurden die Rahmenbedingungen einer möglichen Umgestaltung durch eine Machbarkeitsstudie untersucht und die Projektziele in der Vergleichsvereinbarung festgelegt. Nach Sicherstellung der Finanzierung werden die Planungsleistungen ausgeschrieben und das Projekt startet.

**19. Was ist ein Planfeststellungsverfahren?**

Für die Zulassungsentscheidung zu raumbedeutsamen Vorhaben und Infrastrukturmaßnahmen ist ein besonderes Verwaltungsverfahren vorgeschrieben – das Planfeststellungsverfahren. Hier sind die wesentlichen Schritte der Bürger- und Behördenbeteiligung geregelt. Wird ein Vorhaben positiv beurteilt, kommt es zu einem Planfeststellungsbeschluss. Dieser wird nach Abwägung unterschiedlicher Belange, z.B. Naturschutz, Immissionsschutz, Grundwasserverhältnisse, etc. erteilt. Außerdem sind die Pläne, welche im Planfeststellungsverfahren eingereicht werden der Öffentlichkeit zur Einsicht zugänglich zu machen. Alle, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden, haben die Gelegenheit innerhalb einer gesetzlichen Frist Einwendungen zu erheben.