

# Das ist keine Wahlwerbung für eine Partei

Es sollen hier aber die Fakten, die den B2-Tunnel und die Seeanbindung betreffen, dargestellt werden. Leider werden in den „Informationsbroschüren“ unter den Titeln „Starnberger Wahrheit und „Schöner zum See“ viele Dinge behauptet, die nicht den Tatsachen entsprechen. Die in diesen Blättern enthaltenen Unwahrheiten und Verunglimpfungen bedürfen einer Richtigstellung.

## B2 Tunnel / Umfahrung

### Behauptet wird:

Der Bund würde auch eine Nord-Ost-Umfahrung bezahlen.

### Fakt ist:

Der Bund baut und bezahlt aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses nur den Tunnel. Er sieht in der Nord-Ost-Umfahrung keine genehmigungsfähige Alternative. (Natur- Wasser-, Landschaftsschutz und Flora-Fauna-Habitat).

### Behauptet wurde:

Planung und Bau einer Nord-Ost-Umfahrung könne binnen sechs Jahren erledigt sein.

### Fakt ist:

Die Planungs- und Genehmigungs- und Bauzeit der Umfahrung von Ober-/ Unterbrunn hat - obwohl hier keine derartigen Probleme wie Wasserschutzgebiete, Landschaftsschutz und Flora- und Fauna Habitat etc. bestanden – 28 Jahre gedauert. Sollte eine Nord-Ost-Umfahrung je gebaut werden, wird es ähnlich lange dauern.

### Behauptet wird:

Für den Bau des Tunnels wird wertvoller Baumbestand geopfert.

### Fakt ist:

Im Vergleich zu einer Nord-Ost-Umfahrung ist die Menge der zu fällenden Einzelbäume sehr gering.

### Behauptet wird:

Für den Bau des Tunnels gibt es 64 Baustellen in der Stadt.

### Fakt ist:

Wenn bei einem Bauwerk jedes Gewerk einzeln gezählt wird (z.B. Erdaushub, Wasser- Kanal- und Wasseranschluss, Errichtung des Gebäudes und von Zäunen) kommt man auch bei dem Bau eines Einfamilienhauses auf viele Einzelbaustellen.

Das eigentliche Tunnelstück selbst wird in bergmännischer Bauweise mit einer Tunnelbohrmaschine (zwischen der Senke auf Höhe der Franz-Heidinger-Straße und der Senke beim McDonalds-Restaurant) errichtet. Nur die notwendigen Umbauarbeiten der jeweiligen Straßenstücke vor diesem Tunnelstück sowie die Notausstiege, Zugangsschächte zu den Dükern und der notwendige Kamin werden in teilweise oberirdischer Bauweise errichtet.

### **Behauptet wird:**

Der Bau des Tunnelkamins ist aufgrund der immer schadstoffärmer werdenden Autos nicht mehr notwendig.

### **Fakt ist:**

Spätesten seit dem Dieselskandal ist öffentlich bekannt, dass die Schadstoffangaben der Fahrzeughersteller gefälscht werden. Verbrennungs-motoren werden auch weiterhin giftige Abgase ausstoßen. Wie der Schornstein in jedem Wohngebäude führt der Kamin die für den Menschen schädlichen Abgase direkt in höhere Luftschichten ab.

### **Behauptet wird:**

Mit dem Tunnelkamin entsteht ein gigantisches Bauwerk, welches den Schlossgarten verschandelt.

### **Fakt ist:**

Der oberirdisch sichtbare Teil des Tunnelkamins wird in seiner Erscheinung (Größe und Höhe) an den in der Schlossmauer bereits vorhandenen Turm angepasst sein. Die optische Erscheinung des Schlossgartens wird dadurch kaum verändert.

### **Behauptet wird:**

Tunnelbefürworter sind in Besitz von Immobilien in der Nähe des Tunnels. Durch entstehende Schäden der Gebäude durch den Tunnelbau könnten sich die Tunnelbefürworter die Gebäude auf Staatskosten sanieren lassen.

### **Fakt ist:**

Das Auftreten von geringen Setzungen bei Gebäuden auf dem Tunnel im Bereich von 1-2 cm kann nicht vollkommen ausgeschlossen werden.

Die Angst vor möglichen Schäden ist vermutlich für einige Besitzer dieser Immobilien Grund für Ihren erbitterten Kampf gegen den Tunnel (Illguth, Pfister, Ziebart)

Um etwaige Schäden von bestehenden Schäden unterscheiden zu können, wird eine Beweissicherung vor und nach dem Tunnelbau durchgeführt. Eventuell durch den Tunnel entstandene Schäden- und nur diese- trägt der Bund.

## **Seeanbindung**

### **Behauptet wird:**

Der Verein „Schöner zum See“ will die Bürger schöner zum See bringen.

### **Fakt ist:**

Der Flyer des Vereins will das Bahnhofsumfeld im Wesentlichen unverändert lassen.

Das Gebäude südlich des Bahnhofs, das einen Seeblick aus der Wittelsbacher Straße verstellt, soll bleiben.

Die engen und dunklen Unterführungen, die die Stadt und uns Bürger quasi vom See abschneiden, bleiben bestehen.

Die Höhenlage des Gleisbetts, das derzeit den Blick auf Berge und See versperrt, bleibt in der Planung „Schöner zum See“ unangetastet.

Die gemeinsam mit der Bahn erarbeiteten Entwürfe der Seeanbindung hingegen beinhalten einen Abbruch dieses Gebäudes und der Gebäude nördlich des Bahnhofs sowie ein Absenken des Gleisbetts, was Grundlage ist, um freien Blick auf See und die Berge zu ermöglichen.

In allen aktuellen Planungen zur Seeanbindung sind neue, durch ihre Breite und reduzierte Länge einladende Unterführungen zum See vorgesehen.

Leider wurden alle Unterlagen und Entwürfe zur Seeanbindung durch Frau Bürgermeisterin John von der Webseite der Stadt Starnberg entfernt.

Alle Visionen und Ideen gibt es aber unter [www.seeanbindung.de](http://www.seeanbindung.de)

### **Behauptet wird:**

Die Seeanbindung würde durch den Bau von neuen Luxus-immobilien gegenfinanziert, die wiederum den Seeblick verstellen würden.

### **Fakt ist:**

Keiner der Entwürfe zur Seeanbindung beinhaltet eine massive, den Blick auf See und Berge, versperrende Bebauung entlang der Bahnlinie. Im Gegenteil.

Erst durch die Seeanbindung (Einhalten der Verträge mit der Bahn) besteht für die Stadt die Möglichkeit die den Blick verstellenden Gebäude zu reduzieren.

### **Behauptet wird:**

Patrick Janik will ein Abstellgleis, auf dem ständig Züge stehen, die den Seeblick versperren.

### **Fakt ist:**

Das „Wendegleis“ ist keinesfalls ein Abstellgleis als Dauerparkplatz. Der 20 Minutentakt der S-Bahn endet zu bestimmten Zeiten (derzeit nachts 21:05 Uhr bis 06:45) in Starnberg.

In diesem Zeitraum bleibt die S-Bahn in Starnberg stehen, bis sie fahrplanmäßig wieder Richtung München fährt.

Dieser Halt ist betriebsbedingt und findet entweder auf dem sogenannten Wendegleis oder im Bahnhof selbst statt- der dann aber ein Gleis mehr benötigt.

### **Behauptet wird:**

Prof. Otto Gassner würde durch den Verkauf eigener Grundstücke im Bereich der Seeanbindung profitieren

### **Fakt ist:**

Weder Prof. Gassner noch seine Familie besitzen Immobilien in diesem Bereich. Privates Flächeneigentum von Starnberger Bürgern gab und gibt es also auf Bahnflächen nie. Andere Informationen sind schlichte Lügen.

### **Behauptet wird:**

Man könne die Bahnverträge einfach auslaufen lassen.

### **Fakt ist:**

Die Errichtung des Bahnhofs Nord, der die Starnberger Innenstadt von einem Großteil des Bus- und Park&Ride-Verkehrs entlastet hat, war bereits Gegenstand dieser Verträge.

Verträge laufen nicht einfach aus.

Die irrige Rechtsauffassung und das Verhalten von Frau John hat zur Klage der Bahn gegen die Stadt Starnberg mit noch nicht absehbaren Folgen geführt.

## **Haushalt**

### **Behauptet wird:**

Frau John hätte die Schulden der Stadt auf einen historischen Tiefstand reduziert

### **Fakt ist:**

Frau John hat die Rücklagen der Stadt auf einen historischen Tiefstand reduziert - von 30 Millionen auf nahezu Null, eine Neuverschuldung von 36 Millionen ist geplant.

## **Fazit:**

**Der B2-Tunnel ermöglicht den Starnberger Bürgern durch die Wegnahme eines Großteils des Durchgangsverkehrs erstmals die Möglichkeit, die dann entlastete Hauptstraße endlich attraktiv und lebenswert zu gestalten.**

**Die Bahnverträge der Seeanbindung, die zwischen Stadt Starnberg und Deutscher Bahn bestehen, bieten die einmalige Chance, die freiwerdenden Bahnflächen zu erwerben und Bahnhofsumfeld und Seepromenade attraktiv umzugestalten.**

**Die Planung des „neuen“ Bahnhofs und der Neugestaltung der freiwerdenden Flächen auf der Stadtseite und der Seepromenade war in der Vergangenheit Gegenstand zahlreicher Wettbewerbe und runder Tische mit Beteiligung der Starnberger Bürger.**

**Diese Planungen auf Basis der Bahnverträge fanden immer in Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Bahn statt.**

**Mit Amtsübernahme durch Frau John wurde der Dialog mit der Bahn und die Weiterführung der Planungen abrupt beendet.**

**Trotz eindeutiger Beschlüsse des Stadtrates und Auftrag an Frau John wurden die Gespräche von ihr in rechtswidriger Weise verweigert.**

**Die Verweigerungshaltung durch Frau John hat letztlich zur Klage der Bahn gegen die Stadt Starnberg mit noch nicht absehbaren Folgen geführt**

**Solange diese Klage anhängig ist, wird sich am Bahnhof See definitiv nichts verändern.**

**So lange die Flächen rund um den Bahnhof der Deutschen Bahn gehören, haben wir weder Einfluss auf einen Abriss der uns seit Jahrzehnten den freien Blick auf See und Berge versperrenden Gebäuderiegels noch auf die Gestaltung der Bahnflächen. Im Gegenteil: Es besteht die Gefahr, dass die Bahn auf diesem Gelände nach eigenen Vorstellungen Gebäude errichtet, ohne dass die Stadt hier ein Mitsprache- oder Vetorecht hätte.**

**Verantwortlich dafür, dass uns der unhaltbare Zustand am Bahnhof See auf nicht absehbare Zeit erhalten bleibt oder der Seeblick durch die Bahn verbaut wird, sind damit Frau John und Ihre Unterstützer von der WPS und „Schöner zum See“.**

**Warum sich einige Bürgerinitiativen, Vereine sowie deren politischen Arme (BMS, WPS sowie die derzeitige Bürgermeisterin) sich derart vehement und mit unlauteren Mitteln (Streuung von Desinformation, Diffamierungen etc.) gegen diese beiden Projekte stemmen und sich einem sachlichen Austausch entziehen, ist rational nicht nachvollziehbar.**

**Vermutlich trifft der häufig geäußerte Verdacht zu, dass die Köpfe dieser Bürgerinitiativen, Vereine und Wählergruppierungen jegliche Veränderung verhindern wollen, da sie davon ausgehen, nicht mehr von den positiven Seiten zu profitieren und jegliche Baustelle in Starnberg verhindern wollen.**

**Das dieses Verhalten nicht dem Wohle Starnbergs dient, liegt auf der Hand.**