

Ergebnisnotiz Gespräch Deutsche Bahn/SzS e.V

am 14.03.2013

Ort/Zeit: DB München, 1730 – 1845 h

Teilnehmer: Herren Josel (DB-Konzernbevollmächtigter Bayern), Brzosa (DB Netz), Hamann (DB Station&Service), Dr. Bischoff, Dr. Krawitz, Ardelt (alle Vereinsvertreter „Schöner zum See“, Starnberg)

Gesprächsergebnis:

In Abstimmung mit Herrn Dr. Gassner, der nicht teilnehmen konnte, und dem Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Herrn Grube, fand am 14.2.2013 ein informelles Gespräch zwischen Vertretern des Vereins „Schöner zum See“ und Bahnvertretern statt. Gegenstand des Gesprächs war es, die DB über die eskalierende Konfliktsituation hinsichtlich des aktuellen Starnberger Projektes „Seeanbindung“ zu informieren, die Ablehnungsgründe der Bürgerinitiative SzS einer auf der Grundlage völlig überholter Bahnverträge von 1987 geplanten oberirdischen Gleisverlegung incl. Bahnhofsneubau am See zu erläutern und insbesondere die Interessenlage der DB bei diesem Vorhaben zu hinterfragen. Die SzS-Vertreter machten deutlich, dass ihr Ziel des Gesprächs sei, auf der Grundlage gesicherter Erkenntnisse Spielräume für eine alle Beteiligten befriedigende Lösung der Bahnsituation im Seebereich Starnbergs auszuloten.

Die SzS-Vertreter gaben eingangs einen knappen Überblick über die Historie, Struktur, Ziele und Aktionen des Vereins, der mit den Bürgern für eine bezahlbare und attraktive Neugestaltung der Anbindung Starnbergs an seinen See eintritt. Sie erläuterten die gravierenden städtebaulichen, ökologischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründe, die eine Realisierung des derzeit geplanten Projekts „Seeanbindung“ aus Sicht engagierter Bürger ausschließen. Insbesondere gingen sie auf die zu erwartenden, für die Stadt nicht risikobegrenzten Kosten des Projekts von voraussichtlich über 100 Mio. Euro bis zu Fertigstellung in etwa 10 Jahren ein. Sie wiesen darauf hin, dass angesichts der heute stark eingeschränkten Gegenfinanzierung durch Verwertung von DB-Grundstücken sich die Stadt mit dem Projekt auf ein nicht mehr verantwortbares finanzielles Abenteuer einlasse.

Die Bahnvertreter erklärten, dass der Bahnvertrag 1987 mit seinen Eckpunkten „Bau Bahnhof Nord“ als zweiter Haltepunkt in Starnberg, „Gleisverlegung incl. Neubau Bahnhof See“ und „Verkauf nicht mehr benötigter DB-Grundstücke“ in Starnberg zu einer festen

Preisspanne sowie die Umsetzung dieser Teilprojekte bis heute eindeutig den Wünschen der Stadt folgt, die im Übrigen sämtliche Kosten trägt. Zwingende bahnbetriebliche Veränderungen (höhere Geschwindigkeiten, weiterer Haltepunkt etc.) liegen dem Vertrag bis heute nicht zugrunde. Die DB werde den Vertrag selbstverständlich erfüllen, weil er für sie mit erheblichen finanziellen Vorteilen verbunden ist. Wie bereits beim Bau des „Bahnhof Nord“ folge man auch bei der Umsetzung des Projektes „Seeanbindung“ und dabei speziell bei der Gestaltung der Gleislage – soweit technisch vertretbar und von der BEG genehmigt – den Wünschen bzw. Forderungen der Stadt und ihres Projektplaners Obermeier. Aktuelle Beispiele sind die Verlagerung des Regionalzughalts oder die Optimierung der neuen Bahnsteige. Bisher gibt es allerdings keine Signale hinsichtlich größerer gewünschter Veränderungen der Obermeier-Planung.

Die SzS-Vertreter baten um die Einschätzung diverser technischer Aspekte der geplanten Gleisverlegung (Geschwindigkeitserhöhung und Mindestanforderungen Gleisradien, Lage Abstellgleis, Lärmschutz, Größe zu übertragender DB-Grundstücke etc.) seitens der DB. Die Bahnvertreter verwiesen darauf, dass die Planung ausschließlich bei Obermeier liege und sie deswegen Details entweder nicht kennen (z.B. Lärmschutzgutachten) oder derzeit nicht verlässlich beurteilen können.

Abschließend diskutiert wurden verschiedene Fälle einer Nicht-Umsetzung des Projektes „Seeanbindung“. Die Bahnvertreter erklärten, dass die vorzeitige Kündigung des Vertrages vermutlich zu einer Rückabwicklung mit langen und unabsehbaren juristischen Auseinandersetzungen führen werde. Sie bestätigten, dass mit der vertraglich vereinbarten Verjährung in 2017 dagegen auch alle gegenseitigen Ansprüche verjähren und entfallen. Ein dritter Weg sei natürlich immer eine vorzeitige Vertragsbeendigung im gegenseitigen Einvernehmen. Bei einer Nicht-Umsetzung des Projekts „Seeanbindung“ werde die Bahn unverändert und problemlos die alte Bahntrasse weiter benutzen. Die behindertengerechte Sanierung des Bahnhofs See einschließlich Unterführung muß dann zeitnah in das einschlägige, vom Freistaat Bayern finanzierte Programm aufgenommen werden. Die Übertragung freiwerdender DB-Grundstücke findet nicht mehr statt. Alles andere ist Angelegenheit neuer Absprachen. Hinsichtlich der Frage nach einer anschließenden Verkaufsbereitschaft nicht mehr benötigter DB-Grundstücke – dann zu Marktpreisen - im Seebereich verwiesen die Bahnvertreter auf die dafür zuständige DB-Immobilien-gesellschaft, schlossen dies aber aus Erfahrung nicht aus. Sie bestätigten in diesem Zusammenhang nochmals, dass die Planungshoheit der DB auf eigenen Grundstücken nur für betriebsnotwendige Einrichtungen gilt.

Es bestand Einvernehmen und Bereitschaft, ggf. in einem weiteren Gespräch unter Einbeziehung von Vertretern des Vertragspartner Stadt Starnberg die Diskussion zu vertiefen.

Maximilian Ardelt