

Stadtgespräch

Projekt: Seeanbindung

Die Stadt rückt näher an den See

Ein lang gehegter Traum nimmt nun Gestalt an. Die Stadt rückt näher an den See. Die Bahntrasse, die Starnberg vom Ufer abschneidet, soll niedriger, schmaler und durchlässiger werden. Plänen, die Bahn in einem Tunnel zu führen oder gar mit einem „Seetunnel“ (für Bahn und Straße) zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen, hat der Stadtrat schon vor Jahren eine Absage erteilt. Dagegen sprachen nicht nur deutlich höhere Kosten, sondern auch Zweifel an der technischen Durchführbarkeit und – beim Seetunnel – der erhebliche Eingriff in die Natur.

■ Ein Bündel von Ideen

Mit diesem „Stadtgespräch“ möchten wir Ihnen die aktuellen Pläne vorstellen. Sie beruhen auf einem Ideenwettbewerb, den die Stadt Starnberg durchgeführt hat. Dessen preisgekrönte Vorschläge sind nun so konkret ausgearbeitet, dass sie mit den Bürgern und im Stadtrat diskutiert werden können. Mit einem

Bündel an Maßnahmen soll das Ziel der „Seeanbindung“ der Innenstadt vom Löwen an der Südspitze der Seepromenade bis zur Georgenbach-Mündung im Norden erreicht werden. Dazu zählen die Absenkung des Gleiskörpers um fast einen Meter, eine neue und drei neu gestaltete Unterführungen zum See. Durch die Verringerung der Gleiszahl und die Veränderung der Radien wird Platz für die Uferpromenade gewonnen.

■ Die Schwerpunkte

Auf den ersten beiden Seiten dieser Ausgabe informieren wir Sie über die Schwerpunkte auf der südlichen Seepromenade und am südlichen Bahnhofplatz. Die beiden Mittelseiten skizzieren, wie der neue Seebahnhof aussehen soll. Die Seiten 6 und 7 zeigen die geplanten Verbesserungen nordöstlich des Bahnhofs von der Kaiser-Wilhelm-Straße über den Seespitz bis zum Hafengelände. Die letzte Seite liefert Fakten zum Zeitplan und zu den Kosten.

Freier Blick von der Wittelsbacherstraße auf See und Berge



Südliche See- und Stadtpromenade

Seeterrassen, breite Passagen
und ein „Fenster zum See“

JETZT



Eine Reihe unansehnlicher Gebäude versperrt an der Einmündung der Wittelsbacherstraße in den Bahnhofplatz den Blick auf den See. Wenn sie abgebrochen werden, die Bahnsteige weiter nach Osten rücken und die Gleise 90 Zentimeter tiefer liegen, öffnet sich das „Seefenster“.

Im Nordosten des Bahnhofs lassen sich durch eine geänderte Gleisführung zusätzliche öffentliche Uferzonen gewinnen. Einen Flächenzuwachs durch den Abbruch von Gleisen und Gebäuden gibt es auch im Süden, allerdings nur auf der Stadtseite am Bahnhofplatz.

■ Die Promenade wird größer

Im Bereich der Fischerhütten sollen Flächen in den See aufgeschüttet werden. Die Hütten und Stege der Starnberger Fischer errichtet man neu. An ihrem heutigen Erscheinungsbild soll sich aber nichts ändern. Der Flächenzuwachs an Land tangiert Flora und Fauna des Sees. Allerdings ist auch die jetzige Seepromenade durch Aufschüttung entstanden.

■ Hochsitz mit Aussicht

Diskussionen wird es vermutlich auch jenseits der Bahngleise am Bahnhofplatz geben. Hier ist eine zum See hin abgestufte Hochterrasse geplant. Unter ihr sollen Geschäfte und Cafés Platz finden, die mit Glaspavillons oben aus den Freiflächen ragen. Ob sich diese „Seeterrassen“ mit dem vertrauten Bild des Bayerischen Hofes und der Alten Oberschule vertragen: Über diese Frage wird vermutlich rege debattiert.

■ Stufen für Wasserspiele

Wenig verändern wird sich der Park am See zwischen Undosa und MRSV. Hier wollen die Planer nur das Ufer attraktiver machen. Die jetzige Steinmauer soll breiten Stufen und einem Holzsteg weichen. Bei einem Spektakel auf dem See – etwa dem Fischerstechen – kann man hier gemütlich sitzen. An der Neugestaltung der Unterführung zur Bahnhofstraße und zum Museum lässt sich ablesen, wie sehr sich das Gleisband verschlankt. Nur noch 22 Meter (heute 33) wird die „Röhre“ lang sein, dafür bis zu 10 Meter breit. Weil nur noch zwei Gleise sie überqueren, bleibt in der Mitte ein großes Lichtfenster frei. Im Bereich Undosa und Museumsunterführung wird der neue Gleiskörper mit begrünten Stützmauern statt einer Böschung errichtet. Auch das bringt an dieser Engstelle Platzgewinn.



NACHHER



Großes Bild: Freier Blick von der Wittelsbacherstraße auf See und Berge

Kleines Bild oben links: Eine abgestufte Hochterrasse mit Glas-Pavillons soll den südlichen Bahnhofplatz begrenzen. Darunter sind Läden und Gastronomie geplant.

Kleines Bild oben rechts: Die Skizze stellt den künftigen Verlauf von Bahn und Seepromenade vom Undosa (links unten) bis zur Ludwigsstraße dar. Grün sind die Flächen, die durch die neue Bahntrasse (orange) gewonnen werden. Blau dargestellt sind die Aufschüttungen im Bereich der Fischerhütten und am Seespitz.

■ Seepromenade und Stadtpromenade

Die Bahn verschwindet nicht, aber sie soll Stadt und See nicht mehr trennen. Sowohl auf dem Bahnhofplatz wie auf der Seepromenade wird deshalb eine Allee die Gleise begleiten. Prunkstück aber ist die Einmündung der Wittelsbacherstraße auf den Bahnhofplatz. „Seefenster“ nennen die Planer diesen Bereich.

■ Freier Blick zum See

Das ist nicht zuviel versprochen. Dieses Fenster wird weit offen stehen. Alle Gebäude bis auf den schönen alten Bahnhof sollen verschwinden, die Ladenflächen finden in den neuen „Seeterrassen“ im Südwesten Platz. Die Bahnsteige mit ihren Dächern rücken dagegen nach Nordosten. So behindert zwischen Bahnhof und „Seeterrassen“ nichts den Blick auf See und Berge, zumal die Gleise 90 Zentimeter tiefer liegen werden.

■ Lichtes Tor statt enger Röhre

Eine Folge davon ist nicht zu vermeiden: In die neue Unterführung am Bahnhofplatz geht es entsprechend tiefer hinab. Beklemmung muss aber niemand befürchten. Statt heute 40 Meter ist der neue Tunnel nur knappe 25 Meter lang, statt heute sechs Meter aber ganze 30 Meter breit. Die drei Gleise über den Passanten lassen zwei große Lichtöffnungen frei. Entsprechend breit sind auch die Treppen, die nach unten und hinauf zur Seepromenade führen. Wie heute landet man dann direkt am Dampfersteg.

Und wie wird es auf der Stadtseite aussehen? Der Bahnhofplatz und die angrenzende Wittelsbacherstraße sollen verkehrsberuhigte Zone werden, die nur noch dem Binnenverkehr dienen. Der B 2-Tunnel zur Entlastung der Stadt vom Durchgangsverkehr wird diese Wirkung noch verstärken.

Bahnplanung Seebahnhof

Alles wird neu am Starnberger Seebahnhof



So soll der neue Seebahnhof aussehen: Nur noch zwei Bahnsteige und drei Gleise. Auf der Stadtseite hält die S-Bahn aus München, auf der Seeseite die Tutzingener S-Bahn. In der Mitte fährt der Regionalzug auf einem eigenen Gleisbett. Aufzüge, Rampen und genau angepasste Bahnsteige ermöglichen einen barrierefreien Zugang. Auf der Seeseite großzügige öffentliche Flächen.

In der Rekordzeit von acht Monaten wurde 1854 die Bahnstrecke von Pasing nach Starnberg gebaut. Am See befestigte man für die Gleise die sumpfige Uferzone, die sich in Staatsbesitz befand. Das ersparte teure und langwierige Grundstücksverhandlungen. Niemand konnte ahnen, dass daraus einmal eine im Stundentakt befahrene Eilzugstrecke und ein wichtiger Zweig der S-Bahn entstehen würden.

■ Der Vertrag

Im Lauf der Jahre nahm der Starnberger Bahnhof an Umfang zu. Rangier-, Überhol- und Abstellgleise entstanden, dazu Betriebsgebäude und Güterhallen. Am Ende des 20. Jahrhunderts wurde das alles nicht mehr so recht gebraucht. Die Bahn diente vor allem dem Pendler- und Naherholungsverkehr. 1987 schlossen Stadt und Deutsche Bahn eine Vereinbarung: Die Stadt zahlt die Umgestaltung der Bahnanlagen. Die Deutsche Bahn übereignet ihr im Gegenzug wertvolle frei werdende Betriebsflächen.

■ Der zweite Schritt

Als erster Schritt wurde der Bahnhof Nord gebaut, der die Pendler mit ausreichenden Parkplätzen an den Stadtrand lockt. Als zweiter Schritt steht nun die Erneuerung des Seebahnhofs an. Eng mit ihr verbunden ist eine Aufwertung der Uferzone im Osten des Bahnhofs (siehe Seite 6 und 7). Betrachtet man auf

dem Stadtplan die heutige Gleistrasse, dann wird deutlich, dass sie mit einer bauchigen Kurve in den Seebahnhof einmündet. Wenn man bei der Erneuerung des Bahnhofs diese Kurve abflacht, werden öffentliche Flächen auf der Seeseite (siehe Grafik auf Seite 5) gewonnen.

■ Neue Unterführung

Zusätzlich zur zentralen Passage zwischen Bahnhofplatz und Dampfersteg wird eine neue Unterführung an der Einmündung der Kaiser-Wilhelm-Straße gebaut. Sie erschließt die Bahnsteige auf der Ostseite. Neben Treppen wird der Bau mit Rampen ausgestattet sein und damit einen barrierefreien Zugang für Rollstuhlfahrer oder Familien mit Kinderwagen bieten. Auch künftig wird es eine – zwar begrenzte – Anzahl von Park&Rideplätzen geben.

■ Stadtbahnsteig

Zwischen diesen beiden Bauwerken befinden sich zwei Bahnsteige und drei Gleise. Wer mit der S-Bahn aus München kommt, gelangt vom Bahnsteig direkt in die Stadt. Den zweiten Bahnsteig teilen sich die S-Bahn aus Tutzing auf der Seeseite und der Regionalzug von und nach Kochel auf dem Mittelgleis. Letzterer braucht ein eigenes Gleisbett, weil sich die Einstiegshöhen von S-Bahn-Garnituren und DB-Zügen um 20 Zentimeter unterscheiden.



Kleines Bild links:
Mehr Platz: Ein Vergleich des alten (rot) und des neuen (blau) Gleiskörpers zeigt, wie die Stadt durch den Rückbau Flächen gewinnt.

Kleines Bild rechts:
Vier statt drei Unterführungen werden künftig die Stadt mit der Seepromenade verbinden. Neu ist die Unterführung an der Kaiser-Wilhelm-Straße (zweite von rechts). Die schon vorhandenen Durchlässe werden kürzer, breiter und lichter.

■ Attraktiver und komfortabler

Für die am Seebahnhof wartenden Fahrgäste wird vieles attraktiver und komfortabler werden. Die Planung sieht unter anderem neue Bahnsteigdächer vor. Jeder Bahnsteig wird von der neuen Unterführung an der Kaiser-Wilhelm-Straße aus mit einem Aufzug oder einer Rampe zu erreichen sein und einen barrierefreien Einstieg in den Zug ermöglichen. Ein taktiles Leitsystem mit ertastbaren Mustern wird Sehbehinderten die Orientierung erleichtern.

Digitale Zugzielanzeiger werden die Passagiere informieren und moderne Beleuchtungsanlagen sollen für Sicherheit und Wohlfühl sorgen.

■ Weniger Lärm

Mit der Umgestaltung des Seebahnhofs erneuert die Bundesbahn auch die Oberleitungen, die Starkstromanlagen und die Leit- und Sicherungstechnik. Ausführliche Untersuchungen haben die Bahnplaner dem Immissionsschutz gewidmet. Sie zeigen, dass ein flacherer Kurvenverlauf am Seebahnhof die Lärmwerte senkt statt steigert.

Seespitz bis Nepomukweg

Am Seespitz entsteht ein neuer Park



Links: So ist es heute – die Bahngleise machen sich breiter als nötig, in einer großen Kurve schwenkt die Trasse zum Bahnhof ein. Oben: Wenn man die Streckenführung abflacht und den Gleiskörper verschlankt, wird am Seespitz ein neuer Park gewonnen.

■ Die Bahn macht Platz

Eigentlich eine ganz hübsche Gegend, wenn man nur irgendwo sitzen oder liegen und zum See schauen könnte. Das kann man, sobald die Planung für diesen Bereich Wirklichkeit geworden ist. Gerade hier, an dieser Engstelle, lassen sich durch die Verlegung der Gleise erhebliche Freiflächen am See gewinnen, die zum Pendant des Parks an der südlichen Seepromenade werden können.

■ Sonnen, speisen und flanieren

Mit diesen Pfunden wollen die Planer wuchern. Ein Pflanzbeet mit Sitzmauer soll diesen neuen Park zum Bahnkörper abgrenzen. Davor liegen großzügige Freiflächen zum Spielen, Liegen und Sonnen. Zum See hin stuft sich der neue Seespitz mit Liegeterrassen ab, die in einem flachen Kieselstrand enden. Natürlich soll es auch wieder ein „Strandcafé“ geben. Die Fantasie reicht sogar bis zu einem Aussichtsturm am Seespitz, der zu einem neuen Wahrzeichen der Stadtsilhouette werden könnte.

Durch die neue Unterführung an der Kaiser-Wilhelm-Straße kommt man nicht nur schnell zur S-Bahn nach München. Sie erschließt auch eine der Attraktionen der „Seeanbindung“. Jeder kennt die heutige Situation: Gleich nach dem „Strandcafé“ und dem „Seespitz“ ist der nördliche Teil der Seepromenade zu Ende. Sie mündet in einen schmalen, von Zaun und Hecke flankierten Weg, der – vorbei am Münchner Ruderclub und am Hafen der Schifffahrt – zum Georgenbach und zum Strandbad führt.



Liege- und Sitzflächen am Ufer, davor ein Kieselstrand: so stellen sich die Planer den neuen Seespitz vor. Dahinter bleibt noch viel Platz zum Flanieren und für ein Café mit Sonnenterrasse.

■ Begrünte Stadtseite

Einen Blick auf diese Herrlichkeit wird man schon von der neuen Unterführung an der Kaiser-Wilhelm-Straße aus haben. Wie sie soll auch der Seepark-Ausbau mit flachen Rampen behindertengerecht sein. Das Prinzip, dass die Seepromenade jenseits des Gleiskörpers eine Entsprechung in der Stadt finden soll, setzt sich auch nordöstlich des Bahnhofs fort. Eine Allee führt den Gleisen entlang zur Ludwigstraße, an der Wohn- und Bürobauten geplant sind.

■ Passage statt Durchschlupf

Auch die kleine Bahn-Unterführung von der Ludwigstraße zum Nepomukweg soll aufgewertet werden. Statt jetzt zwei wird sie fast zehn Meter breit und bekommt komfortable Rampen. Sie sollen diesen bisherigen „Durchschlupf“ für Familien mit Kindern und für Radler attraktiv machen. Man kommt dann bequem zum Jugendzentrum am Nepomukweg, zum Festplatz am Landratsamt, zum „Wasserpark“ oder zu den Stränden in Percha.

■ Doppelt soviel Seepromenade

So besteht die „Seeanbindung“ aus einer Fülle von Lösungen im Detail, die sich insgesamt zu einem „großen Wurf“ bündeln. Zählt man heute die öffentlich erlebbaren Flächen der Starnberger Seepromenade zusammen, kommt man auf 9.200 Quadratmeter. Wird die Planung so verwirklicht, wie sie jetzt vorliegt, steht den Starnbergern und ihren Besuchern künftig mehr als das Doppelte als Erlebnisraum am See offen: 25.000 Quadratmeter. Dazu kommt noch die „Stadtpromenade“ auf der anderen Seite der Gleise: ein – bis auf das Seefenster – durchgehender Grünzug von der Alten Oberschule bis zur Ludwigstraße. Dass das Geld der Bürger dafür gut angelegt ist, zeigen die Besucherzahlen. Schon heute flanieren auf der Seepromenade an einem schönen Sommertag durchschnittlich 15.000 Erholungssuchende.

Eine Übersicht der Kosten und den Zeitplan für die Verwirklichung des Projekts finden Sie auf Seite 8.