



# WÄHLERGEMEINSCHAFT PRO STARNBERG!

WG PRO STARNBERG . Prof. Dr. G. Picker Stuckstr. 1 - 82319 Starnberg

Stuckstr. 1 · 82319 Starnberg  
**Telefon** 0 81 51 / 15471  
**Fax** 0 81 51 / 999559

Starnberg, den 11. September 2012

## Pressemitteilung

### WPS will schöner zum See ohne Gleis-Verlegung, See-Aufschüttung und Ausverkauf stadteigener Immobilien

Das Ausscheiden der WPS aus dem Arbeitskreis "See-Anbindung" haben die GRÜNEN offensichtlich nicht verdaut, kommen ihre Vordenker doch mit dem jüngst vollzogenen Schwenk zur "großen" See-Anbindung als Wendehälse in Erklärungsnot. Die bisher von den GRÜNEN bevorzugte "kleine" Lösung, d.h. eine See-Anbindung ohne Gleisverlegung, wird über Bord geworfen, weil man im Fahrwasser der UWG schwimmt, ohne Rücksicht auf Verluste. Der Schwenk zu der Vision der Bahn von einer durch die Stadt bezahlten Gleisverlegung, welche die Geschwindigkeitsbeschränkung im Stadtgebiet von derzeit 60 km/h aufhebt, kann nicht im Interesse der Bürger und damit der Stadt sein.

Die plumpen Verbal-Attacken der grünen Vordenker sind nichts anderes als ein Ablenkungsmanöver von Widersprüchen, in welche sich die Parteiführung verstrickt hat. Denn eine Gleisverlegung mit größeren Radien zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bedingt rein geometrisch, dass sich die S-Kurve durch Starnberg im Norden in Richtung Innenstadt verschiebt (bis 3 m an das historische Bahnhofsgebäude) und im Süden in Richtung See (bis 3 m an das Undosa-Gebäude). Der see-seitige Flächenverlust infolge der Verschiebung auf der Südkurve hat nach der Planung der Wettbewerbslösung (Architekturbüro Morpho-Logic, München) zur Folge, dass die Promenade und die Bootshütten "ins Wasser fallen". Damit die Bürger weiterhin promenieren können, wäre eine Aufschüttung des Sees oder eine Deckelung der Wasseroberfläche mit Holzplattformen und Stegen zwingend erforderlich.

Nach der europäischen FFH-Richtlinie von 1992 zum Schutz von Pflanzen (Flora), Tieren (Fauna) und Lebensräumen (Habitaten) ist der See ein Schutzgebiet höchsten Ranges. Eine See-Aufschüttung wäre ein in Bayern einmaliger Vorgang, der keinesfalls durch Ausgleichsmaßnahmen kompensierbar wäre. Bei nüchterner Betrachtung muss man zur Kenntnis nehmen, dass die geplante Gleisverlegung unter Beachtung des Naturschutzes grundsätzlich nicht möglich ist.

#### Vorstand:

- **1. Vorsitzender:** Prof. Dr. Günther Picker • **2. Vorsitzender:** Georg Stahl
- **Schatzmeisterin:** Angelika Kammerl • **Schriftführer:** Dr. Klaus Rieskamp
- **Weiteres Vorstandsmitglied:** Prof. Dr. Helmut Bomhard
- **Gegründet:** 14.03.2007 – Eingetragen Registergericht München VR 200 991

#### Bankverbindung:

- Konto-Nr. 171 65 895 • BLZ 702 501 50 • Kreissparkasse München Starnberg

#### Steuer-Nr.:

- **117 / 111 / 50996 – Finanzamt Fürstenfeldbruck**
- Der Verein ist berechtigt Zuwendungsbescheinigungen gemäß § 34 EStG auszustellen.

Bei Abschluss des Bahnvertrages 1987 war die Nachhaltigkeit von Projekten noch nicht das zentrale Thema. Doch mit der Agenda 21 und den geänderten Naturschutzgesetzen hätte die einschlägige Beurteilung spätestens ab 1992 eine Rolle spielen müssen. Zu diesem Zeitpunkt hatte man sich auf der Konferenz der Vereinten Nationen in Rio auf verbindliche Leitlinien zum Schutz einer nachhaltigen Entwicklung geeinigt. Demnach sind für die Bewertung von Projekten die Kriterien Ökologie, Ökonomie und Soziales gleichermaßen zu berücksichtigen und abzuwägen.

Nach diesen Kriterien ist der Bahnvertrag von 1987 auch ökonomisch nicht nachhaltig. Denn die im Gegenzug der Stadt vertraglich zugesagten, nicht mehr betriebsnotwendigen Bahngrundstücke leisten wertmäßig kaum einen Beitrag zur Finanzierung der Gleis-Verlegung, welche die Stadt allein in der Größenordnung von 100 Mio. Euro zu tragen hätte. Nutzt man diese Bahngrundstücke als Grünflächen, um die Promenade zu vergrößern, dann kann man nicht Baulandpreise dafür bezahlen. Nutzt man diese Flächen aber als Bauland, was die Stadt aufgrund ihrer Planungshoheit könnte, dann muss man beim Bodenwert eine starke Wertminderung berücksichtigen, die durch den Bahnlärm und katastrophale Bodenverhältnisse bedingt ist. Die Stadt Radolfzell am Bodensee hat beispielsweise erst vor kurzem von der Bahn 19.300 m<sup>2</sup> in vergleichbarer Lage für lediglich 26,86 €/m<sup>2</sup> gekauft.

Bei einer realistischen Kalkulation der überlassenen Bahngrundstücke würde sich eine Finanzierungslücke in zweistelliger Millionenhöhe auftun. Diese müsste durch den Verkauf wertvoller, stadteigener Immobilien geschlossen werden, etwa durch den Verkauf des Bayerischen Hofes oder der alten Oberschule an Bauträger. Zur Wertsteigerung dieser Grundstücke müsste weiteres Baurecht geschaffen und mitverkauft werden. Die massive Neubebauung im Seeuferbereich würde die Situation am See geradezu verschlimmern. Es wäre eine grandiose Verschlimmderung!

Die geplante "Gleis-Verlegung mit See-Verbauung" ist ferner unsozial in mehrfacher Hinsicht und verstößt damit gegen die Grundsätze der Agenda 21. So werden die Anlieger in ihrer Wohnqualität und Gesundheit durch einen höheren Lärmpegel bei Tempo 80 stark beeinträchtigt. Gäbe es die Geschwindigkeitsbeschränkung im Stadtgebiet auf 60 km/h nämlich nicht, dann müsste sie geradezu gefordert werden! Lärmschutzwände wären bei einer Geschwindigkeitserhöhung zwingend erforderlich. Die GRÜNEN, die stets für die "Entschleunigung" des Verkehrs plädieren, sollten ihren Meinungsumschwung auch in diesem Punkt gründlich überdenken.

Schließlich ist das Projekt "Gleis-Verlegung mit See-Verbauung" eine monströse Immobilienblase, deren Nutzen in keinem Verhältnis zum Aufwand steht.

Die WPS wird sich weiterhin für eine nachhaltige "kleine" Lösung des Seezugangs einsetzen. Wie die Aktion "Seezugang 2012" gezeigt hat, ist beim Bürger eine schrittweise und zeitnahe Verbesserung des gegenwärtigen Bestandes ohne kostspielige Gleisverlegung angesagt. 1.400 Unterschriften sind nicht umsonst!

Wir können nicht den nachfolgenden Generationen eine in Beton gegossene, nutzlose Gleisverlegung und einen Schuldenberg hinterlassen!

Starnberg, den 11. September 2012