

ISB 06/07

Interdisziplinäres Seminar für Baureferendare 2006/2007

Technische Universität München
Institut für Entwerfen, Stadt-, Regional- und Freiraumplanung

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren





Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium
des Innern



Technische Universität München
Institut für Entwerfen, Stadt-,
Regional- und Freiraumplanung

Univ. Prof. Sophie Wolfrum
Univ. Prof. em. Ferdinand Stracke
Regierungsbaumeister Josef Rott
Sekretariat Ingrid Wolfrath

Gabelsberger Str. 49
80333 München
Tel.: 089 - 289 22350
Fax.: 089 - 289 22349
rott@lrz.tum.de

Redaktion:
Eva Simone Bitter
Anina Bühler
Andreas Gorbauch
Ute Knieling
Nils vom Wege
Christian Weiß

Inhalt

Ausbildung der Baureferendare
Themen . Ziele . Gliederung

ehemalige Autobahnraststätte Chiemsee



Ski-WM 2011 Garmisch-Partenkirchen



A 99 Südring München



Hochwassermanagement Loisachtal



Ausbildung

Das Institut für Entwerfen, Stadt-, Regional- und Freiraumplanung der Fakultät für Architektur an der Technischen Universität München (TUM) führt jeweils im Wintersemester mit Auftrag der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren das Interdisziplinäre Seminar für die Baureferendare durch.

Das Studienseminar ist Bestandteil des Vorbereitungsdienstes für den höheren bautechnischen Verwaltungsdienst, der in den Fachrichtungen Hochbau und Städtebau, Straßenbau, Wasserwirtschaft, Maschinenwesen, Elektrotechnik und technischer Umweltschutz durchgeführt wird. Ziel der Ausbildung ist es, Nachwuchskräfte für den höheren bautechnischen Verwaltungsdienst der Bundesländer Bayern und Sachsen auszubilden. Die gesamte Ausbildung dauert ca. 27 Monate, ist in Seminare zur Theorievermittlung und Praxisabschnitte gegliedert und wird mit der Großen Staatsprüfung in den jeweiligen Fachgebieten abgeschlossen.

Das Interdisziplinäre Seminar an der TUM liegt zu Beginn des zweiten Ausbildungsjahres und wird jeweils im Wintersemester durchgeführt. Es nehmen alle beteiligten Fachgebiete über den Zeitraum von 10 Wochen teil.

Die Studienangebote aus Architektur und Ingenieurwesen werden entsprechend den Anforderungen an eine Baumanagementverwaltung erweitert. Von Bedeutung sind dabei das Verständnis für gesellschafts- und rechtsgeschichtliche Grundlagen ebenso, wie soziale, ökonomische und ökologische Zusammenhänge, prozesshafte Planungsmethoden, ästhetische, funktionale und technische Qualitätssicherung sowie interdisziplinäre Entwicklungsstrategien.

Themen . Ziele . Gliederung

Gesellschaftliche Entwicklungen mit ihren systemischen Veränderungen bedeuten neue Herausforderungen für die öffentliche Verwaltung. Einerseits erscheint es sinnvoll, staatliche Einflussnahme zu reduzieren und bürgerliche Eigenverantwortung zu stärken, andererseits gibt es ein substantielles Vertrauen der Öffentlichkeit in die Objektivität und Problemlösungskompetenz der öffentlichen Hand. Das Seminar sucht neue Lösungsansätze im Spannungsfeld von steigender Komplexität bei gleichzeitiger Deregulierung. Daraus ergeben sich als Ziele des Seminars die Steigerung der fachlichen, organisatorischen und sozialen Kompetenz.

Angesichts der Komplexität anstehender Aufgaben werden die Seminarteilnehmer zu interdisziplinärer Arbeit angeleitet, d. h. die beteiligten Fachgebiete dieses Seminars: Hochbau, Städtebau, Straßenbau und Wasserwirtschaft sollen gemeinsam

- Probleme schnell erfassen und strukturieren
- Lösungen entwerfen und Entwicklungsstrategien planen
- diskutieren und dabei ihre eigenfachlichen Belange konsequent einbringen und vertreten
- die jeweils anderen Disziplinen kennen lernen
- „additional benefits“ aus den Bereichen Ökonomie, Ökologie, Soziales und Recht entwickeln
- gruppenspezifische Prozesse erkennen und steuern lernen, sowie Führungsaufgaben wahrnehmen
- Präsentationstechniken trainieren.

Seminarstruktur

Das zehnwöchige Seminar beginnt mit einem einwöchigen Vortrags- und Diskussionsblock (Prolog) zu grundlegenden Themen der Raumbewertung. Den Kern des Seminars bilden die anschließenden vier Doppelwochen. Vier Projekte aus den beteiligten Fachrichtungen werden über jeweils zwei Wochen in interdisziplinär besetzten Gruppen bearbeitet. Die Ergebnisse der Projekte werden jeweils am Ende der Bearbeitungs-

zeit präsentiert. Flankierend dazu finden Vorlesungen statt, in denen Vortragende aus den Bereichen Politik, Verwaltung, Forschung und Lehre sowie von freien Büros referieren. Den Abschluss bildet eine Dokumentationswoche (Epilog), in der die gesamten Projektergebnisse reflektiert und in einer Abschlusskonferenz präsentiert werden.

Vorlesungen

Die Vorlesungen beschäftigen sich mit den Themen Grundlagen der Gesellschaft und des Rechts, Ökonomie, Ökologie, Managementverfahren sowie mit Theorien, Methoden und Instrumenten interdisziplinärer Stadt-, Regional- und Landschaftsplanung. Durch „Periodikas“, d.h. Referenten, die entsprechend den jeweiligen Themenschwerpunkten des Seminars fortlaufende Vorlesungen aus ihrem Spezialgebiet abhalten, erfolgt die Grundlagenvermittlung. Dem zugeordnet sind Einzelvorträge zu den jeweiligen Vorlesungs- bzw. Übungsschwerpunkten. Die Vorlesungen sind innerhalb der zweiwöchigen Themenblöcke – soweit organisatorisch möglich – deduktiv angeordnet.

Projekte

Die Projekte werden von den Referendaren in interdisziplinär besetzten Gruppen (6 Gruppen à ca. 4 Personen) bearbeitet. Sie nehmen aktuelle, komplexe Fragestellungen der einzelnen Fachbereiche auf und werden hinsichtlich der Themen Soziales und Recht, Ökonomie, Ökologie, Management und Infrastrukturplanung vertieft. Die Projekte laufen jeweils über einen Zeitraum von zwei Wochen. Die erste Woche wird für die Grundlagenermittlung, Quellensichtung und Strukturierung der Aufgabe verwendet. In der zweiten Woche werden interdisziplinär Planungsszenarien und Realisierungsstrategien entwickelt. Die abschließende Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse zu den einzelnen Projekten erfolgt für alle Gruppen jeweils an einem Freitag Vormittag. Teilnehmer sind neben den Referendaren die Aufgabensteller und Betreuer des Projektes.

Ehemalige Autobahnraststätte Chiemsee



Ausgangslage

Die ehemalige Rastanlage am Chiemsee liegt unmittelbar an der Bundesautobahn A8 München-Salzburg, direkt am Ufer des Chiemsees.

Die Anlage besteht beidseits der Autobahn aus dem ehemaligen Seehotel, dem ehemaligen Parkhotel sowie angrenzende Flächen, u.a. Bootsliegendeplätzen innerhalb einer Marina.

Sie ist als erste Autobahnraststätte der Welt eines der historisch belasteten Erbstücke aus den Baubeständen des Nationalsozialismus und diente nach dem Ende des zweiten Weltkriegs über 40 Jahre den amerikanischen Streitkräften als Erholungsheim.

Das Planungsgebiet liegt in einem hochsensiblen Naturraum, umgeben von sensiblen Schutzgebieten für die in der Regel absolutes Bauverbot gilt.

Die Autobahn steht derzeit bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit und soll langfristig durch einen sechsspürigen Ausbau an die aktuellen Verkehrsanforderungen angepasst werden können. Sie verläuft entlang des Sees und quert dabei das Moorgebiet.

Ursprüngliche Idee

Die Rastanlage wurde als Bestandteil der Autobahn konzipiert und 1938 vom Münchner Architekten Fritz Norkauer als die weltweit erste Autobahnraststätte realisiert. Gemeinsam mit der vom Landschaftsarchitekten Alwin Seifert trassierten Straßenführung setzt er auf eine bewusst imposante Wahrnehmung des Landschaftsraumes. Die Idee, Straßenbau, Architektur und Landschaftswahrnehmung zu verbinden entstammt der Philosophie des "Autowanderns", das in der Zeit der Nationalsozialisten erfunden und ideologisch-propagandistisch eingesetzt wurde.

Tourismus

Stagnierende oder rückläufige Tourismuswerte zwingen die örtlichen Akteure zur Bestandsaufnahme ihrer Potentiale und zur Neuorientierung. Die Diskussion schwingt zwischen der Hoffnung auf einen sanften Tourismus unter Aktivierung der vorhandenen 'romantischen' Naturräume und einer Forderung nach Magneten für den Massentourismus durch 'Eventisierung'. In dieser Diskussion kommt der anstehenden Umnutzung der Rastanlage eine bedeutende Rolle zu:

- der schnelle und einfache Zugang an die übergeordnete Infrastruktur und
- die Lage am See als eine optimale Schnittstelle zwischen Anreise und Verteilung zu den Seeanliegern.

Interdisziplinärer Ansatz

Um das Objekt nach der Rückgabe durch die US Streitkräfte an den Bund erneut zu nutzen, ist es erforderlich, alle beteiligten Planungsdisziplinen zu vereinen und gegebenenfalls widersprüchliche Planungsauffassungen konstruktiv zu diskutieren.

Zur Bearbeitung der Aufgabe wurden Gruppen zu je vier Bearbeitern der technischen Referendardisziplinen gebildet: Hochbau, Städtebau, Straßenbau und Wasserwirtschaft. Die Referendare der vier Fachrichtungen hatten dabei die Aufgabe sich sowohl untereinander zu verständigen, als auch auf die laufende Diskussion zur künftigen Entwicklung der Region einzugehen. Die Wechselwirkungen von Planungsgegenstand und Region sollten herausgearbeitet werden.

Umsetzung der Planungsaufgabe

Die Gruppen erarbeiteten im Sinne freier Ideenentfaltung Konzepte zur Nachnutzung der ehemaligen Rastanlage.

Der derzeitigen Eigentümerin, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), wurden Empfehlungen zum weiteren Vorgehen bei der Umnutzung und zur Verwertung der Liegenschaft gegeben. Dem Interesse der Gemeinde Bernau bezüglich ihrer städtebaulichen und touristischen Entwicklung wurde besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Auch ein möglicher, zukünftiger Ausbau der Autobahn mit einer Verbreiterung auf sechs Spuren wurde planerisch berücksichtigt. Die Belange des Denkmalschutzes, der den Erhalt des Seehotels fordert, wurde entsprochen. Die Wahrung des Landschafts- und Naturschutzes war ebenfalls sicherzustellen.

Statt auf Nutzungsvorschläge von Investoren zu warten wurden verschiedene Szenarien entwickelt mit deren Hilfe bereits vor dem Verkauf der Immobilien auf eine gewünschte Nutzung hingearbeitet werden kann.

Themenhotel und Fahrzeugparcours



Analyse des Raumes

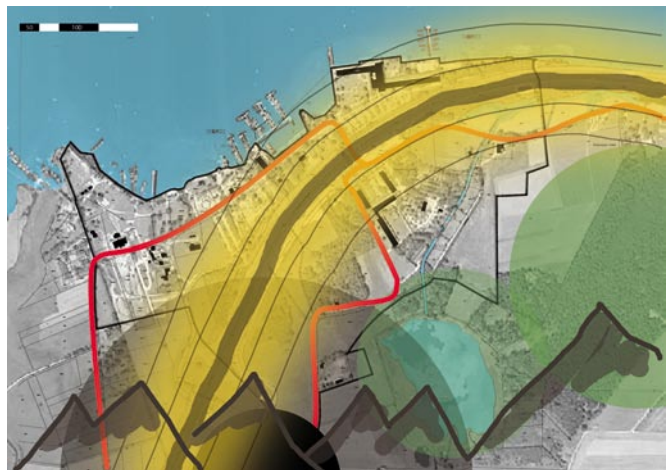
Folgende Aspekte der Raumplanung werden für diesen Vorschlag als besonders wichtig erachtet:

- die Lage im Spannungsfeld zwischen dem großen Verdichtungsraum München und dem Alpengebiet
- die besondere Bedeutung des Tourismus für die Region, verbunden mit dem Ziel der Stärkung der Erholungsfunktion

Dabei soll die Entwicklung des Tourismus- und Freizeitangebots in Ergänzung zum bestehenden Angebot gefördert werden.

Potentiale des Ortes

Bestehende Monostrukturen im touristischen Angebot am Chiemsee (Beschränkung auf bestimmte Jahres-/ Tageszeiten sowie enge Zielgruppenorientierung) rufen nach einer Aufweitung. Die Einbettung des Areals in die Landschaft mit Ausblick über den Chiemsee und auf die Alpen lässt eine hochwertige Nutzung unter Einbeziehung dieser hervorragenden Panoramen zu. Die unmittelbare Nähe zur BAB, wie die relative Abgeschlossenheit von nächsten Siedlungen erlauben vorrangig lärmresistente, aber auch selbst emittierende Nutzungen. Gleichwohl ist das Grundstück sehr gut in die überörtlichen und lokalen Verkehrsnetze eingebunden.



Potentiale (gelb: Emissionsbereich der Autobahn, rot: lokales Wegenetz, schwarz/grau: Siedlungsbereich Bernau)

Idee

Geleitet von den aufgezeigten Potentialen wird der Umbau des Rasthauses zu einem Themenhotel und die Nutzung des südlichen Grundstücksteils als thematisch passende „Driving Range“ vorgeschlagen. So sollen seeseitig Unterkünfte in luxuriösen Suiten und ein gediegenes Unterhaltungsprogramm



Ansicht Hotel vom See bei Nacht (Casino und Bar erleuchtet)



Vogelperspektive bei Nacht



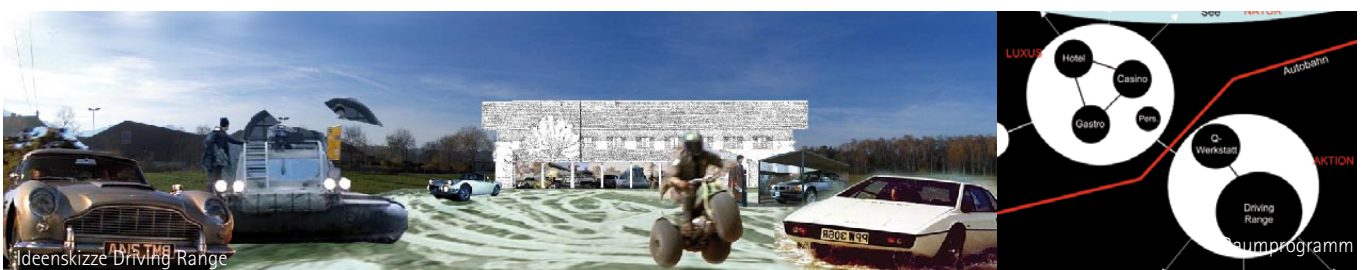
rechts: Lageplan (Themenhotel im Norden, Driving Range im Süden)

unten: Grundriss EG (exklusive Themensuiten zum See ausgerichtet, Casino, Bar und Kaminzimmer)



mit Casino, Bar, Kaminzimmer und Lounge im Lifestyle eines James Bond geboten werden; im Süden ein Programm mit außerordentlichem Freizeitwert: die Möglichkeit, sich in authentischen 007-Vehicles vor der atemberaubenden Kulisse der Alpen freien Lauf zu lassen. Über die Exklusivität dieser Nutzung, verbunden mit einem ganztägigen Angebot zur

Freizeitgestaltung, glauben die Verfasser die Attraktivität der Region Chiemsee neuen Zielgruppen zugänglich machen zu können und einem potentiellen Investor den Brückenschlag zwischen den Rahmenbedingungen dieses Grundstücks und der gewünschten Lukrativität zu ermöglichen.



Mobilotel

Standortanalyse

Die Lage des Objektes unmittelbar am Chiemsee und an der BAB 8 München - Salzburg birgt Vor- und Nachteile: Standortvorteile sind die schöne Lage am Chiemsee inmitten einer bekannten Tourismusregion, die gute verkehrliche Erschließung sowie der hohe Erholungswert der umgebenden Landschaft.

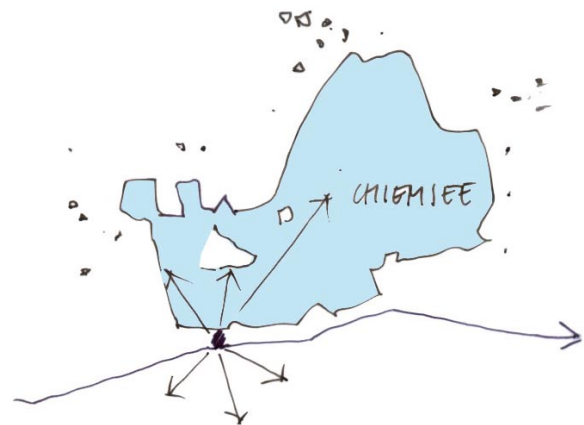
Nachteilig sind die Lärm- und Abgasbelastungen der Autobahn, die mit dem Standort verbundene Zerteilung sowie die stark begrenzten Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund der umgebenden Naturschutzgebiete.

Konzept

Mobilotel heißt das geplante Ensemble verschiedener Beherbergungseinrichtungen, die entsprechend der (sportiven) Nutzung unterschiedlich ausgeprägt sind. Die Ankunft des Touristen wird in Szene gesetzt und bietet die Möglichkeit, auf diverse andere Fortbewegungsmittel umzusteigen - „change the mobile“. Im Hintergrund der Kulisse des Chiemsees mit den Alpen ergibt sich somit die Möglichkeit, Ort und Umsteigeoption thematisch miteinander zu verknüpfen und den Tourismus neu zu definieren. Unterstrichen wird dieser Charakter durch die unterschiedliche Ausgestaltung der Aufenthaltsorte an den Umsteigepunkten, beispielsweise auf das Hausboot (Nautotel), auf das Fahrrad (Bikotel) oder auf das Pferd (Hippotel).

Hochbau

In dem denkmalgeschützten Gebäudebestand nördlich der Autobahn ist ein exklusives Hotel mit Gastronomie sowie

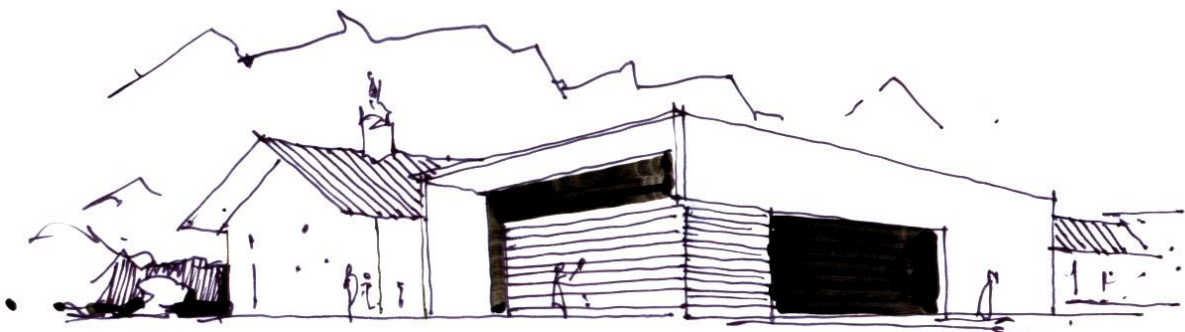


Wellness und Badebereich vorgesehen. Hierfür wird im Norden des Altbaus ein neues Schwimmbad mit breiter Glasfront errichtet, welche die einmalige Atmosphäre des Chiemsees einfangen und den Besuch zu einem Erlebnis machen soll.

Der Freibereich zwischen A 8 und Altbau wird im Westen durch ein Infogebäude begrenzt, welches sogleich den Kopf der Hotelbebauung entlang der Uferpromenade darstellt. Die kleinteiligen Hotelneubauten entlang des Chiemseeufers sind untereinander flexibel variierbar und basieren auf einem einheitlichen Modulsystem. Nach Süden werden die Hotelgebäude durch ein langgestrecktes Parkhaus von der lärmbelasteten Umgebung der A8 separiert.

Straßenbau und Lärmschutz

Der Neu- bzw. 6-streifige Ausbau der A8 ist laut Bundesverkehrswegeplan erst im weiteren Bedarf enthalten. Somit



besteht zurzeit kein Rechtsanspruch auf Lärmschutz. Es ist aufgrund der gewachsenen verkehrlichen und baulichen Entwicklung lediglich die Durchführung von Lärmsanierung möglich, worauf jedoch kein Rechtsanspruch besteht. Die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen hätte somit der Investor selbst zu tragen.

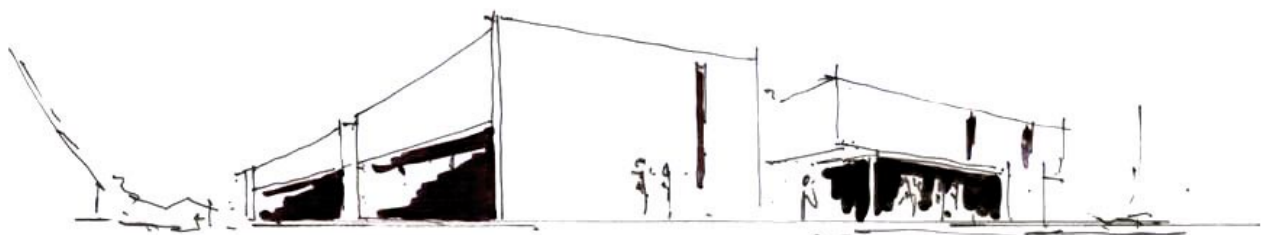
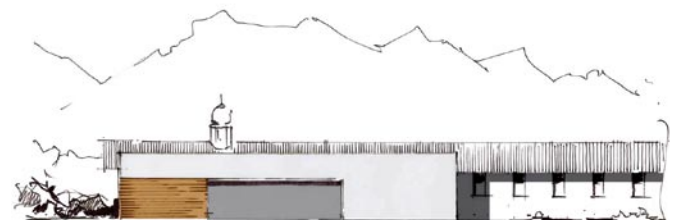
Um die Kosten für Lärmschutz entlang des neuen Mobilotels so gering wie möglich zu halten, werden im Norden entlang der A8 zweigeschossige Parkhäuser angeordnet. Durch ihre schwere Bauweise und die zweigeschossige Ausführung stellen sie einen idealen Lärmschutz zur Uferpromenade mit Ihren Hotelbereichen dar. Im Bereich des Altbaus soll passiver Lärmschutz mittels Schallschutzfenstern erfolgen.



Wasser- und Naturschutz

Der Planungsbereich am westlichen Südufer des Chiemsees liegt in einem landschaftlich und ökologisch hoch sensiblen Bereich. Er ist umgeben von Landschaftsschutz-, Naturschutz- und FFH/ SPA- Gebieten. Das Mobilotel stellt einerseits einen Eingriff in diese Schutzgebiete dar (Anlegestelle Nautotel), andererseits werden umfangreiche Flächen im Süden künftig nicht mehr beeinträchtigt. Insgesamt wird der ökologische Zustand des Gebietes verbessert.

Wasserrechtlich stellt das Nautotel (Hausboote) eine Anlage am Gewässer nach Art.59 BayWG dar, deren Genehmigung durch eine Baugenehmigung ersetzt wird (Art.59 BayWG). Der Tatbestand eines Gewässerausbaus ist nicht gegeben, da keine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers erfolgen muss (§31 WHG).



SwingerHotel / Renaturierung

Eine ehemalige NS-Autobahnraststätte am Chiemsee gilt es nach Zwischennutzung durch das amerikanische Militär neu zu nutzen und durch den Bundeseigentümer im Sinne des Gemeinwohls zu vermarkten.

Aufgrund der Trennwirkung durch die Autobahn und die langfristig beabsichtigte Rückgabe der südlichen Flächen an die Natur werden die nördliche und die südliche Fläche gesondert voneinander betrachtet.



SwingerHotel

Das Konzept sieht die Nutzung der ehemaligen Raststätte durch ein Pärchenhotel und einen SwingerClub vor. Es wird darauf Wert gelegt, dass der Club nur von Paaren in freier und selbstbestimmter Weise genutzt wird. Dadurch wird gewährleistet, dass anders als etwa bei Bordellen eine tatsächliche Gleichstellung der Besucherinnen und Besucher gegeben ist. Unter diesen Voraussetzungen ist nicht davon auszugehen, dass negative Auswirkungen auf die angrenzende Umgebung zu erwarten sind.

Das Nutzungskonzept resultiert aus der städtebaulich isolierten Lage und der guten überregionalen und gewissermaßen anonymen Erreichbarkeit über die Autobahn. Die störenden (Lärm-) Einwirkungen durch die Autobahn können kompensiert werden, da die angedachte Nutzung weitgehend im Inneren des Gebäudes stattfindet.

Der bestandsorientierte Entwurf sieht eine Trennung der Funktionsbereiche Hotel, gesellschaftlicher Bereich für Tagesgäste und den eigentlichen SwingerClub vor. Die angedachten Funktionen lassen sich in dem denkmalgeschützten Gebäudebestand unterbringen, so dass die vorgegebene

Substanz und die bisherige Nutzung strukturell beibehalten wird. Wesentlich ist, dass mit dieser Nutzung tatsächlich ein weitestgehender Erhalt des Denkmals gewährleistet werden kann.

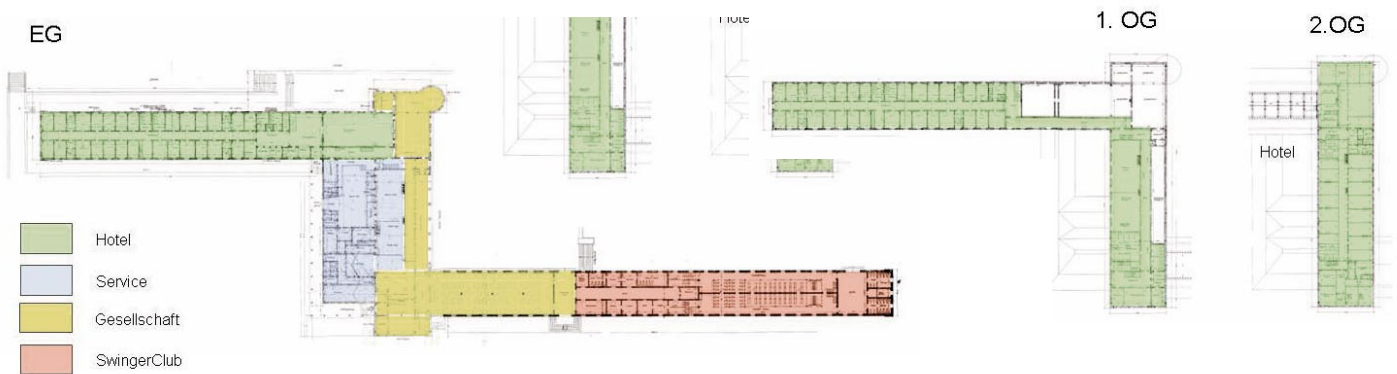
Es ist ein exklusiver Umbau geplant. Insbesondere sollen die Zimmer großzügiger gestaltet werden. Die Freianlagen werden neu angelegt. Überzählige Parkplätze werden aufgegeben. Eine einheitliche Landschaftsgestaltung dient der Schaffung einer privaten Atmosphäre. Der Lärmschutz ist Bestandteil dieser Gestaltung.

Durch die rentierliche Nutzung bei Annahme eines jährlichen Ergebnisses von ca. 2,3 Mio Euro erscheinen Kauf und Umbau der Immobilie bis zu einem Gesamtwert von ca. 30 Mio Euro möglich; wobei ca. 18 Mio Euro für die Modernisierung des Gebäudes und für die Neuanlage der Freiflächen veranschlagt werden.

Zur Schaffung der baurechtlichen Voraussetzungen sollte der mögliche Investor mit der Gemeinde einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach §12 BauGB erstellen.

Umbau der Hotelzimmer





Gliederung der Bereiche

Renaturierung

Aus heutiger Sicht erscheint eine weitere bauliche Nutzung des südlichen Areals (ehem. Parkhotel) städtebaulich, raumordnerisch und naturschutzfachlich äußerst fraglich. Grund hierfür ist die isolierte Lage, fernab angrenzender Siedlungsstrukturen: von der Autobahn abgeschnitten und vollflächig von Schutzgebieten umgeben.

Der Bereich südlich des Chiemsees ist geprägt durch ein Mosaik aus noch unberührten offenen Hochmooren und Hochmoor-Regenerationsstadien, sowie extensiv genutzten Flachland-Mähwiesen. Der Naturraum gehört zu den prioritären Landschaftstypen und ist aus diesem Grund hoch schützenswert. Das Planungsareal stellt eine letzte, verbleibende Lücke im Verbundnetz der Schutzgebiete dar.

Mittel- bis langfristig sind die Aufgabe der baulichen Nutzung (ehem. Parkhotel), der Gebäudeabbruch und die Renaturierung des Areals geplant.

Berücksichtigung findet der in ca. 15 Jahren erwartete Autobahnausbau der A8: Das Konzept sieht den Erwerb der Gebäude und Flächen durch die Gemeinde und eine Zwischennutzung durch einen Pächter vor. Eine mögliche zwischenzeitliche Nutzung kann der bestandsorientierte Betrieb eines Campingplatzes und eines einfachen Motels sein. Mit einem Ausbau der Autobahn sollen die Flächen später aufgegeben werden und zur Trassenführung und als Ausgleichsflächen dienen.

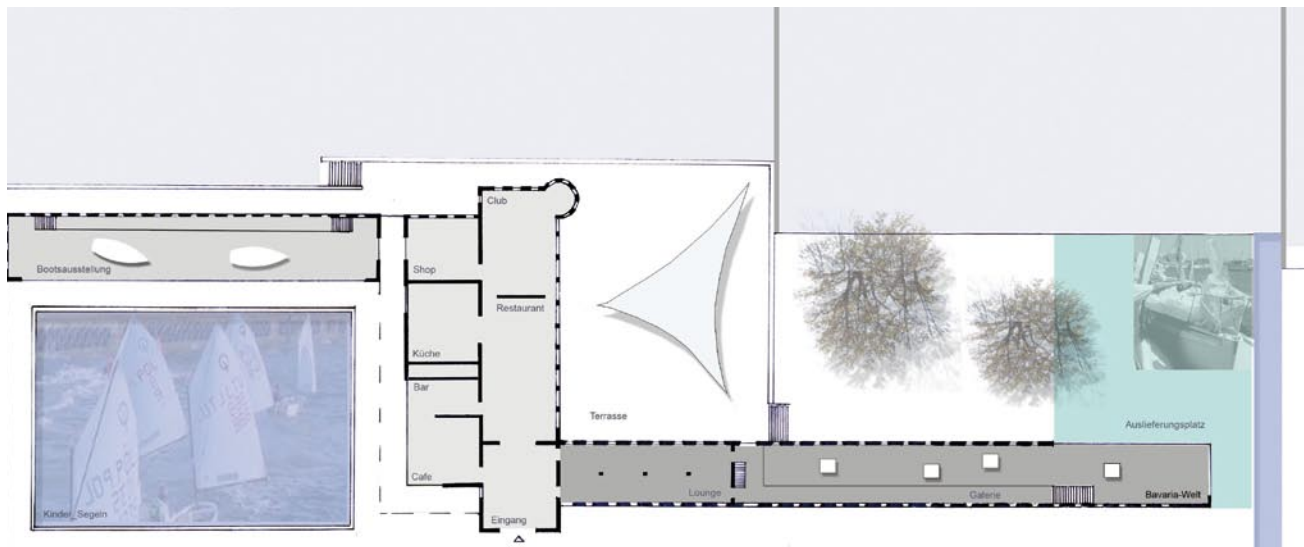
Das neue Konzept berücksichtigt eine wirtschaftliche Umsetzung der Renaturierung:

Bei jährlichen Pachteinahmen von 260.000 Euro und einem Wiederverkaufswert von 1,5 Mio Euro, ergibt sich ein maximaler Kaufpreis von 3,5 Mio Euro für die südlichen Flächen. Dabei wirkt sich die Ersparnis des ansonsten notwendigen Lärmschutzes positiv auf den Wiederverkaufswert aus.

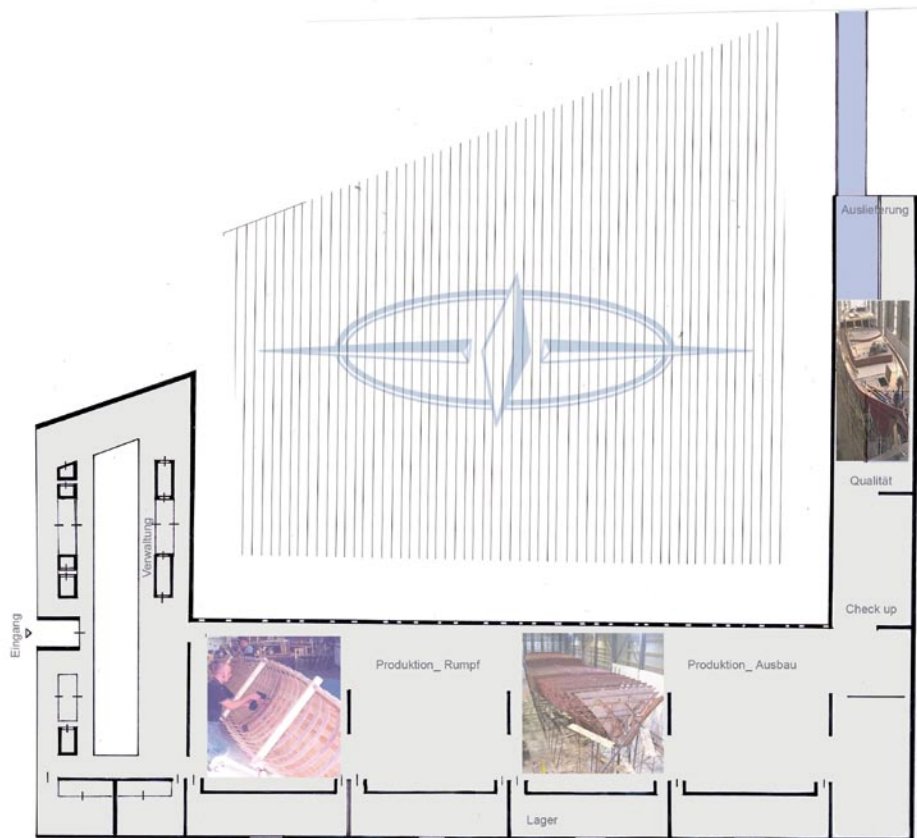
Baurechtlich wird der Gemeinde die Aufstellung und spätere Aufhebung eines Bebauungsplans als Sondergebiet empfohlen.



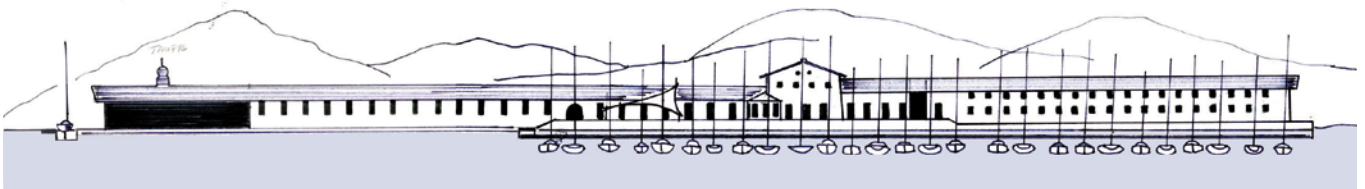
Bavaria Welt



Grundriss Bestand



Grundriss Neubau



Der Ort

Das Entwurfsgebiet am Chiemsee ist ein angesehenes Segelrevier. Mit seinem malerischen Blick über den See und der imposanten Bergkulisse entspricht der Ort dem Archetyp der Bayerischen Kulturlandschaft.

Ziel des Entwurfs ist es, den naturnahen, verkehrlich optimal angebundenen Standort qualitativ hochwertig zu nutzen.

Das Konzept

Für die Nutzung wird das Bootsbauunternehmen Bavaria Yachting vorgeschlagen, das sich auf die Bootsproduktion, -präsentation, -übergabe, und -auslieferung spezialisiert hat und mit dem Chiemsee eine authentische Plattform findet. Die Idee ist, eine Segelbooterlebniswelt zu schaffen, die bereits von der Autobahn wahrnehmbar ist.

Mit Probesegefahrten auf dem Chiemsee, Segelausstellungen, Clubbing und Produktionsführungen sollen die potentiellen Kunden und Durchreisenden an den Chiemsee geholt und zum Kauf eines Segelboots animiert werden.

Der Städtebau

Die auf dem Südgelände neu errichtete Produktionshalle spannt zusammen mit dem auf dem Nordgelände bestehenden Altbau einen Platz auf, der das neue Firmengelände der Bavaria Yachting darstellt.

Die Zonierung

Das Bestandsgebäude besteht aus 3 Bereichen, dem öffentlichen, für jedermann zugänglichen Westtrakt, dem zentralen Mitteltrakt und dem Memberbereich im Osten, der nur für Kunden zugänglich ist.

Man betritt das Gebäude im zentralen Mittelteil über den Eingangsbereich mit Gastronomie, Multimediaraum und Café. Das Café ist vom öffentlich zugänglichen Bereich im Osten erreichbar und bietet auch dem Durchreisenden eine Rastmöglichkeit.

Die im Westtrakt integrierte Ausstellung mit Shops und Segelaccessoires soll dem interessierten Durchreisenden das Segeln näher bringen.

Für den Kunden mit Kaufabsicht ist der östliche Memberbereich vorgehalten, der den Blick auf den Chiemsee freigibt.

Vom Eingangsbereich im Mittelbereich gelangt man in eine Lounge mit direktem Zugang zur Chiemseeterrasse, wo man die Test- und Auslieferungsyachten sowie den Auslieferungsort begutachten kann. Der Osttrakt bringt dem Käufer die Marke sowie die Corporate Identity nahe und geleitet ihn in Form eines inszenierten Wegs zum Auslieferungsort. Die auszuliefernden Schiffe werden hier über einen Kanal von der Produktionshalle auf der Südseite an den Chiemsee angeliefert.

Das Rechtsmanöver

Für eine baurechtlich erfolgreiche Abwicklung der Bavaria Welt muss die Gemeinde Bernau eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchführen. Anschließend wird das Areal an das Unternehmen Bavaria verkauft, ein Vorhaben- und Erschließungsplan erstellt und das Südgelände entwickelt. In diesem Zuge muss der Flächennutzungsplan von einem Sondergebiet in ein Gewerbegebiet geändert werden.

Im Bestandsgebäude wird gemäß dem Denkmalschutz das Wesen, das Erscheinungsbild und die Wirkung des Baudenkmals nicht beeinträchtigt.

Betrachtet man das Naturschutzrecht, so stellt man fest, dass es sich bei diesem Gebiet um eine von Schutzgebieten umgebene Insellage handelt, die ökologisch wenig wertvoll ist und im Falle einer zusätzlichen Bebauung geringfügiger Ausgleichsflächen bedarf.

Hinsichtlich des Straßenrechts wird die notwendige Bauverbotszone von 40 m eingehalten. Ein 6-streifiger Ausbau der Autobahn ist problemlos möglich und würde dem Konzept nicht entgegen stehen. Auf Lärmschutzwände in Bezug auf die Autobahn kann verzichtet werden.

Der Bau des Bootskanals von der Südseite zum Chiemsee, sowie der Naturhafen stellen wasserrechtlich einen Gewässerausbau dar und bedürfen einer Planfeststellung mit wasserrechtlicher Erlaubnis.

Das Finanzierungsmanöver

Hinsichtlich der Finanzierung wurde ein Grundstückspreis von 15,0 Mio. Euro ermittelt.

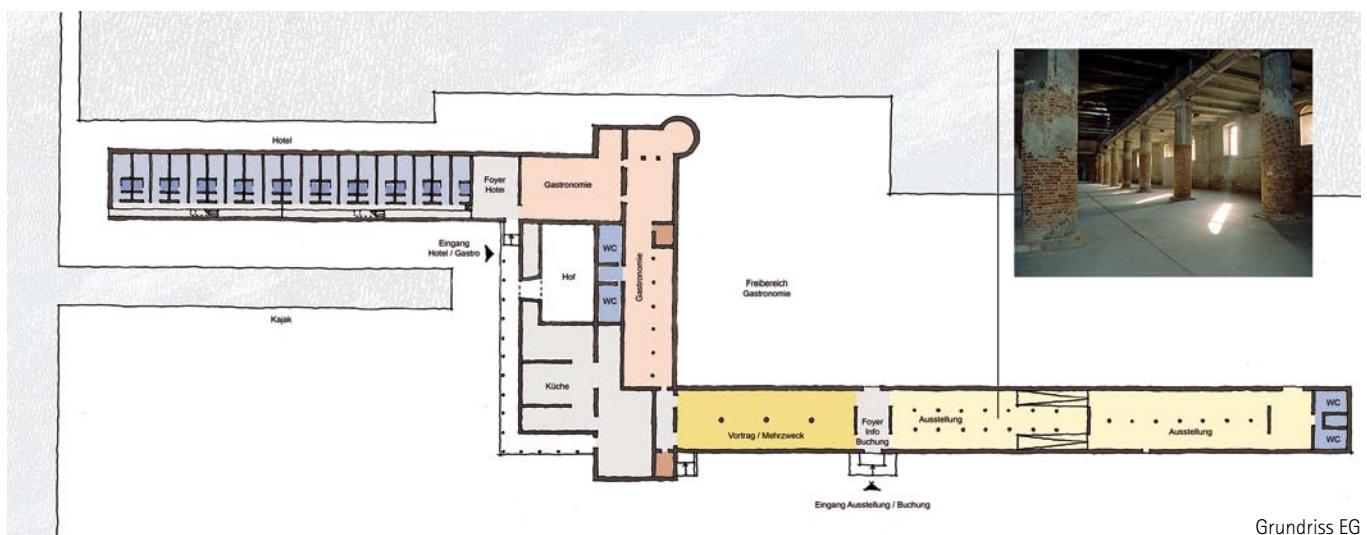
Viel Spaß beim Segeln!

Naturerlebniszentrum Chiemsee



Konzept

Am Chiemsee besteht ein vielfältiges Angebot für Exkursionen in die umgebende Natur. es wird jedoch nicht optimal kommuniziert. Das Naturerlebniszentrum schafft eine zentrale Informations- und Buchungsstelle, ergänzt durch einen Ausstellungs- und einen Gastronomiebereich. Zudem werden Übernachtungsmöglichkeiten im Hotel am Seeufer und in Moorhütten auf dem Gelände südlich der Autobahn angeboten. Durch die verkehrsgünstige Lage direkt an der Autobahn kommen als Zielgruppe neben Familien und Durchreisenden auch Schulklassen für Tagesausflüge oder einen längeren Aufenthalt in Frage.



Grundriss EG

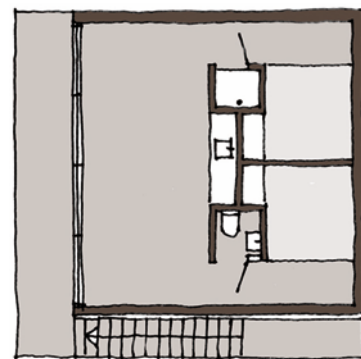
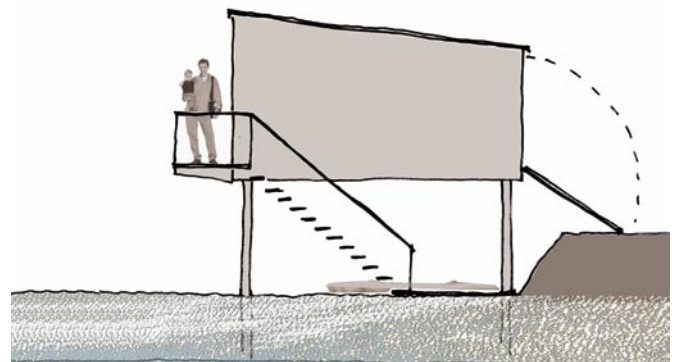
Entwurf

Die Struktur des denkmalgeschützten Gebäudes am Seeufer bleibt erhalten. Der Ostflügel wird von seinen Einbauten befreit. Das entstehende, offene Raumgefüge wird als Außenstelle des „Museums für Mensch und Natur“ genutzt. Im Hotelflügel im Westen werden alle Hotelzimmer zum See orientiert und durch eine neue Treppenhalle innerhalb des bestehenden Gebäudes erschlossen. Die Fassade bleibt in ihrem Charakter als Lochfassade erhalten. Neue, bis zum Fußboden reichende Fensterelemente bieten jedoch einen eigenen Freibereich mit Seeblick. Gastronomische Einrichtungen im Mitteltrakt ergänzen das Angebot.

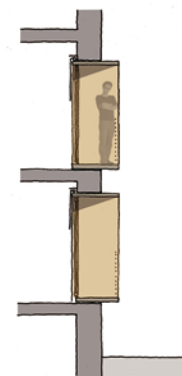
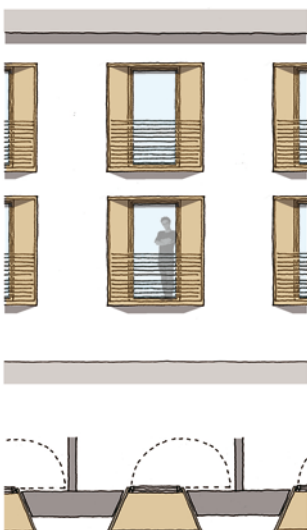
Im Süden der Autobahn werden die bestehenden Gebäude zurückgebaut und das ehemalige Moorgelände wird wieder geflutet. Hütten an einem Kanalsystem bieten mit Booten zu erreichende Übernachtungsgelegenheiten, die ein direktes Erleben der Natur ermöglichen.

Realisierung

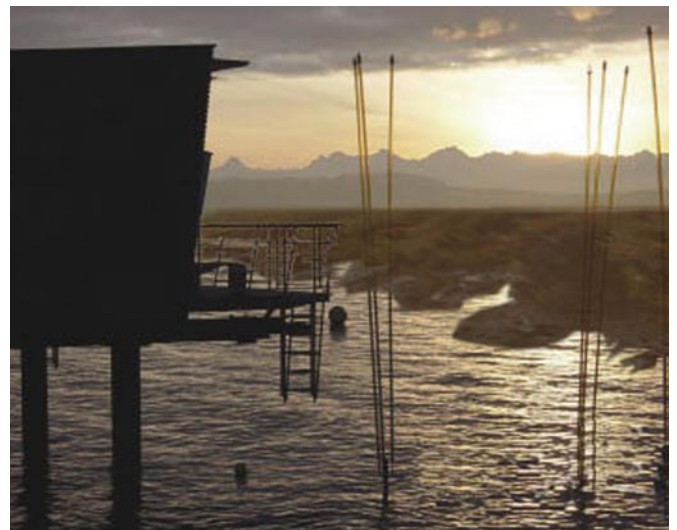
Träger des Projektes könnte eine gemeinnützige GmbH sein, die weitreichende Steuervorteile genießt und berechtigt ist, Spendenbescheinigungen auszustellen. Als Gesellschafter kommen unter anderem Landkreis, Tourismusverband und Gemeinde sowie Privatpersonen in Frage. Das Vorhaben wird über einen Vorhaben- und Erschließungsplan verwirklicht.



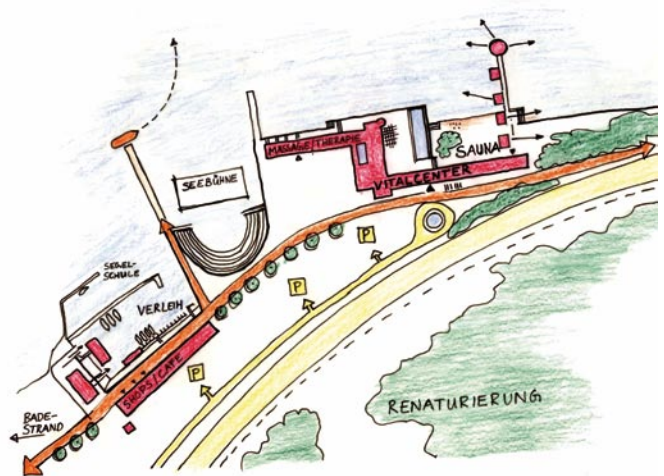
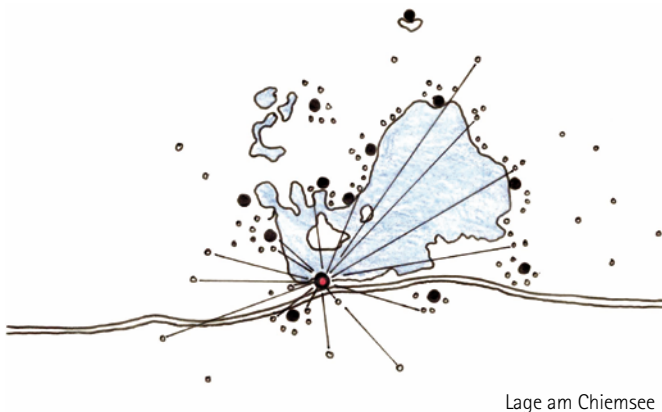
Moorhütte: Ansicht und Grundriss, Fotomontage



neues Fensterelement
Hotelfassade



Vitalcenter Chiemsee



Potentiale

Die Region Chiemsee ist vom Tourismus geprägt. Jedoch werden 80 % der Übernachtungen vom privaten Beherbergungsbereich mit maximal 8 Betten bedient. Ein Großteil dieser Betriebe ist jedoch nicht im Tourismusverband organisiert.

Das Objekt liegt direkt am Seeufer nahe dem Hafengelände und dem Informationszentrum und ist durch die Autobahnausfahrt Bernau aus München/Salzburg leicht erreichbar. Die regionale Radwegeverbindung um den Chiemsee und die bestehenden Wassersportmöglichkeiten (Segeln, Surfen, Schwimmen...) stellen weitere Potentiale dar.

Konzept

Durch die Anlage eines Vitalcenters und den Ausbau der bestehenden Marina sollen die Potentiale der Region erhalten und verstärkt werden. Kleine Beherbergungsbetriebe werden durch diese zentralen Sport- und Wellnessangebote gestärkt. Tagestouristen werden durch attraktive Angebote direkt am See angesprochen.

- **Vitalcenter:** Umnutzung des Gebäudes „Seehotel“ in eine exklusive Saunaanlage mit Massage, Kosmetik, Therapie. Wiederherstellung des ehemaligen Badestrandes.
- **Marina mit Seebühne:** Umverlegung der Seebühne zwischen Marina und Vitalcenter und der Bootsanlegestelle der Personenschiffahrt. Stärkung der bestehenden Wassersportmöglichkeiten durch temporären Verleih der

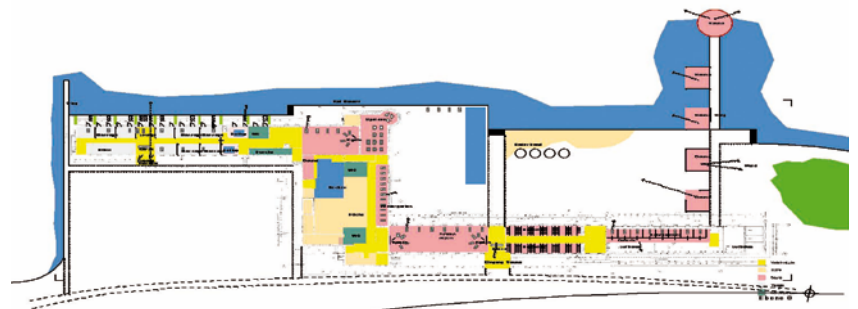
Segelbootliegeplätze. Bauliche Anlage mit Nutzungsmöglichkeit für lokale Sportartikelhersteller, Cafe, Restaurant, Umkleieräume, Segelschule. Entwicklung einer Promenade mit Hauptnutzung für Rad- und Fußverkehr; Anbindung des Badestrandes und des Informationszentrums Chiemsee.

- **Renaturierung:** Abbruch des bestehenden „Parkhotels“ und Renaturierung/ Maßnahmen zur Entwicklung von Natur.

Umsetzung Vitalcenter

Organisationsstruktur innerhalb des Vitalcenters: Östlicher Flügel, Mittelgebäude und westlicher Flügel. Saunabereich: 9 Saunen (5 Außensaunen, Dampfraum, Solarien, Gastronomiebereich, Massage/Therapiebereich: Massageräume, Therapieräume, Schönheitsbereich, Friseur, Sporttherapeut...) Der Hauptzugang erfolgt über den Ostflügel, wo sich die Umkleieräume und Innensaunen befinden. Der ehemalige Speisesaal wird als Ruheraum genutzt. Gastronomie und Küche befinden sich im Mittelbau.

Trägerschaft: Das Vitalcenter kann durch einen privaten Investor erworben und betrieben werden, eventuell in Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband Chiemsee. Die Bundesanstalt für Immobilien und / oder der Investor übernehmen die Kosten für den Abbruch des „Parkhotels“ und die



Renaturierung der Fläche südlich der Autobahn. Die Gemeinde Bernau schließt mit dem Investor einen städtebaulichen Vertrag und stellt einen Vorhaben- und Erschließungsplan (Vorhabensbezogener Bebauungsplan) bei gleichzeitiger Änderung des Flächennutzungsplanes auf. Der Investor erhält die 60 Bootsliegeplätze zur Vermietung.

Bauleitplanung: Das Sondergebiet „Bund“ wird im Flächennutzungsplan in ein Sondergebiet „Vitalcenter Chiemsee“ umgewandelt. Die Fläche südlich der Autobahn wird in eine Fläche für Wald bzw. als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft umgewandelt.

Verkehr/Straßenbau: Die verkehrliche Anbindung der Marina und des Vitalcenters erfolgt über die bestehende Ausfahrt Bernau und die Zufahrt zu den Parkplätzen parallel nördlich zur A8. Der Ausbau der Autobahn auf 6 Spuren kann in südliche Richtung erfolgen. Die Unterführung kann als überörtliche Radwegeverbindung bestehen bleiben. Die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude sind weitaus geringer als für eine Lärmschutzwand, da die geplanten Nutzungen zum See hin stattfinden.

Denkmalschutz: Die Maßnahmen an der Frontseite des westlichen Flügels stellen einen Eingriff in die geschützte Bausubstanz dar, ebenso wie sich das Aufstellen der Saunahäuschen auf das Erscheinungsbild des Baudenkmals auswirken kann. Einschlägig hierfür ist Art. 6 des Denkmalschutzgesetzes. Da es sich um keine gewichtige Veränderung handelt, wird die

untere Denkmalschutzbehörde evtl. unter Auflagen zustimmen.

Naturschutzrecht: Das Grundstück selbst ist von jeglichen Schutzgebieten ausgenommen. Der Seefläche jedoch ist RAMSAR-, SPA-, FFH- und Landschaftsschutzgebiet. Deswegen hat die Planung bzw. der Bau der Saunahäuschen in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt zu erfolgen.

Wasserrecht: Der Chiemsee ist ein Gewässer erster Ordnung. Nach Art. 59 BayWG müssen Anlagen in und am Gewässer durch die Kreisverwaltungsbehörde genehmigt werden. Die Saunahäuschen auf dem See und auf dem Grundstück sind von dieser Regelung betroffen. Die wasserrechtliche Genehmigungsfähigkeit wird, ebenso wie die bezüglich des Denkmalschutzes im baurechtlichen Genehmigungsverfahren geprüft.

Wirtschaftlichkeit: Die Investitionssumme der geplanten Maßnahmen beträgt 16,2 Millionen Euro. Die Betriebskosten werden pro Jahr bei ca. 1,2 Millionen Euro liegen. Für einen Kapitalisierungszins von 6,8 %, einen Betrachtungszeitraum von 10 Jahren und einen Steuersatz von 40 % wurden drei Szenarien betrachtet: einen worst case (500.000 Besucher pro Jahr), base case (600.000 Besucher pro Jahr) und einen best case (700.000 Besucher pro Jahr). Dabei ergibt sich für alle drei Szenarien ein positiver Kapitalwert. Das bedeutet, dass selbst im worst case eine Rendite von mehr als 6,8 % erzielt wird.



Die alpine Ski-WM 2011

Der Markt Garmisch-Partenkirchen hat im Mai 2006 von der Fédération Internationale de Ski (FIS) den Zuschlag für die alpine Ski WM 2011 erhalten. Dies hat zur Folge, dass sich der Charakter der Stadtentwicklungsplanung deutlich verschiebt. Die bislang prozessuale, zeitlich relativ offene Vorgehensweise ändert sich zu einer auf ein zweiwöchiges Event hin ausgerichteten, straffen Konzeption, Realisierung inklusive Durchführung des Großereignisses.

Das Ergebnis der Bewerbung als Austragungsort für eine alpine Ski-WM war nicht von vorneherein kalkulierbar. Dies bedeutet, dass bestehende stadtplanerische Konzeptionen vom Grundsatz her nach wie vor zwar gelten und anzuwenden sind, da sie der Charakteristik eines Wintersportortes entsprechen. Dennoch bietet der Zuschlag für Garmisch-Partenkirchen auch die Rückkehrmöglichkeit in die höchste Liga der internationalen Wintersportorte. Dies war in den vorhandenen Konzepten so nicht direkt forciert und bedeutet eine neue Herausforderung für die Stadtentwicklung. Hier gilt es, die Potentiale des Ortes zu benennen, diese aber auch kritisch zu hinterfragen und zu klären, ob und wie es über die alpine Ski-WM möglich und sinnvoll ist, den Markt Garmisch-Partenkirchen mitsamt seinem naturräumlichen Umfeld für eine neue Form des Wintersports zu qualifizieren.

Der Ort

Die Marktgemeinde Garmisch-Partenkirchen besteht seit dem 1. Januar 1935. Die Fusion beider Märkte erfolgte zur Vorbereitung und Durchführung der IV. Olympischen Winterspiele 1936. Seither war GAP Austragungsort verschiedener sportlicher Winterveranstaltungen, wie der alpinen Ski-WM 1978 oder des Neujahrsspringens im Rahmen der jährlichen Vier-Schanzen-Tournee (Oberstdorf, GAP, Innsbruck, Bischofshofen).

Das Gemeindeareal erstreckt sich auf einer Höhe von 700 m ü. NN im Ort bis auf 2.963 m ü. NN auf der Zugspitze. GAP ist wegen seiner Sportgeschichte und der Höhenlagen ein, wenn nicht sogar der bayerische Hoffnungsträger, wenn es darum geht, sich im internationalen Wettbewerb der Ski-Destinationen zu behaupten, und dies trotz Klimawandel und rückläufigen Tourismuswerten auch im bayerischen Alpenraum.

Neben diesen internationalen Herausforderungen steht GAP aber auch vor alltäglichen Problemen der demographischen und konjunkturellen Entwicklungen ländlicher Regionen, wie z.B. der Stagnation der Einwohnerzahlen oder der Problematik des großflächigen Einzelhandels.

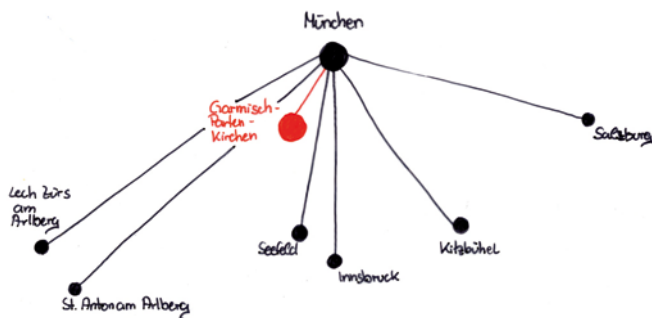
Die Potentiale

Mit dem Zuschlag für die Ski-WM ist die Umsetzung einer Reihe direkter und flankierender Infrastrukturmaßnahmen verbunden. Manche dieser baulichen Anlagen lassen sich reibungslos in die permanente Infrastruktur überführen. Andere sind lediglich temporär und nach dem Ereignis wieder zurückzubauen. Die Umrüstung der bestehenden Einrichtungen in Verbindung mit neuen Projekten lassen sich dabei für unterschiedliche Ziele der Stadtentwicklung nutzen, etwa für den Imageeffekt, für die Profilbildung (z.B. Tourismus, Ökologie) in der Stadtentwicklung, für die Aufwertung innerörtlicher Flächen sowie regional-struktureller Verflechtungen, für die Vermarktung von Nachnutzungen, für die Beschleunigung von Infrastrukturprojekten (z.B. drei Tunnel) oder für die „Einwerbung“ und Bündelung von Fördergeldern (vgl. Entwicklung der Olympischen Sommerspiele in München, 1972). Ein wesentlicher Vorteil liegt insgesamt in der Freisetzung von oft ungenutzten interdisziplinären Bündelungskräften.

Die Erarbeitung von Vorschlägen für spezifische Maßnahmen und Projekte erfolgte in folgender Aufgabenteilung:

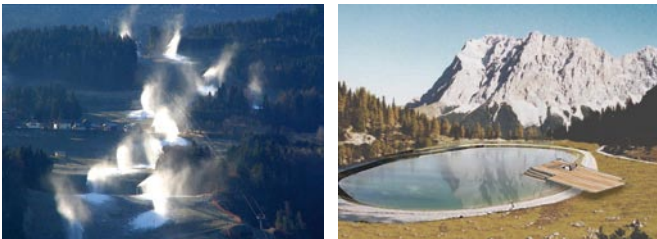
- Gesamtgemeindliche Entwicklungsplanung:
Schwerpunkt Infrastruktur (Gruppe 5)
- Gesamtgemeindliche Entwicklungsplanung:
Schwerpunkt Stadtgestalt (Gruppe 3)
- Sport- und Freizeitachse:
Schwerpunkt Stadt-Landschaft (Gruppe 4)
- Sport- und Freizeitachse:
Schwerpunkt Infrastruktur (Gruppe 6)
- Umnutzung Bahnhofsareal:
Schwerpunkt Einzelhandel (Gruppe 2)
- Umnutzung Bahnhofsareal:
Schwerpunkt Ski-WM (Gruppe 1)

Gesamtgemeindliche Entwicklungsplanung Infrastruktur



Der Ort

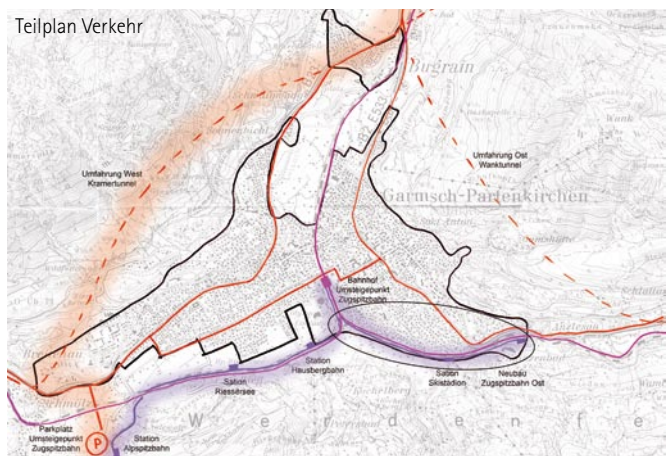
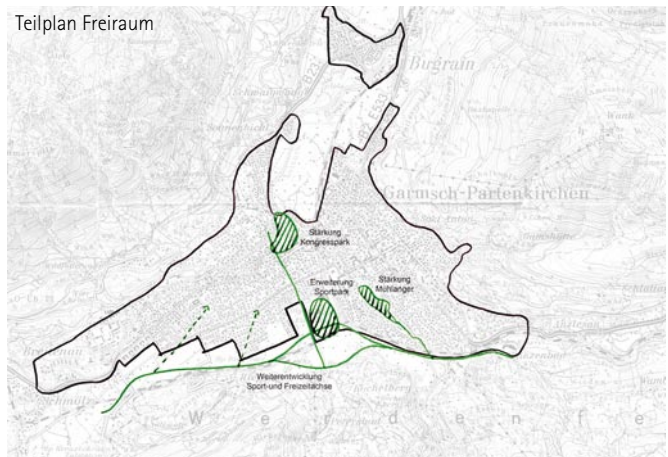
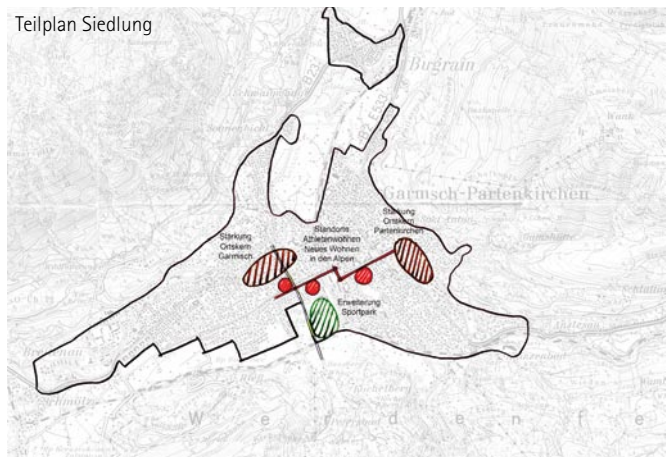
Garmisch-Partenkirchen ist ein international bekanntes und beliebtes Tourismusziel. Neben den Charakteristika, die auch die anderen "Best of the Alps"-Orte auszeichnen, wie beispielsweise die einzigartige Bergwelt, die landschaftliche Schönheit, die gewachsenen Strukturen und die Verbundenheit zur Region, profitiert Garmisch-Partenkirchen zudem von seiner Nähe zu München und der guten Erreichbarkeit.

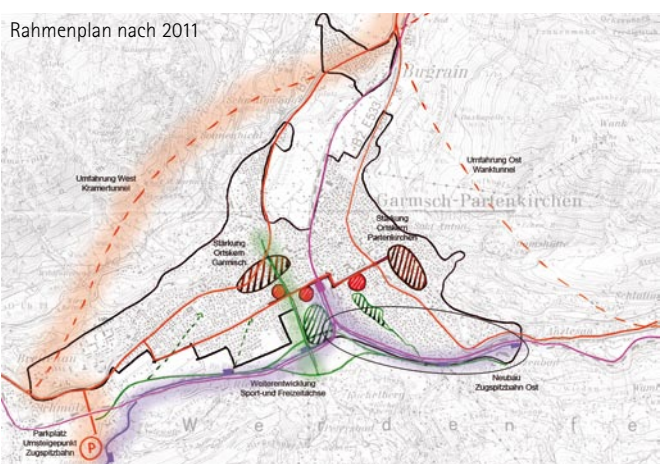
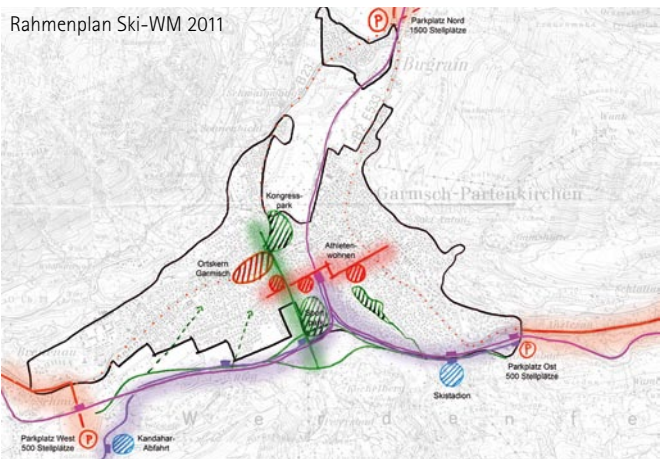


Potenziale

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Ortes werden vor allem in den Bereichen Siedlung (Nutzung freiwerdender Flächenpotenziale), Freiraum (Stärkung der innerörtlichen Freiräume) und Verkehr (Entlastung der Ortskerne) gesehen. Einige der in den Teilplänen dargestellten Ziele können von den Synergien der Ski-WM 2011 profitieren, wie beispielsweise die drei neu entstehenden Quartiere Athleten-Wohnen.

Aufgrund des Klimawandels wird in Garmisch-Partenkirchen in wenigen Jahrzehnten alpiner Skitourismus nur noch auf den hoch gelegenen Pisten rentabel sein. Um die attraktiven, langen Talabfahrten beibehalten zu können, wird eine Beschneigung mit Schneekanonen erforderlich. Die dafür benötigten Speicherteiche können im Sommer als Bademöglichkeit zugänglich sein und somit das touristische Angebot erweitern.

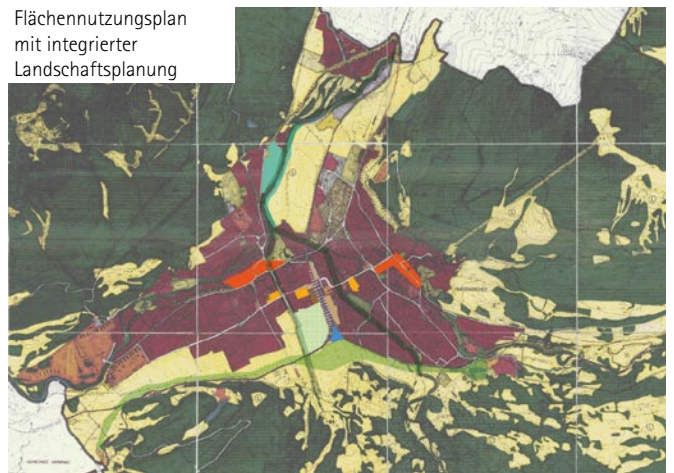




Rahmenplan

Der Rahmenplan Ski-WM 2011 zeichnet sich durch die Überlagerung der verschiedenen Achsen aus. Die Sport- und Freizeitachse verbindet die Austragungsorte im Süden, an der Freiraumachse ist die WM-Infrastruktur angelagert und die drei neuen Wohnquartiere für die Athleten bilden eine Identität stiftende Achse zwischen den beiden Ortsteilen Garmisch und Partenkirchen. Da der Kramertunnel 2011 noch nicht realisiert ist, wird der KFZ-Verkehr vor den Ortseinfahrten an P&R-Anlagen abgefangen. Die Anlage im Westen bleibt auch nach der Ski-WM 2011 bestehen. Von dort bzw. vom Bahnhof aus erschließen sich die Touristen die Region mit der um einen Ostarm erweiterten Zugspitzbahn.

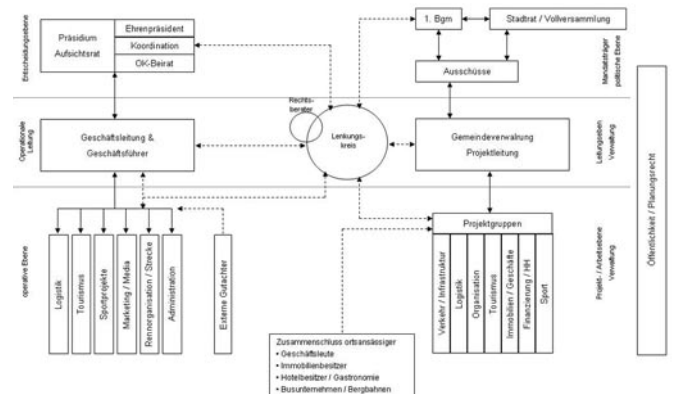
Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung



- Allgemeine Wohngebiete
- Besondere Wohngebiete
- Mischgebiete
- Gemeinbedarf Kultur
- Öffentliche Parkplätze
- Sportanlagen
- Ökologische Vorrangflächen
- Flächen mit Nutzungsbeschränkung zur Ermöglichung der Sport- und Freizeitachse
- Übergeordnete Grünbeziehung

Kommunikationsstruktur

Als maßgebliches Kommunikationsgremium fungiert der Lenkungsreis, über den die beiden Bereiche Organisationskomitee FIS Alpine Ski-WM und Gemeindeverwaltung Garmisch-Partenkirchen auf der operativen Leitungsebene miteinander verbunden sind. Bei Bedarf werden die politische Ebene/Entscheidungsebene sowie die operative Ebene hinzugezogen.



Gesamtgemeindliche Entwicklungsplanung Stadtgestalt



Der einstige Olympiaort Garmisch-Partenkirchen (GAP) ist international ein Begriff, und bekannt wie wohl kein anderer Ort in Bayern, München natürlich ausgenommen. Der Ort im Werdenfeller Land liegt eingebettet zwischen hohen Alpen-
gipfeln, inmitten sanfter Hügel, Wiesen und Almen.

Bei näherer Betrachtung erscheint Garmisch-Partenkirchen nicht so, wie wir es in unserer Vorstellung erwarten und wie es in den Werbebroschüren versprochen wird. Neben parkenden Autos, asphaltierten Hinterhöfen und fehlendem Grün finden sich vielerorts mangelhaft gestaltete städtebauliche Räume, die vernachlässigt und wenig einladend erscheinen. Auch einzelne innerstädtische Neubauten, die gegenwärtig realisiert werden, genügen keinesfalls gestalterischen und baukulturellen Ansprüchen - Umstände, die gerade bei der touristischen Ausrichtung des Ortes besonders fatale Folgen haben können.

Fachbeitrag Ortsgestaltung

Um diesen Defiziten entgegenzuwirken wird der Gemeinde die Erarbeitung eines „Fachbeitrags Ortsgestaltung“ emp-

fohlen. Diese Fachplanung soll in allen Maßstabsebenen städtebauliche und gestalterische Hilfestellung geben - vom gesamtstädtischen Konzept bis zu gestalterischen Empfehlungen bezüglich einzelner Objektausführungen.

Dabei sollen die Themen Ortsbild, Nutzung/Funktion, Siedlungsstruktur, Landschaft/Grün, Verkehr/Parken, Bautypologie, ortsübliche Bauelemente/Details behandelt werden. Der Fachbeitrag Ortsgestaltung soll durch die Stadtverwaltung unter Hinzuziehung eines Planungsbüros bei intensiver Beteiligung der Betroffenen und der Öffentlichkeit erarbeitet werden.

So kann eine fundierte und ausgewogene Planungsgrundlage als Voraussetzung für weitere städtebauliche Umsetzungsmaßnahmen entstehen, von denen einige bereits bis zur SKI-WM 2011 umsetzbar wären.

Entwicklung der Landschaft

Innerhalb der 60er, 70er und 80er Jahren wurden wesentliche Talflächen GAPs oft bis an die Berghänge bebaut.

Heute machen neben den Bergen vor allem die verbliebenen





Das Konzept



Wiesenflächen südlich und nördlich von Garmisch-Partenkirchen die identitätstiftende Landschaft aus. Diese freien Landschaftsteile sollen erhalten, naturbezogen aufgewertet und für Bewohner und Gäste besser zugänglich gemacht werden. Eine direkte Anbindung der zentralen Siedlungsbereiche an die Landschaftsräume und die Bergwelt sollte durch innerörtliche Grünzüge geschaffen werden. Auch durch eine Aufwertung der räumlichen Bezüge entlang der Gewässer sollte die Stadt attraktiver durchwegt und durchgrünt werden.

Orts- und Zentrenentwicklung

Wegen des übermäßigen Siedlungsflächenzuwachses innerhalb der vergangenen Jahrzehnte sollte GAP seine Investitionen in eine qualitative Siedlungsentwicklung lenken. Gegenwärtig wird innerhalb der Gemeinde über eine Erweiterung der städtischen Zentren um die freifallenden Bahnhofflächen nachgedacht; erste Konzepte und Planungen bestehen bereits. Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe besitzt GAP bereits ausreichende, eher überdurchschnittlich große Zentrenbereiche. Daher sollte mit Erweiterungen vor

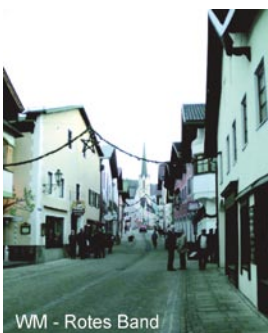
allem im innenstadtrelevanten Handelssortiment kritisch und behutsam umgegangen werden.

Einerseits gilt es, GAP als Einkaufsstandort nachfrageattraktiv weiter zu entwickeln, andererseits sollen die bestehenden Alt-Zentren, die guten Stuben des Ortes, vor weiterer Schädigung bewahrt werden.

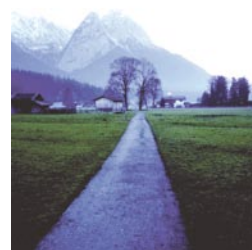
Ski-WM 2011 – ein Stadtfest

Während der Ski-WM sollen neben den Zieleinläufen an den Austragungsorten bestehende, zentrale Veranstaltungsorte, Straßen und Plätze in den Ortszentren für die außersportlichen Veranstaltungen genutzt werden. Die Ski-WM soll in den Ort hineingeholt werden.

HierzukanneineWM-MeilemitSchneeundrotemTeppichdurch dieOrtsteilegelegtwerden.Sportler,BesucherundEinheimische werden direkt an den Orten vorbeigeführt, die GAP ausmachen: die Berge, die Wiesen, das attraktive Wohnen, die Marktplätze, die Fußgängerzonen. Der Weg ist Fußgängern und Skifahrern vorbehalten und soll unter Einbindung von Anwohnern und Gastronomen bespielt werden.



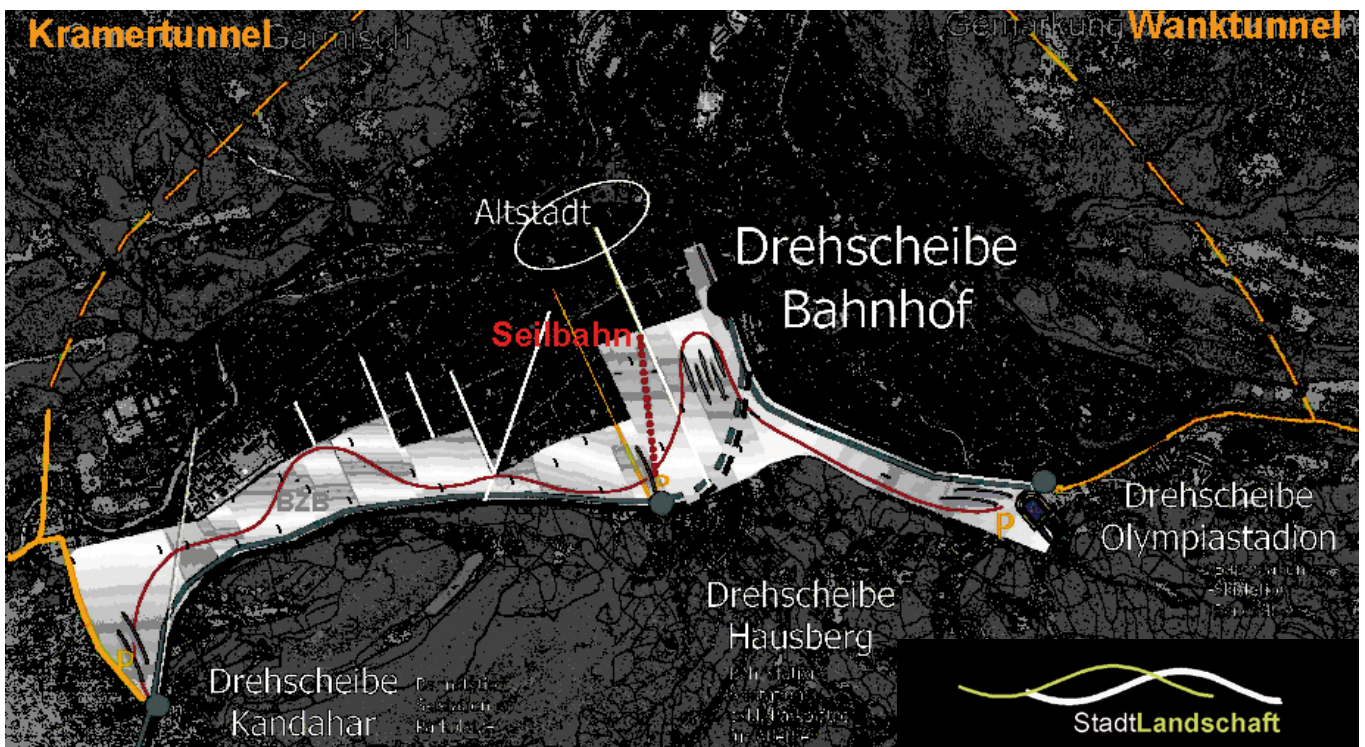
WM - Rotes Band



Sport - und Freizeitachse StadtLandschaft



StadtLandschaft



Sport- und Freizeitachse/ Mobilität



Impressionen Gebäude und Infrastrukturnutzungen

Analyse der Mobilität

Die Infrastrukturaufspaltung von der Mitte des Ortes nach Osten und Westen zu den Endpunkten der Sport- und Freizeitachse ist die durchgehende bestehende Infrastrukturgrundform für die BZB, die DB, die Buslinie und das übergeordnete Straßennetz. Grundsätzlich wird der bestehende Modalsplit und die Ost- West Anbindung der Sport- und Freizeitachse beibehalten und wo erforderlich ausgebaut.

Analyse der Landschaft

Die sehr typisch prägende Struktur der Landschaft ist eine geologische Formation einer kleinwelligen Oberflächenform. Die landwirtschaftliche Bebauung der Flure mit kleinmaßstäblichen Funktionshöfen strukturiert die Landschaft gleichermaßen.

Konzept

Die bestehende Landschaft wird überzeichnet und überformt. Die neue Stadtlandschaft entsteht. Sie ist eine wellenförmige Gestaltung der Landschaft, welche die Gebäude und Infrastruktur fließend integriert. Die Dächer der Gebäude werden zugleich nutzbare Landschaft, im Winter wie im Sommer. Somit generiert das kulturelle Erbe der Landschaft unsere Sport- und Freizeitachse. Die Vernetzung der Stadt mit der Landschaft und ihren Funktionen ergibt eine grünes oder weisses Mobilitätsband (Sommer/Winter). Nach der WM soll die Stadtlandschaft als "Fußabdruck" erkennbar bleiben und ein positives Image in die Zukunft tragen, weil GAP, nach Meinung der Verfasser, nach der WM kein konkurrenzfähiger Skizirkus bleiben wird. Die Stadtlandschaft wird ein neu generierter Schwerpunkt und eine Attraktion in den Bereichen Sport und Erholung. Sie steigert den Freizeitwert. Dieser neue Freiraum ist ein öffentlicher sowie ein multifunktionaler Raum.

Durch die neue Stadtlandschaft wird eine neue Identität geschaffen. Bekanntes wird aufgenommen und durch Überzeichnung und Überlagerung zu etwas Neuem entwickelt. Die Stadtlandschaft wird Leitbild und Image für die Gemeinde GAP. Die linearen und punktuellen Strukturen der Ost- und Westachse werden funktional wie landschaftlich und architektonisch in der Mitte verflochten und überlagert und generieren das Zentrum der Sport- und Freizeitachse.

Mobilitätskonzept

Es gibt vier Drehscheiben: Kreuzegg, Hausberg, Olympiastadion und die Hauptdrehscheibe am Bahnhof. Sie sind Umsteigepunkte (Parken, Skistation, Bahnhof) und zugleich Transitorte (Bahn, Bus, PKW, Fußgänger) und bündeln sämtliche Mobilität. Der PKW-Verkehr wird von Norden am Ende der Autobahn entweder durch P+R zum Umsteigen auf die Schiene bewegt und zur Drehscheibe Hauptbahnhof gebracht, oder über die Tunnel zu den Drehscheiben Ost und West geleitet. Dadurch wird der PKW-Verkehr in der Stadt stark vermindert. Die Buslinie bleibt bestehen. Die Schienenverbindungen werden beibehalten und Haltepunkte an den Drehscheiben Ost und West geschaffen. Zusätzlich bindet die BZB die Drehscheibe Ost an. Im Zentrum der Stadtlandschaft wird die Stadt mit dem Hausberg direkt über eine Seilbahn angebunden. Fußläufig wird die Stadtlandschaft durch einen Weg, der in den Tälern der "Landschaftswellen" verläuft, erschlossen und an markanten Stellen an das Zentrum angebunden.

WM-Nutzung

Für die WM wird die Stadtlandschaft zusätzlich zu den stationären Winternutzungen mit den temporären WM-Nutzungen bespielt und bebaut. Diese temporären Nutzungen werden vor allem an den Wettkampfstätten und Drehscheiben notwendig. Stationär sind Nutzungen der Erholung und des Wintersports vorgesehen, wie z.B. Schlittenfahren, Eisstockschießen, Langlaufen und Reiten. Im Sommer sind Sport- und Freizeitnutzungen plaziert, wie z.B. Wandern, Skaten, Reiten, Joggen und Erholen.

Umsetzung, Stufenplan/ Verfahrenmanagement

Der erste Meilenstein bis zur WM ist die Umsetzung der Mobilitätsinfrastruktur und der Drehscheiben über einen qualifizierten B-Plan. Parallel dazu wird ein Flurneuerungsverfahren durchgeführt. Eine Steuerungsgruppe lenkt den kooperativen Planungsprozess.

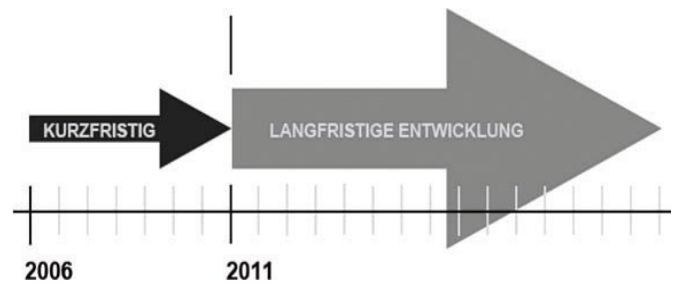
Ausblick

Je nach Zielsetzung der Gemeinde bietet die Stadtlandschaft das große Potential für eventuelle Bewerbungen anderer Großveranstaltungen, wie z.B. Landes- und Bundesgartenschauen oder der Winterolympiade.

Sport- und Freizeitachse Infrastruktur

Konzept der Nachhaltigkeit

Ziel ist eine nachhaltige Entwicklung der Region Garmisch-Partenkirchen, die die Bedürfnisse der heutigen Generation zufrieden stellt, ohne Ressourcen aufs Spiel zu setzen und so den Handlungsspielraum der kommenden Generationen beeinträchtigen. Für die ökologisch besonders sensiblen Berggebiete bedeutet dies, dass eine nötige und mögliche wirtschaftliche Entwicklung nicht lebenswichtige Ressourcen wie die Landschaft, die Luft oder die Biodiversität bedrohen und damit die langfristige ökologische Stabilität gefährden darf.



Die WM 2011 ist nur ein kurzfristiges Event. Es kann unterschieden werden zwischen:

- kurz- und langfristiger Entwicklung
- Winter- und Sommernutzung

Konzept Verkehr

Eine wichtige Auswirkung der Ski-WM 2011 besteht in einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Sofern dieser Mehrverkehr durch motorisierten Individualverkehr abgewickelt wird, sind erhöhte Lärm- und Luftbelastungen unausweichlich. Auch das Landschaftsbild

wird durch Parkplätze beeinflusst. Durch ein neues Verkehrskonzept mit Lenkungsmaßnahmen für den Individualverkehr (P+R Parkplätze) und Verlagerungsmaßnahmen auf den öffentlichen Verkehr (Ausbau der Zugspitzbahn zur Regionalbahn) wird dieser Entwicklung entgegengesteuert.

	☼ SOMMER - Konzept	** WINTER - Konzept	Planungsrecht	Finanzierung
Kurzfristige Planung (Ski WM)	Park-and-ride-Parkplätze an Ortseingängen, Shuttle-Buslinie mit Stop an allen wichtigen Veranstaltungspunkten, Bahnhof und Park-and-ride-Parkplätzen, zusätzliche Stopps der Zugspitzbahn		Bebauungsplan Plangenehmigung / Planfeststellung	BMI, KM, GAP, Organisationskomitee
Langfristige Planung		Ausbau der Zugspitzbahn zur Regionalbahn, Anschluss der Nachbargemeinden	Planfeststellung	Gemeinden, Landkreis, Betreiber

Konzept Tourismus Winter

Bedingt durch die Höhenlage von Garmisch-Partenkirchen auf ca. 750 M ü.NN ist durch die Klimaerwärmung eine Sicherstellung der Präparierung der Skipisten nur durch einen Ausbau der Beschneidung, mit all ihren ökologischen Folgen, möglich. Daher wird eine Konzentration des bisherigen Massentourismus auf das Gebiet am Hausberg für den Leistungssport empfohlen.

Sommer

Die langfristige touristische Nutzung ist daher auf den Sommer konzentriert. Hier ist eine Attraktivitätssteigerung/Konzentration durch den Ausbau einer Sportachse sinnvoll.

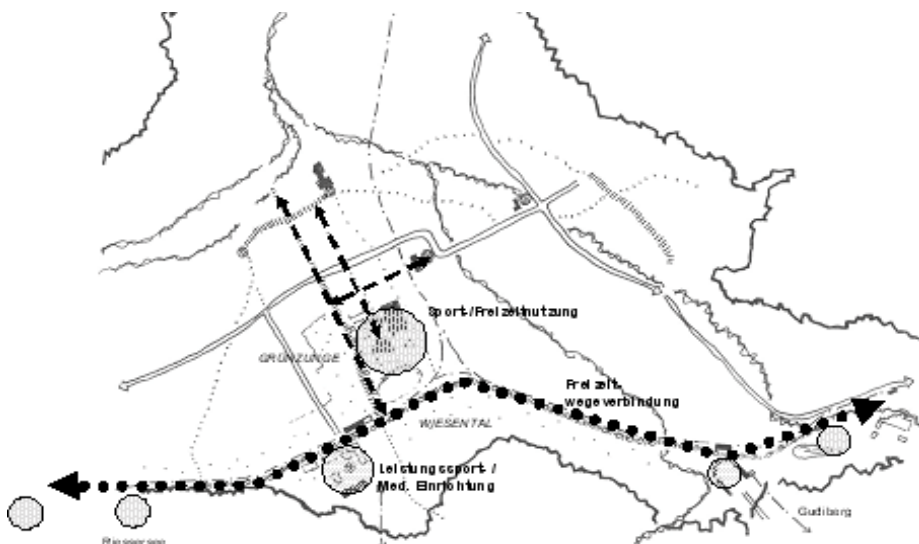
	☼ SOMMER - Konzept	** WINTER – Konzept		
Kurzfristige Planung (Ski WM)		WM (Tages-) Besucher		
Langfristige Planung	Tagestourismus, Aktivsport	Konzentration der Skiinfrastruktur für den Spitzensport an Hausberg und Gudiberg		

Konzept Städtebau

Die notwendigen Infrastrukturmaßnahmen der Ski-WM werden, mit Ausnahme der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend als temporäre Bauten errichtet. Die notwendigen Investitionen zielen auf eine langfristige Attraktivitätssteigerung der Entwicklungsachse Kur-

zentrum - Bahnhof - Talstation am Hausberg mit dem Schwerpunkt Sport- und Freizeiteinrichtungen und Medizinische Einrichtung ab. Die Anlage der Wegeverbindung als Freizeitachse dient der Erschließung der touristischen und sportlichen Attraktionen.

	☼ SOMMER - Konzept	** WINTER – Konzept	Planungsrecht	Finanzierung
Kurzfristige Planung (Ski WM)		Temporäre Infrastruktureinrichtungen für die Ski WM (z.B. Tribünen, Zelte, Bühnen, Flutlicht...)	Bebauungsplan	Organisationskomitee
Langfristige Planung	Entwicklungsachse Kurzentrum-Bahnhof-Talstation am Hausberg mit dem Schwerpunkt Sport- und Freizeiteinrichtungen, Medizinische Einrichtung		Flächennutzungsplan, Bebauungsplan	Gemeinde, Investor



Bahnhofsareal Einzelhandel

Ausgangslage

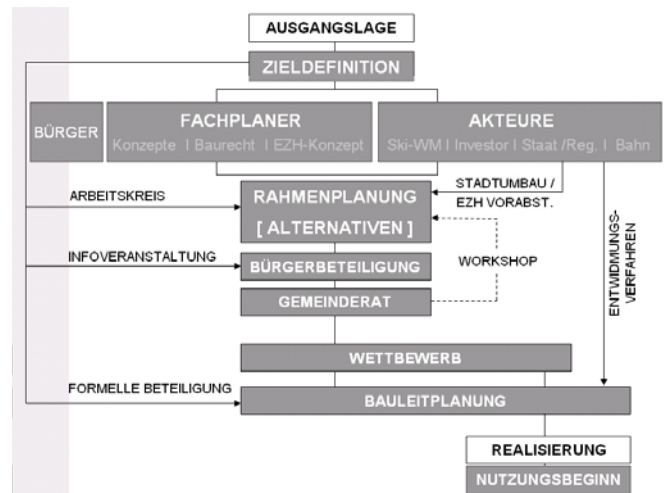
Die Ausgangspunkte in Garmisch-Partenkirchen sind zum einen das gekippte Einzelhandelsprojekt nordwestlich des Bahnhofsgeländes, die Konversionsfläche der Bahn sowie die Ski-WM im Jahr 2011 als Initiator und Zielrahmen für eine städtebauliche Maßnahme. Da eine abschließende Lösung der Problematik mit den vorhandenen Ressourcen (Datengrundlagen, Zeit etc.) während der Projektbearbeitungszeit nicht möglich ist, wurde ein Verfahrensablauf als Lösungsansatz entwickelt.

Zieldefinition

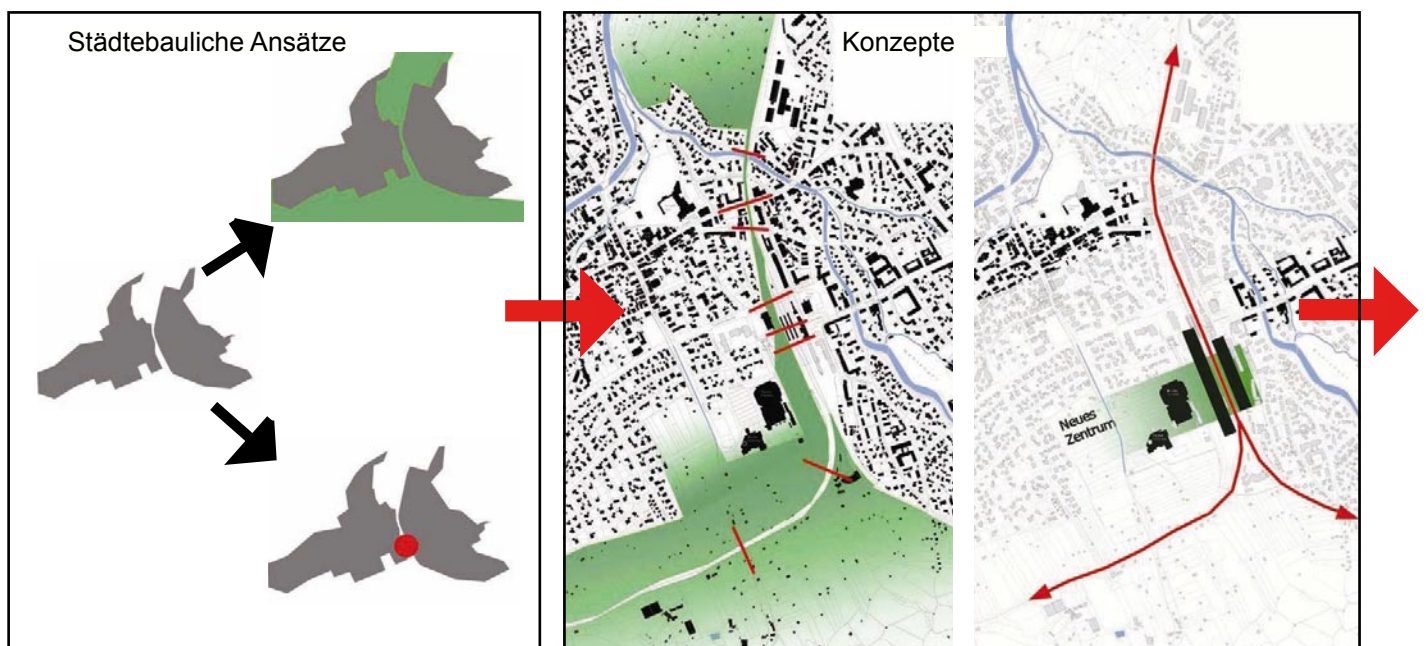
Die Ziele ergeben sich direkt aus der Ausgangslage: Die Etablierung von Einzelhandel sowie eine städtebaulich sinnvolle Nachnutzung für die Konversionsfläche der Bahn.

Verfahrensweg

Aufgrund der zeitlichen Vorgaben durch die Ski-WM kommt dem Faktor Planungssicherheit entscheidende Bedeutung zu. Dazu sind eine aktive Bürgerbeteiligung, eine Vorabstimmung des Einzelhandels und mehrere alternative Rahmen-



planungen notwendig. Es sind also einerseits fachplanerische Untersuchungen der einzelnen Kriterien (z.B. städtebauliche Konzepte, Baurecht, Einzelhandelskonzept) erforderlich, auf der anderen Seite eine Koordination der Akteure (Organisationskomitee Ski-WM, Staat/ Regierung, Investor, Bahn, etc.).



Städtebauliche Konzepte

Es sind grundsätzlich zwei verschiedene Konzepte denkbar: Zum einen kann ein Landschaftsraum durch Garmisch-Partenkirchen hindurch entstehen, indem die Sport- und Freizeitachse südlich des Marktes in die Stadt hineingezogen wird; zum anderen kann das Bahnhofsareal als drittes gemeinsames Zentrum von Garmisch und Partenkirchen entwickelt werden.

Baurecht

Im Bearbeitungsgebiet sind drei baurechtlich verschieden zu behandelnde Flächen vorhanden. Die Konversionsfläche der Bahn ist nach § 35 BauGB, der Bereich des Eisstadions nach § 30 und 33 BauGB sowie der Bereich nördlich davon nach § 34 BauGB zu betrachten.

Einzelhandelskonzept

Bei der Realisierung des Einzelhandelskonzeptes ist die Raumbedeutsamkeit zu prüfen. Ziel eines künftigen Einzelhandelskonzeptes ist die Positionierung GAPs im Umland, sowie einen potentiellen Eventort für die Ski-WM 2011 zu

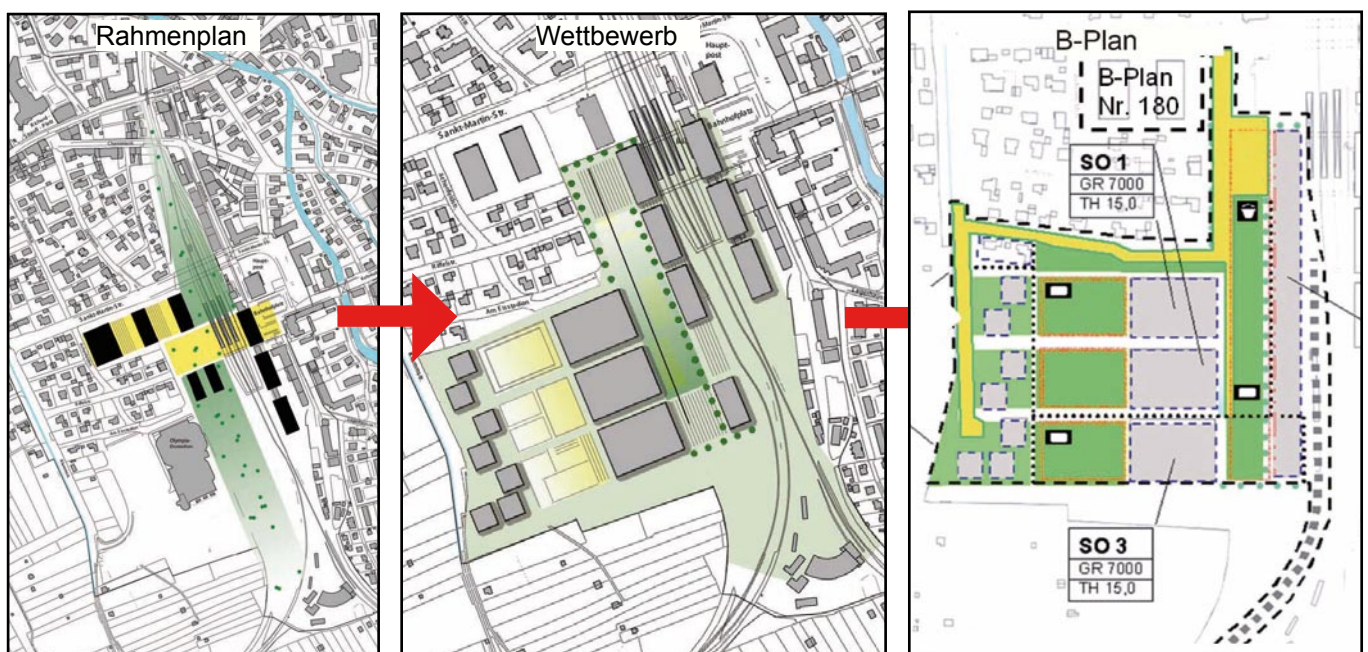
schaffen. Um die Bürger vom Vorhaben zu überzeugen ist eine hohe Transparenz der Planung erforderlich.

Rahmenpläne

In die Rahmenpläne fließen die Ergebnisse der fachplanerischen Untersuchungen ein. Die Ziele der Rahmenpläne sind eine Integration aller Konzepte und Interessen, das Aufzeigen von möglichen Baustrukturen und Nutzungen sowie Alternativen. Erst nach der Entscheidung für einen der Rahmenpläne (durch den Gemeinderat unter Beteiligung der Bürger) werden in einem Wettbewerb und darauf folgend in der Bauleitplanung die endgültigen baulichen Anlagen festgelegt.

Wettbewerb

Auf der Grundlage eines Rahmenplanes wird ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Dabei sind insbesondere die temporären Nutzungen zur Ski-WM zu beachten. Nach Abschluss des Wettbewerbs kann mit der Bauleitplanung begonnen werden.



Bahnhofsareal Die Initialzündung



Garmisch-Partenkirchen befindet sich in einer Zeit des Umbruchs; die Zukunft als Wintersportort erscheint – trotz der anstehenden WM – ungewiss.

Zur gleichen Zeit gewinnt die Lage im Ausstrahlungsbereich der Metropolregion München an Bedeutung. Da die Kassen der Gemeinde geschwächt sind, ist Garmisch-Partenkirchen auf der Suche nach fremdfinanzierten Projekten, die die langfristige Attraktivität des Standorts sichern sollen.

Neue Möglichkeiten bietet eine neue Positionierung und Spezialisierung in der Metropolregion. Ziel ist ein neues Image, mit dem sich nicht nur die Bürger identifizieren können, sondern das auch in der Aussendarstellung das neue Profil von Garmisch-Partenkirchen schärft.

Mit unserer Arbeit konzentrieren wir uns auf das Bahnhofsbereich, das weitere Anforderungen stellt: die Auflassung des Geländes fragt nach neuen Aufgaben und bietet gleichzeitig das Potential einer Initialzündung.

Das Besondere dieses Ortes liegt in der einzigartigen Lage: direkt über die Schiene erschlossen, zwischen den beiden Ortsteilen Garmisch und Partenkirchen gelegen und mit exklusiver Ausrichtung zu den Alpen, die im Rahmen der WM auch Austragungsort und Kulisse sein werden.

Was also ist an diesem Ort möglich?

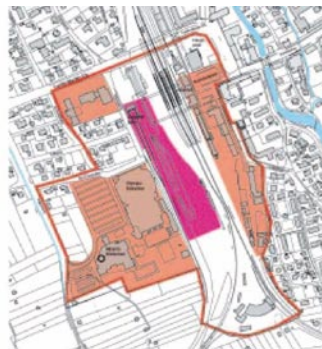
Ein städtebauliches Zeichen könnte den besonderen Ort unterstreichen und auch über die WM hinaus als Symbol wirken. Gleichzeitig sehen wir ein langfristiges Nutzungspotential an diesem Ort. Die gute Verkehrsanbindung könnte Garmisch-Partenkirchen als attraktiven Wohnstandort in der Metropolregion München etablieren. Die bereits hohen Preise für Wohnbaugebiet ziehen sich im Süden von München bis zu den Alpen und lassen vermuten, dass sich Investoren interessiert an einem solchen Vorhaben zeigen werden.

Statt die Grenzen der beiden Siedlungsgebiete zu verwischen, bündeln sich die entstehenden Baumassen in einem markanten Gebäude und können so zu einem gemeinsamen Identifikationspunkt werden.

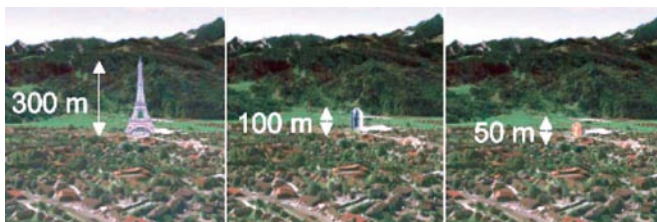
Eine Analyse zu Beginn der Planung muss dabei den verträglichen Rahmen ermitteln. Während der hier dargestellte Eiffelturm einerseits die Dimensionen sprengen würde, stellt sich beim 50 m hohen Wohnhaus die Frage nach der ausreichenden Signifikanz.

Nutzungsstruktur

Baurecht



Fuß-/Radweg	städtebauliches Zeichen	SEM	VEP
wichtige Schneise mit Grünstruktur	Planfeststellung	BP	weitere städt. Maßnahmen
	Entwidmung		



Entwicklung des Bahnhofareals in Stufen

Stufe I: (Vorbereitung)

- für den Bahnbetrieb benötigte Flächen bündeln
- Freistellung der Flächen v. a. im Westen und Süden
- Einleitung städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Stufe II: (bis zur WM 2011)

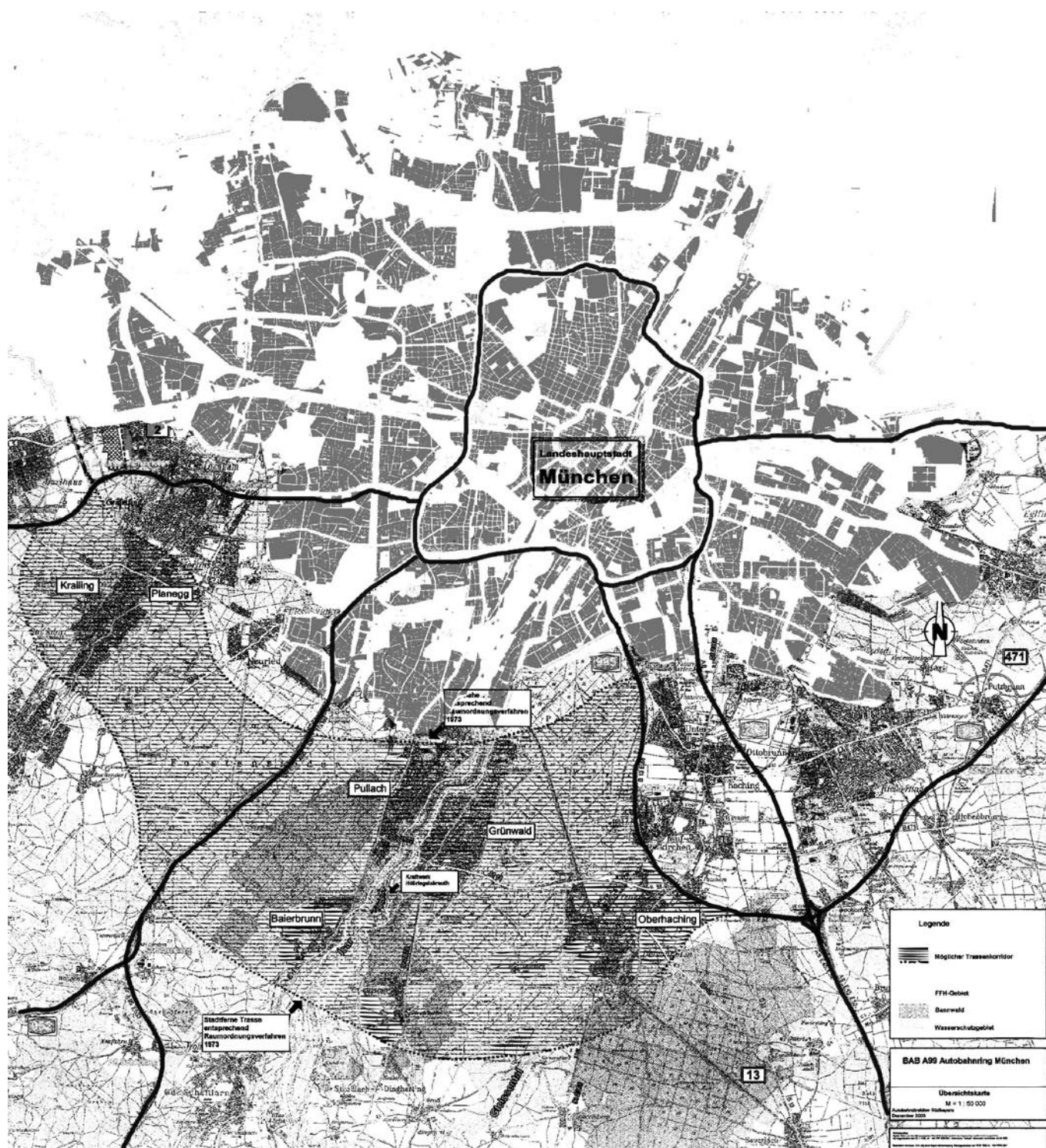
- Nutzungskonzept beschließen (z.B. zentrale Anlaufstelle, Fanmeile auf restlichen Flächen und Pressezentrum, Athletenwohnungen und Hotel im Gebäude)
- Investor anwerben, Planung abstimmen, Baurechtschaffung mit vorhabenbezogenem Bebauungsplan, zügige Neuordnung mit Hilfe der SEM (z.B. Zwischenerwerb der Gemeinde)

Stufe III: (nach der WM)

- Nachnutzung der zentralen Flächen (Bündeln der Parkflächen im Quartier westlich der Gleise, im Süden Wohnnutzung mit Hotel und notwendigen Facilities)
- weitere Entwicklung der umliegenden Flächen nach der Initialzündung (z.B. Verdichten der Freizeitnutzung im Westen, Sondergebiete im Norden und Gewerbegebiete östlich der Gleise)
- Veräußern der weiteren ehem. Bahnareale an Dritte (unter Beachtung der Entwicklungsziele)

"Knackpunkte"- wichtige Entscheidungen:

- Einvernehmliche Einigung mit der DB / BZB
- frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung
- Sichern des allgemeinen Nutzens (z.B. Wege- und Nutzungsrechte während und nach WM)
- Sicherung der Qualität durch (Zwischen-) Erwerb der Gemeinde möglich, privatrechtliche Verträge, bedarfsgerechte Baurechtschaffung durch VEP, evtl. zeitliche Befristung;
- Finanzierung sichern (Darstellung in Kosten- und Finanzierungsübersicht: u. U. Städtebauförderungsmittel, Abschöpfen der Wertsteigerung und Kostenbeteiligung des Investors)



Ausgangslage

Im Autobahnnetz um München klafft im Süden zwischen der A 96 im Westen und der A 99 im Südosten eine ungefähr 20 km breite Lücke. Bereits in den 70er Jahren wurde als Lückenschluss der so genannte Südring München in die damaligen Bedarfspläne für den Ausbau der Bundesfernstraßen aufgenommen. Das Raumordnungsverfahren für eine oberirdisch verlaufende Autobahntrasse wurde 1973 eingeleitet. 1980 fiel die Maßnahme jedoch bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes wegen erkannter schwerwiegender Probleme einer oberirdisch geführten Trasse aus dem Bedarfsplan. Das Raumordnungsverfahren wurde daraufhin wieder eingestellt.

Auch in den nachfolgenden Jahrzehnten wurde das Vorhaben eines Südrings immer wieder kontrovers diskutiert. Besonders die betroffenen Kommunen sehen dieses Vorhaben auch heute sehr kritisch. 2002 beschloss der Bayerische Landtag, die erneute Aufnahme in den Bedarfsplan zu beantragen und eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Bei der Fortschreibung des aktuellen Bedarfsplanes 2004 war das Projekt mit einer Länge von 21,8 km und geschätzten Kosten von rund 920 Mio. Euro zunächst im Entwurf als „Maßnahme des weiteren Bedarfs mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“ eingestellt. In der abschließenden Beschlussfassung des Gesetzgebers wurde der Südring München jedoch aktuell aus dem Bedarfsplan gestrichen.

Das Bundesverkehrsministerium hat sich 2006 wiederum bereit erklärt, sich an den Kosten einer Machbarkeitsstudie zu beteiligen. Die Autobahndirektion Südbayern führt derzeit hierzu die Ausschreibung durch. In dieser Studie sollen ergebnisoffen die technische Machbarkeit möglicher Trassen sowie deren Auswirkungen untersucht und bewertet werden.

Verkehrliche Situation

Der Autobahnring um München wurde in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich ausgebaut und verkehrlich ertüchtigt. Zuletzt wurde im Februar 2006 mit dem Tunnel bei Aubing der Westabschnitt der A 99 zwischen der A 8 und der A 96 in Betrieb genommen. Zugleich wurden aber bei weiter zunehmenden Verkehrsbelastungen die noch bestehenden Mängel im Verkehrsnetz immer deutlicher. So müssen derzeit

die Verkehrsströme von Westen (A 96) und Süden (A 95) in Richtung Osten (A 8) über das innerstädtische Straßennetz von München abgewickelt werden. Im Süden bzw. Südwesten von München gibt es –mit Ausnahme des Mittleren Ringes – keine leistungsfähige Tangente zur Verknüpfung der Radialen. Insbesondere der Mittlere Ring ist aber bereits heute regelmäßig überlastet. Zudem fehlt für den in Hauptreisezeiten besonders stauanfälligen Ostring im Zuge der A 99 eine leistungsfähige Umleitungsrouten. Ein Autobahn-Südring könnte einen wichtigen Beitrag zur verkehrlichen Entlastung der Landeshauptstadt vom Durchgangsverkehr bieten und zugleich erhebliche Zeitgewinne für den Fernverkehr bewirken.

Aufgabenstellung

Der Auftrag für das ISB besteht darin, innovative Zugangsweisen zu entwickeln, d. h. einerseits fachplanerische Aspekte zu benennen und qualitativ in Ausmaß und Wirkung darzustellen. Andererseits sind geeignete Verfahrensschritte aus formellen und informellen Instrumenten zu entwickeln, die sich für die fachliche Diskussion und eine breitere Kommunikation verwenden lassen.

Die Aufgabenschwerpunkte gliedern sich wie folgt:

- Gruppe 6: Darstellung der Raumstruktur aus Sicht der übergeordneten Fachplanungen
- Gruppe 5: Darstellung der Raumstruktur aus Sicht der naturräumlichen, siedlungsstrukturellen, ökologischen Vorgaben
- Gruppe 2: Darstellung der Raumstruktur aus Sicht der Kommunen
- Gruppe 4: Untersuchung der verkehrlichen Wirksamkeit verschiedener Trassenkorridore und deren Anbindung, Hotspots
- Gruppe 1: Darstellung technischer Machbarkeit - Wahrnehmung in Bezug auf Verkehrsbauten
- Gruppe 3: Moderation der Teilergebnisse
Darstellung eines Kommunikationsmodells

Raumstruktur aus Sicht der übergeordneten Fachplanungen

Die raumstrukturellen Vorgaben sind im Folgenden aus Sicht der Landesplanung (LEP) und Regionalplanung (RP) dargestellt.

Die Abkürzung G bedeutet Grundsatz und Z heißt Ziel, wobei Ziele verbindliche Festsetzungen sind.

Raumstrukturelle Entwicklung – Landesentwicklungsprogramm

Ordnung und Entwicklung der Verdichtungsräume im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung (G)

Verdichtungsraum München

- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Verdichtungsraumes und seiner Rolle als Impulsgeber für die Entwicklung Bayerns (G)
- Sicherung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Metropolfunktion (G)
- Verbesserung der nationalen und internationalen verkehrlichen Anbindung (Z)

Stadt- und Umlandbereich

- Enge Abstimmung zwischen Gebietskörperschaften bei der siedlungsmäßigen und infrastrukturellen Entwicklung (G)

Raumstrukturelle Entwicklung – Regionalplanung

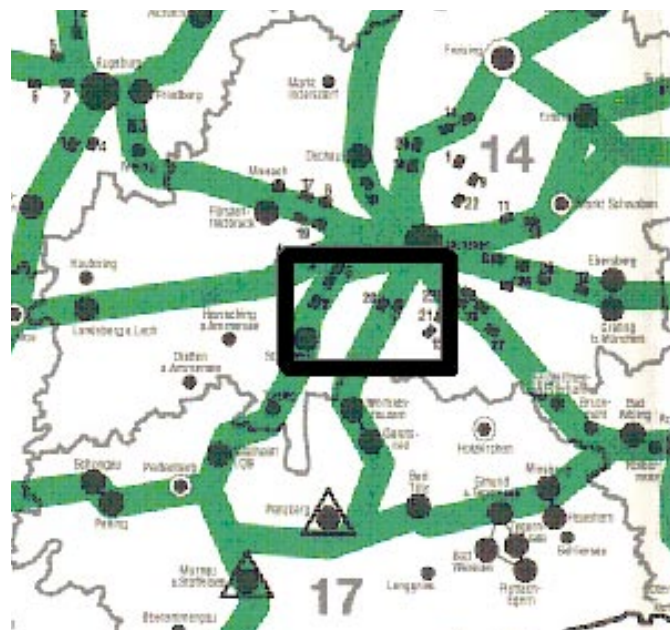
Verdichtungsraum München (G)

- Nachhaltige Entwicklung des Stadt- und Umlandbereiches unter Berücksichtigung der ökologischen Belange und der Belange der Erholungsvorsorge (G)
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur (G)
- Enge Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem ÖPNV (G)
- Gestaltung und Erhaltung von attraktiven Wohnumfeldbereichen und Naherholungsräumen sowie naturnahen Freiflächen (G)

Verkehr – Landesentwicklungsprogramm

Leitbild

Umweltschonende Gewährleistung der notwendigen Mobilität und Kommunikation für gesellschaftliche und wirtschaft-



liche Bedürfnisse (G)

Verdichtungsräume

- Stärkung des öffentlichen und des nicht motorisierten Verkehrs (Z)
- Verkehrswegeausbau- und -neubau unter Berücksichtigung des Naturschutzes, des Flächensparens und des Immissionsschutzes (Z)

Straßenverkehr

- Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme (G)
- Erhaltung, Sanierung und bedarfsgerechter Ausbau der Bundesfernstraßen (Z)
- Unterstützung der Verlagerung des Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel durch Einsatz von Verkehrsleitsystemen (G)

Verkehr – Regionalplanung

Leitbild

Die Verkehrssysteme sollen die Verkehre umweltschonend,

sozialverträglich und gefähderungsfrei ermöglichen (Z,G)

Straßenverkehr im Verdichtungsraum München (Z,G)

- Entlastung durch großräumige Umfahrungen
- Fertigstellung der Umfahrung Münchens im Zuge des Autobahnringes
- Bessere Ausnutzung der Autobahnen im Regionalverkehr innerhalb des Stadt- und Umlandbereiches
- Fernhalten des regionalen und des überregionalen Durchgangsverkehres von den Hauptsiedlungsgebieten und der Siedlungsschwerpunkte
- Verzicht der Einführung neuer Fernstraßen in das Oberzentrum München bis zum Mittleren Ring

Wirtschaft -

Landesentwicklungsprogramm

Gewährleistung der Nutzung der Bodenschätze zur Sicherung der Rohstoffversorgung

- Sicherung und Stärkung von Standorten für Industrie und Handwerk (Z)
- Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft (Z)

Wirtschaft -

Regionalplanung

- Ausbaumöglichkeiten der technischen Infrastruktur sollen bevorzugt in den zentralen Orten und Siedlungsschwerpunkten und an den Entwicklungsachsen genutzt werden (Z)
- Flächenvorsorge für Betriebe mit hohem Flächenbedarf im Stadt und Umlandbereich mit leistungsfähigem Infrastrukturanschluss (G)
- Sicherung von Bodenschätzen durch Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten (Z)
- Nachhaltige Sicherung der Erholungslandschaft und deren Infrastruktur (Z, G)

Ökologie/ Siedlungsräume -

Regionalplanung (entspricht LEP)

Regionale Grünzüge

- Gliederung der Siedlungsräume (Z)

- Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen (Z) Verbesserung des Bioklimas und Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches (Z)

Trenngrün

- Vermeidung großflächiger und bandartiger Siedlungsstrukturen (Z)
- Erhaltung und Schaffung von Freiflächen zwischen aufeinander zuwachsenden Siedlungseinheiten (Z)
- Planungen und Maßnahmen in regionalen Grünzügen/ Trenngrün sollen im Einzelfall möglich sein (Z)

Ökologie/ Naturräume -

Landesentwicklungsprogramm

Natur / Wasser

Naturgüter Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen- und Tierwelt sind zu sichern (G)

- Ausweisung der landschaftlichen Vorbehaltsgebiete in den Regionalplänen (Z)
- Erhaltung von Natur und Landschaft bei Planungen und Maßnahmen (G)
- Erhaltung der Schutzwirkung des Bodens (G)
- Erhaltung der Gewässerlandschaften (G)

Forst / Wald

- Schutz der Funktionsfähigkeit (G)
- Wälder südlich von München sollen als Großnaturräume vor Zerschneidungen und Flächenverlusten bewahrt werden (Z)

Ökologie/ Naturräume - Regionalplanung

Landschaftliches Vorbehaltsgebiet

- Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, der Eigenart des Landschaftsbildes, der Erholungseigenart der Landschaft (Z,G)
- Landschaftsräume: Isartal, Großforste der östlichen und südöstlichen Münchener Ebene, Wälder im Münchener Süden (Z)

Forstwirtschaft

- Waldflächen südlich von München sollen zu Bannwald erklärt werden (Z)

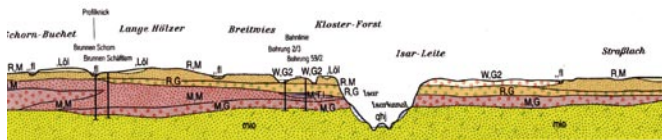
Raumstruktur aus Sicht der naturräumlichen, ökologischen Vorgaben

Geologie

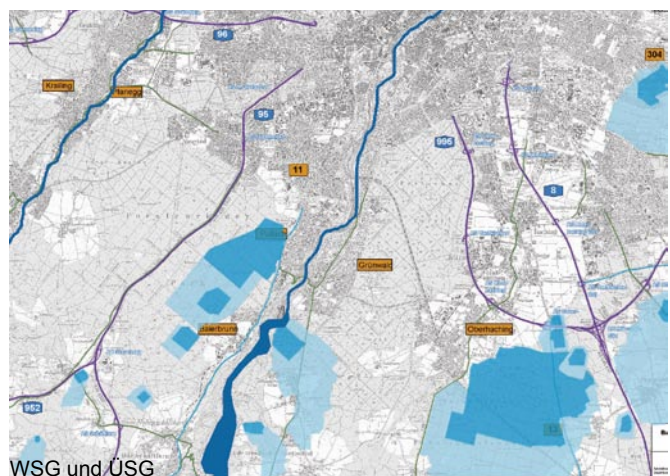
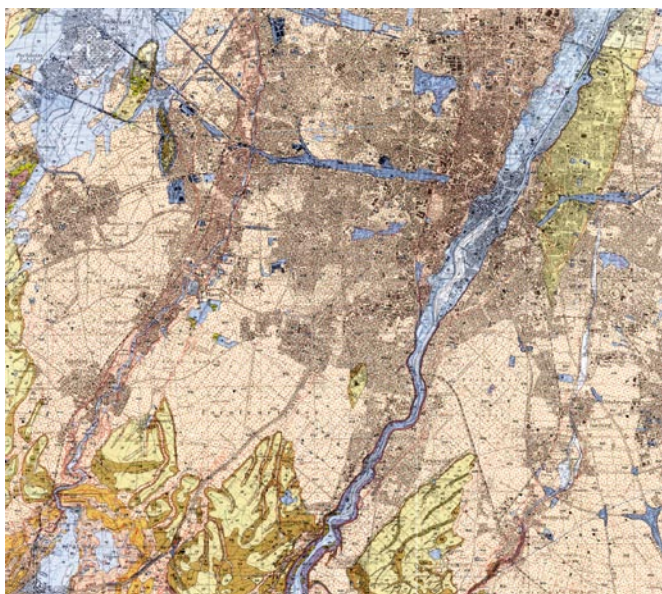
Der Süden Münchens wurde durch die Eiszeit geformt. Die kennzeichnenden Schichten aus dem Quartär und Tertiär zeichnen sich durch Schotter, Sand und Sandmergel aus. Diese weisen durch ihre dichte Lagerung vor Ort eine hohe Festigkeit auf. Durch bauliche Eingriffe können sie sich entfestigen, was zu einem erhöhten baulichen Aufwand für die A99 führen kann. Bei einer Bodenverfestigung dürfen keine unverträglichen Stoffe eingebracht werden, da das Grundwasser sehr nahe unter Gelände ansteht. Des Weiteren ist es verboten, die getrennten wasserführenden Schichten des Quartärs und Tertiärs durch bauliche Eingriffe zu verbinden. Ein ingenieurtechnisch hoher Aufwand ist unvermeidbar.

Wasserschutzgebiete (WSG)

Um die Wasserversorgung Münchens und der im Süden gelegenen Gemeinden nachhaltig zu sichern, wurden in den vergangenen Jahren Wasserschutzgebiete ausgewiesen. Diese haben eine Vorrangstellung gegenüber baulichen Maßnahmen.



Schnitt

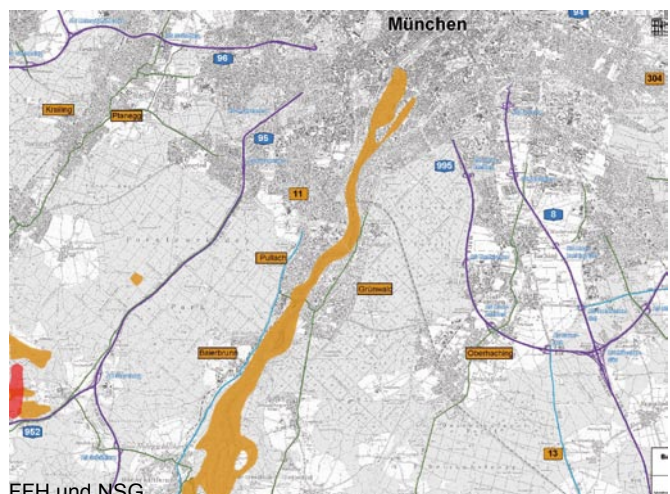


WSG und ÜSG

men. Ein Eingriff im Kernbereich der Wasserschutzgebiete ist nicht möglich, im Randbereich wäre der Bau der A99 unter Berücksichtigung baulicher Auflagen möglich. Die Isar mit ihren Vorländern ist als Überschwemmungsgebiet festgesetzt. Eine Durchschneidung mit dem Autobahnbau ist nur unter Einhaltung hoher wasserwirtschaftlicher Auflagen möglich.

FFH-Gebiete und Naturschutzgebiete (FFH und NSG)

Im Untersuchungsraum verläuft die Isar, die als FFH-Gebiet ausgewiesen ist. Das FFH-Gebiet ist ein Schutzgebiet europäischen Ranges, das den höchsten Schutzanspruch besitzt. Es gilt das Verschlechterungsgebot. Wenn jedoch keine Alter-

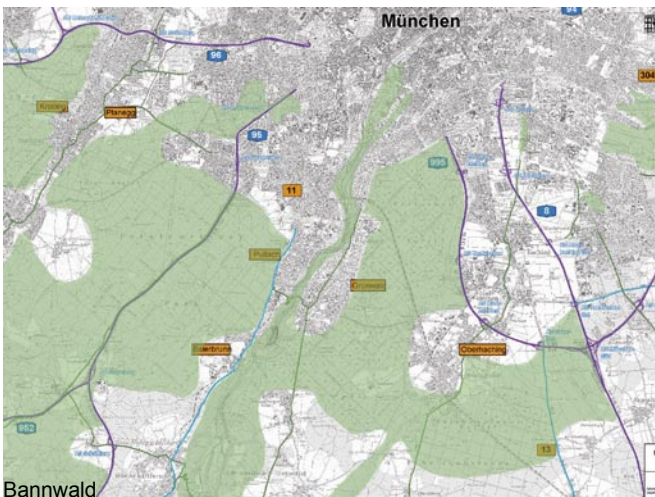
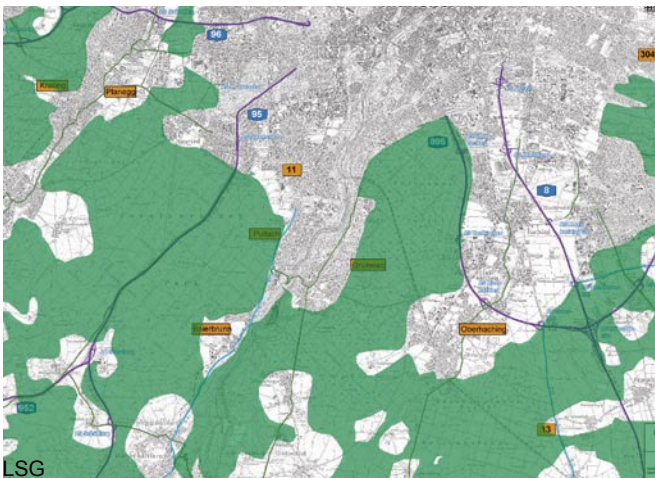


FFH und NSG

nativtrasse möglich ist, sind die Auswirkungen zu bestimmen. Der Bau der A99 ist dann unter Umständen bei Einhaltung von naturschutzfachlichen Auflagen (z.B. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) möglich. Voraussetzung dafür ist jedoch die Zustimmung der Europäischen Kommission. Einen ähnlichen Schutzanspruch wie FFH-Gebiete haben Naturschutzgebiete, die jedoch im Untersuchungsraum nicht vorkommen.

Landschaftsschutzgebiete (LSG)

Der gesamte unbebaute südliche Raum Münchens ist als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Dieses hat den geringsten Schutzanspruch im Vergleich zu FFH- und Natur-



schutzgebieten. Eingriffe sind unter der Auflage von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen möglich.

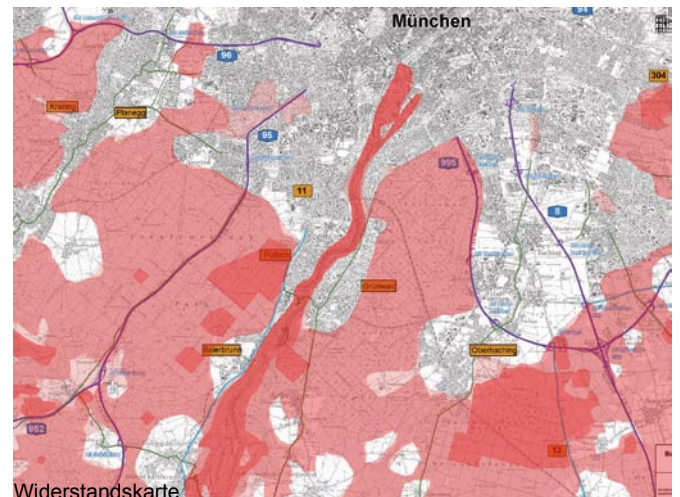
Bannwald

Im Süden Münchens liegen eine Vielzahl von Wäldern im Schutzstatus Bannwald. Dieser Schutzanspruch ist vergleichbar mit dem eines Naturschutzgebietes. Eine Durchschneidung des Bannwaldes wie bei der mittleren Trassenführung ist nicht zulässig. In den Randbereichen ist ein Eingriff möglich, wenn ortsnah Ausgleichmaßnahmen geschaffen werden, die dem Umfang des Eingriffs entsprechen.

Widerstandskarte – Fazit

Die dunkelroten Flächen der Widerstandskarte sollten bei der Planung nicht durchschnitten werden. Die anderen Flächen können unter Berücksichtigung der oben genannten zusätzlichen Maßnahmen überplant werden. Dabei scheint, dass eine stadtnahe Trassenführung die größten Realisierungschancen besitzt.

Eingriffe in die FFH-, Natur- und Landschaftsschutzgebiete müssen in Abstimmung mit der Unteren sowie der Höheren Naturschutzbehörde erfolgen, die über Umfang und Aussehen der Auflagen entscheidet. Weitere Abstimmungsgespräche sind mit der Wasserwirtschaft und den Zweckverbänden für die Wasserschutzgebiete und dem Amt für Landwirtschaft und Forsten für den Bannwald geführt werden. Eine frühzeitige Beteiligung der Fachbehörden ist unumgänglich.



Raumstruktur aus Sicht der Kommunen

Einführung und Zieldefinition

Die Pläne zum Südring München als Lückenschluss zwischen der A96 im Westen und der A99 im Südosten bestehen bereits seit den 70er Jahren. Sie konnten insbesondere wegen des Widerstands und der Kritik der betroffenen Kommunen nicht weiter entwickelt werden.

Im Folgenden sollen die Strukturen und die Entwicklungstendenzen dieser Kommunen aufgezeigt werden, um daraus zum einen die Problematiken einer solchen Autobahn darzustellen und zum anderen mögliche Trassenkorridore, auf denen mit geringeren Schwierigkeiten zu rechnen wäre, abzustecken. Dabei wird stets die Sichtweise der Kommunen beibehalten.

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umschließt die stadtnahe sowie die stadtferne Trasse des Raumordnungsverfahrens von 1973. Die in diesem Gebiet liegenden Gemeinden lassen sich in drei Gruppen aufteilen:

Die Würmtalgemeinden Gräfelfing, Planegg, Krailling und Gauting, die Isargemeinden Pullach, Grünwald, Baierbrunn und Schäftlarn sowie die Gemeinden östlich der Isar, Oberhaching, Straßlach und Taufkirchen.

Bestandsanalyse und Entwicklungstendenzen

Im Untersuchungsgebiet ist das Wohnen die dominierende Nutzungsart. Gewerbeflächen sind – mit Ausnahme von Pullach – nur von untergeordneter Bedeutung.

Die meisten Gemeinden sind in ihren flächenmäßigen Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund der umgebenden Naturschutzgebiete stark eingeschränkt. Daraus resultiert ein teilweise sehr hoher Siedlungsdruck (vor allem in den stadtnäheren Gemeinden), dem nur mit Nachverdichtung begegnet werden kann. Diese Nachverdichtung schließt weiteres Gewerbe jedoch aus, was das Desinteresse in einigen Gemeinden an einem Autobahnanschluss erklärt.

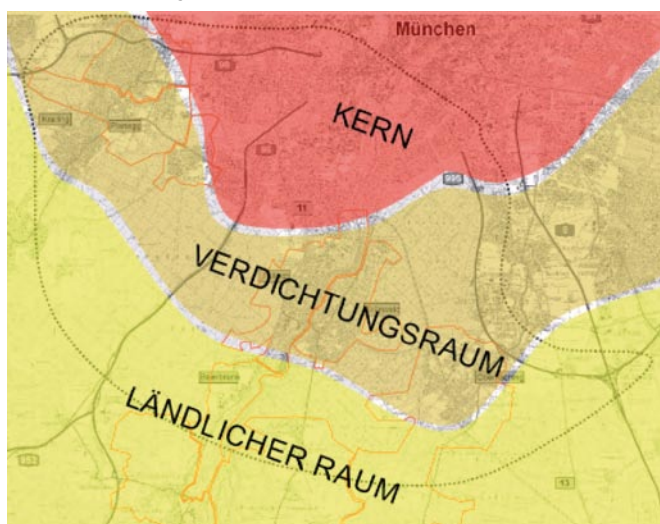
Da für die Gemeinden das Wohnen die primäre Nutzungsart darstellt, ist für sie auch die Freizeitattraktivität der umgebenden Gebiete von großer Bedeutung.

Untersuchungsrahmen

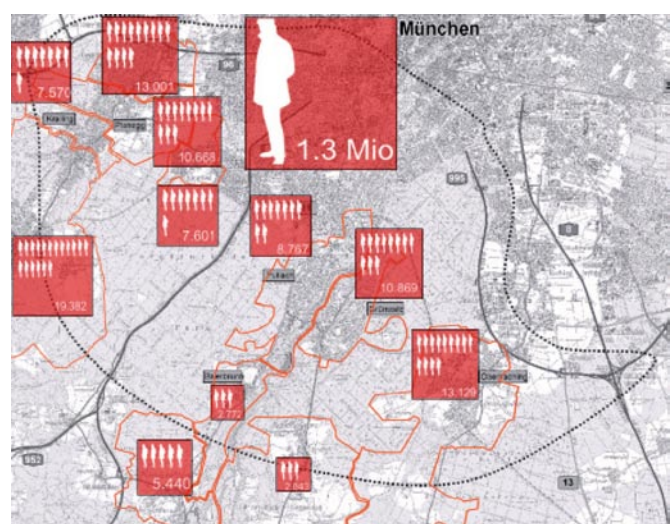
Als Grundlage für die Untersuchungen dienten die Flächennutzungspläne der entsprechenden Gemeinden. Neben anderen Kriterien wurden insbesondere die Kriterien Besiedelung, Flächennutzung, Siedlungsdichte und Freizeitattraktivität betrachtet, da diese für die gemeindlichen Interessen von außerordentlich hoher Bedeutung sind.

Vorgehen zur Ermittlung der Widerstände

Räumliche Gliederung



Einwohnerzahl

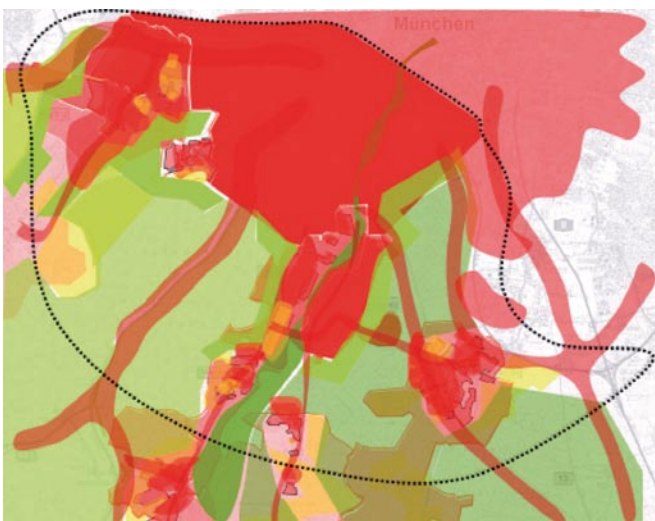


Für jedes Kriterium wurde eine Karte erarbeitet. Je nach Kriterium variiert die Anzahl der unterschiedlichen Darstellungen (Differenzierungen) zwischen 2 und 6. Diese einzelnen Darstellungen sowie deren Wertungen sind in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Die Punktwertung wurde anschließend mittels linearer In-

Kriterium	Differenzierung	Punkte	Transparenz
Besiedelung	-Besiedelt	1	85%
	-Nicht besiedelt	0	100%
Nutzungsart	-Wohnen	1	85%
	-Gewerbe	0,5	92,5%
	-Freiraum	0	100%
Siedlungsdichte	-Sehr hoch	1	85%
	-Hoch	0,8	88%
	-Mittel	0,6	91%
	-Gering	0,4	94%
	-Dünn	0,2	97%
	-unbesiedelt	0	100%
Naherholungsattraktivität	-Sehr hoch	1	85%
	-Hoch	0,75	88,75%
	-Mittel	0,5	92,5%
	-Gering	0,25	96,25%
	-null	0	100%

Überlagerung der Raumnutzung



terpolation in entsprechende Transparenzgrade umgerechnet (hoher Widerstand bedeutet geringe Transparenz und umgekehrt). Alle 4 Kriterien wurden gleich gewichtet. Die Widerstände sind in der Karte „Überlagerung der Raumnutzung“ in rot eingezeichnet. Je geringer die Transparenz ist, desto größer ist der Widerstand.

Aus dieser Karte lässt sich dann ein Bereich bestimmen, in dem an eine oberirdische Trassenführung aus rein kommunaler Sichtweise zu denken wäre. Dieser Bereich ist in der Karte „Trassen“ dargestellt.

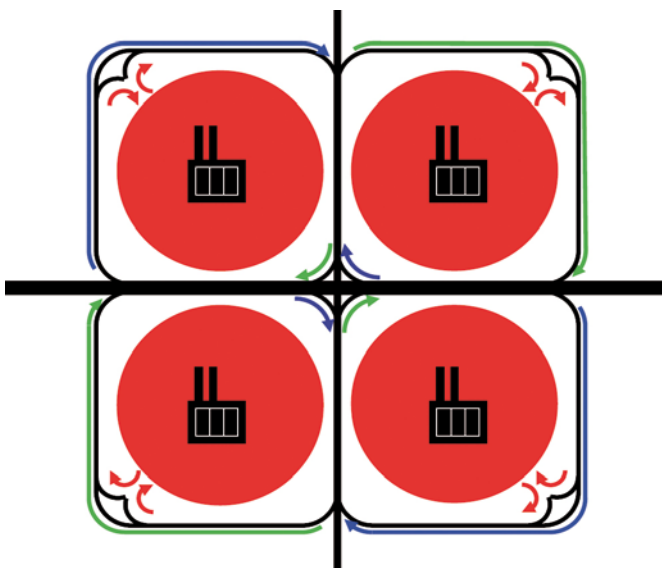
Fazit

Aus der Sicht der Kommunen besteht kein grundsätzliches Interesse an einem Südring München. Deshalb wäre die Autobahn nur mit hohen Auflagen (Tunnellage, ausreichende Abstände der Portale zur Bebauung etc.) realisierbar

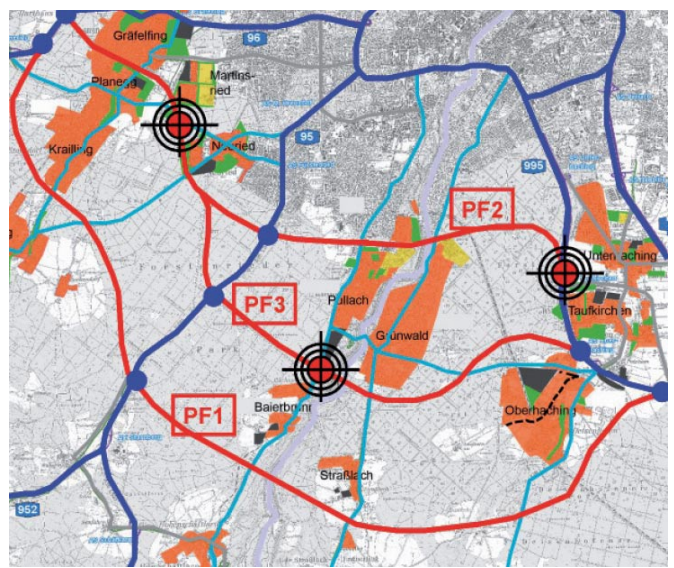
Trassen



Hotspots



Hotspot Schema



Hotspot Standorte





Ist - Zustand

Alle Autobahnen im Untersuchungsraum (A96, A95, A995 und A8) laufen radial auf München zu. Auch das untergeordnete Netz (B11 durch Pullach, St 2072 durch Grünwald) folgt dieser Struktur. Die M11 (Verbindung von Pullach über Grünwald nach Oberhaching) widerstrebt diesem Prinzip. Um jedoch ihre verkehrliche Wirkung als Tangentialverbindung voll auszuspielen, fehlt ihr der Anschluss an die A95.

Trassenkorridore

Während der Trassenkorridor Planfall PF1 den größten Abstand zum Verdichtungsraum München hält, schmiegt sich der Planfall PF2 möglichst nahe an. Planfall PF3 umfährt in einer Variante des Planfalls PF2 die Gemeinden Pullach und Grünwald im Süden und ermöglicht somit diesen Gemeinden einen Anschluss an das Autobahnnetz. Je näher der Ringschluss am Verdichtungsraum München liegt, desto kürzer ist die Trasse und höher die Entlastungswirkung des Mittleren Rings Süd.

Verkehrliche und strukturelle Wirksamkeit

Beim geplanten Ringschluss der A99 war bei allen diskutierten Trassenkorridoren der Anschluss an die A 95 mit einem Autobahnkreuz völlig unstrittig. Die herausragende Fragestellung war: Wie können die Kommunen von Anschlüssen der A99 Süd an das untergeordnete Wegenetz profitieren?

Eine intensive Analyse der Flächennutzungspläne sowie der verkehrlichen Situation der betroffenen Gemeinden war die Grundlage der Überlegungen. Die Westgemeinden (Gräfelfing, Planegg, Krailling, Martinsried, Neuried) und die Ostgemeinden (Unterhaching, Oberhaching, Taufkirchen) sind bereits über Autobahnen angeschlossen, ihre Straßenerschließung wird durch die A99 um eine hervorragende Ost-West-Verbindung erweitert, was sie als Gewerbestandort noch attraktiver macht. Dahingegen bedeutet ein Anschluss der Südgemeinden (Pullach, Grünwald, Baierbrunn, Straßlach-Dingharting, Schäftlarn) an die A99 ein stark verlagertes und auch höheres Verkehrsaufkommen. Allerdings erschließt sich diesen Gemeinden gleichzeitig eine völlig neue Entwicklungsperspektive durch eine leistungsfähige Verknüpfung mit dem Autobahnnetz.

Hotspots

Wird der Wunsch vieler Gemeinden auf eine hervorragende Autobahnerschließung mit gleichzeitiger Gewerbeentwicklung ohne Nachteile für die Wohnbevölkerung konsequent zu Ende gedacht, drängt sich ein großzügiger Autobahnanschluss mit Gewerbe- und Industriegebieten innerhalb der Auffahrtrampen (Hotspot) geradezu auf. Nach dem Motto „Lärm zu Lärm“ können neue Gewerbe- und Industriegebiete mit hervorragender Verkehrsanbindung entwickelt werden. Die Hotspots sind einerseits in ihrer Ausdehnung je nach wirtschaftlichem Potential und örtlicher Gegebenheit sehr flexibel dimensionierbar, andererseits aber auch klar durch die Rampen gegenüber wild wucherndem Wachstum abgegrenzt. Aufgrund der großzügigen Knotenpunktsgestaltung können die Gewerbeflächen über die Rampen erschlossen werden. Die Hotspots sind in ihrer puristischen Form durch kreuzungsfreie Ein- und Abbiegevorgänge zudem noch besonders verkehrssicher. Mehrere Gemeinden können einen Hotspot über einen Zweckverband betreiben, ihre innerörtlichen Gewerbeflächen verlagern und sich damit neue Entwicklungspotentiale schaffen. Abschließend wurde für alle drei Gemeindecluster (West, Süd und Ost) aus einer Mehrzahl von alternativ abgewogenen Anschlussstellen je ein optimaler Hotspotstandort ausgewählt, der mit seinem integrativen und innovativen Ansatz weit über konventionelle Lösungen hinaus weist.

Technische Machbarkeit – Wahrnehmung

Zielsetzung

Der Lückenschluss im Autobahnring südlich von München wird kontrovers diskutiert. Eine oberirdische Trassenführung scheint vor allem aus Sicht der betroffenen Kommunen und aus ökologischen Gründen nicht durchsetzbar.

Um dem Auftrag des ISB nachzukommen und eine innovative Zugangsweise zu entwickeln, haben wir im Rahmen der Aufgabenstellung sowohl die technische Machbarkeit und die Kosten, als auch die Wahrnehmung der Straße in der Landschaft sowie der Landschaft von der Straße unabhängig von den sonstigen Randbedingungen betrachtet.

Technische Machbarkeit

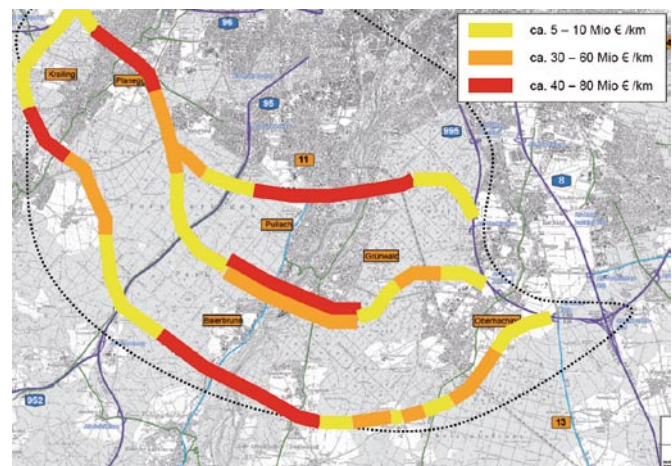
Entwickelt man die Korridorbetrachtung nur über die technische Machbarkeit der Bauwerke, ist neben einer freien oberirdischen Trassenführung auch eine Trassenführung im Tunnel oder eine aufgeständerte Trassenführung denkbar. Für eine Einschätzung der technischen Machbarkeit solcher Trassenführungen haben wir bereits bestehende Bauwerke betrachtet und auf die bisher diskutierten Trassenvarianten projiziert. Dabei stellten wir fest, dass man sich sowohl bei den Tunnel- als auch bei den Brückenbauwerken nicht nur durchaus in dem Bereich der technischen Machbarkeit bewegt, sondern dass auch ein Erfahrungsschatz für Bauwerke dieser Größenordnung existiert. Als Beispiele für solche Bauwerke lassen sich der Rennsteigtunnel (Thüringen, Länge ca. 7,9 km, längster Autobahntunnel Deutschlands), der Laerdaltunnel (Norwegen, Länge 24,5 km, längster Straßentunnel der Welt) die Kochertalbrücke (Baden-Württemberg, höchste Autobahnbrücke in Deutschland), der Viaduc de Millau (Frankreich, höchste Autobahnbrücke der Welt) oder die Tokyo Bay Aqualine (Japan, längster Unterseetunnel für Straßenverkehr 9,5 km, mit Brücke von 4,4 km) aufzählen.

Kosten

Nicht zu unterschätzen ist jedoch der finanzielle Aufwand, der bei der Verwirklichung technisch anspruchsvoller Bauwerke entsteht. Das Problem für die Umsetzung von bauwerksintensiven Trassen liegt beim Südring München aus unserer Sicht weniger in der technischen Machbarkeit, als vielmehr in der Finanzierung einer solchen wesentlich kostenintensiveren Lösung. Nachfolgend haben wir Kostenkennwerte für

verschiedene technische Lösungen auf die derzeit diskutierten Trassenvorschläge übertragen.

Kostenkennwerte	
Freie Strecke (inkl. Lärmschutz)	5 – 10 Mio. Euro / km
Tunnel (bergmännisch, 2 Röhren)	40 – 80 Mio. Euro / km
Tunnel (offene Bauweise, 2 Röhren)	30 – 60 Mio. Euro / km
Großbrücken	30 – 60 Mio. Euro / km
Anschlussstelle	5 – 8 Mio. Euro
Autobahndreieck / -kreuz	10 – 20 Mio. Euro

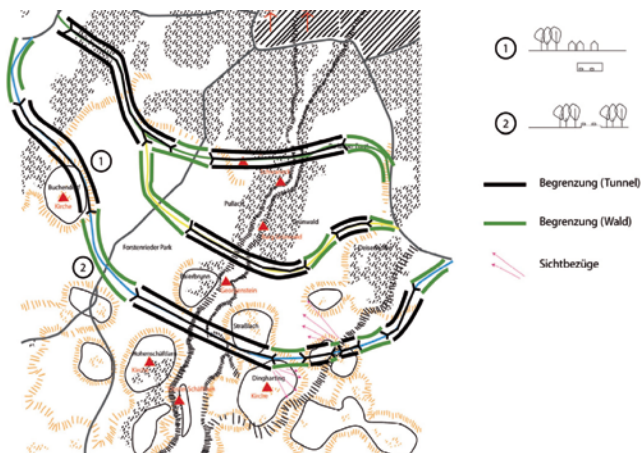


Trassenabschnitte mit zugewiesenen Kostenkennwerten

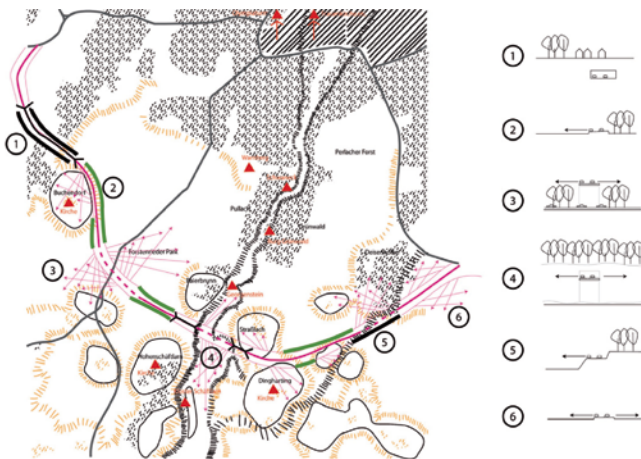
Wahrnehmung der Landschaft von der Straße

Die derzeit diskutierten Trassen werden von ihrer Lage in Tunneln oder Waldschneisen geprägt. Für den Reisenden ergibt sich kein Bezug zur Landschaft. Es werden weder Orientierungsmöglichkeiten im Raum geboten, noch lässt sich die Schönheit der Landschaft erfahren. Dabei bieten sich gerade auch im Münchener Süden viele attraktive Landschaftselemente.

Durch die Modifizierung der stadtfernen Trasse haben wir beispielhaft aufgezeigt, wie man diese landschaftlichen Potentiale aufgreifen und in die Trassenführung einbinden kann, um das Umland der Straße dem Reisenden erfahrbar zu machen.



Analyse der diskutierten Trassenführungen unter dem Aspekt der Wahrnehmung der Landschaft



Trassenmodifikation unter Berücksichtigung der Potentiale für die Wahrnehmung der Landschaft

Wahrnehmung der Straße aus der Landschaft

Die Wahrnehmung bestimmt sich im Wesentlichen durch Lage und Form des Bauwerks.

Meisterwerke früheren Straßenbaus finden sich heute als Landschaftsakzente und beliebte Denkmäler an vielen Orten. Wir wünschen uns für heutige Vorhaben ein Anknüpfen an diese Baukunst. Leider wird der Straßenbau aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen zunehmend in eine defensive Haltung gedrängt. Wir sehen jedoch für die Gestaltung das Potential die gegensätzlich anmutenden Anforderungen in Einklang zu bringen. Am Beispiel von Hochstraßen haben wir die Möglichkeiten untersucht, mini-

malen Eingriff in die Umwelt mit landschaftlicher Akzentuierung zu verbinden. Dabei haben wir exemplarisch die Wirkung unterschiedlicher Höhenlagen von Fahrbahn und Konstruktion sowie unterschiedlicher Gestaltungsansätze aufgezeigt. Am Beispiel von Brücken haben wir Optionen für eine Querung des Isartals unter Berücksichtigung bestimmter Gestaltungsprinzipien untersucht.



exemplarische Prüfung der Wirkung von Brücken im Isartal

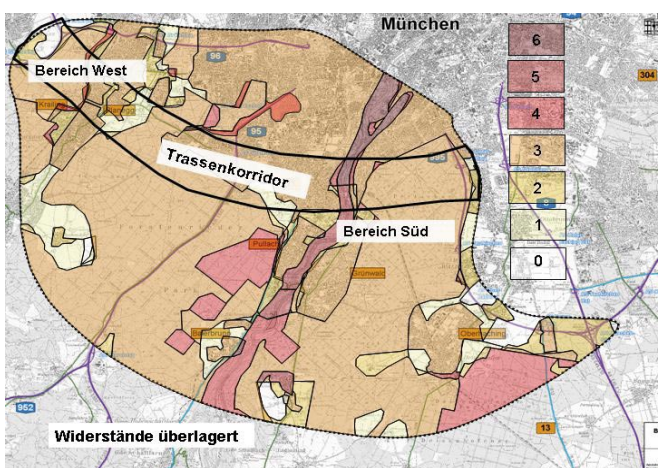
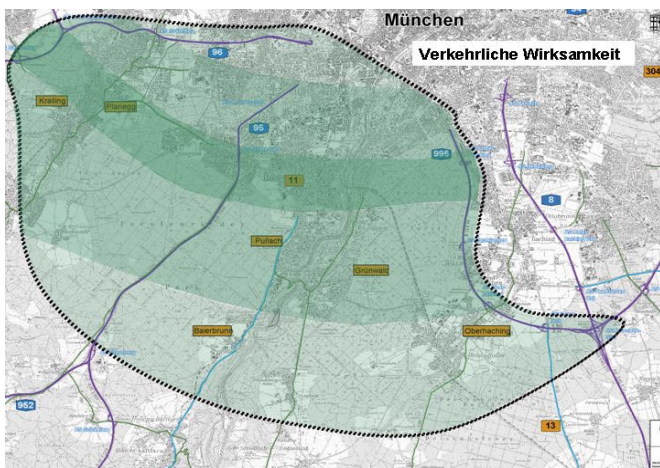
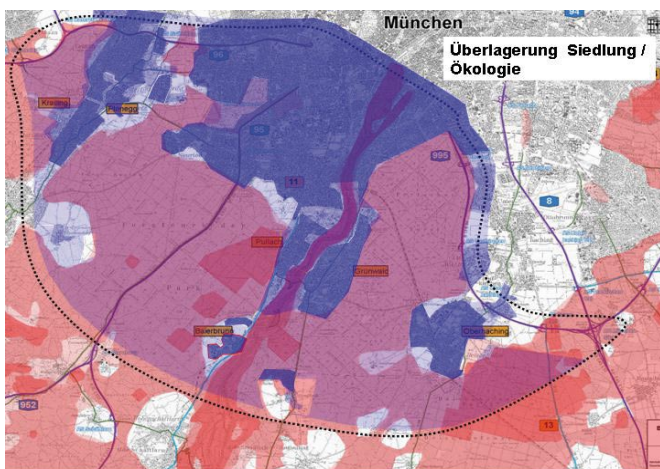


exemplarische Prüfung der Wirkung von Hochstraßen im naturnahen Raum



exemplarische Prüfung der Wirkung von Hochstraßen im Siedlungskontext

Moderation der Teilergebnisse



Im Vorfeld einer Machbarkeitsstudie für den Autobahnringabschluss München Süd sind die möglicherweise betroffenen Räume im Süden Münchens aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu analysieren.

Aufgabe der Gruppe „Moderation“ ist dabei die Zusammenführung der vorangegangenen Teilanalysen und die Organisation der Schlusspräsentation.

Zusätzlich wird eine Kommunikationsstruktur für alle Beteiligten Akteure im Planungsprozess aufgezeigt.

Trassenkorridor

Die Trassenfindung dieses Autobahn-Ringschlusses hängt von vielfältigen und teilweise sehr komplexen Rahmenbedingungen ab. Ökologische, kommunale und ökonomische Belange stehen sich in dieser naturräumlich wertvollen Umgebung scheinbar unvereinbar gegenüber. Dichte, radiale Siedlungsstrukturen streben nach Ausdehnung und Ansiedlung von Gewerbe, wertvolle FFH-Gebiete (z.B. Isartal), Bannwald und Wasserschutzgebiete müssen geschützt werden, und die Naherholungsfunktion für den Ballungsraum München soll nicht beeinträchtigt werden. In diesem Spannungsfeld soll eine verkehrlich sinnvolle Trasse gefunden werden.

Widerstands- & Wirkungskarten

Konzeptionell werden die Teilanalysen (Ergebnisse der anderen Gruppen) überlagert, um daraus möglichst verträgliche Trassenkorridore abzuleiten.

In sogenannten Widerstandskarten werden die Zwänge der Raumanalyse und in Wirkungskarten die positive verkehrliche Wirkung dargestellt.

Moderation/ Diskussion

Durch Überlagerung der einzelnen Karten werden die besonders kritischen Bereiche sichtbar und dienen somit der intensiven Diskussion unter den Teilnehmern.

In der Gegenüberstellung von Widerstands- und Wirkungsanalyse wird deutlich, dass eine stadtfremde Trassenführung mit einer südlichen Umgehung der Siedlungsbereiche erheblich länger, teurer und verkehrlich unwirksamer wäre als eine stadtnahe Trasse.

Zudem summieren sich die Widerstände aus Ökologie und kommunalen Interessen im gesamten Betrachtungsbereich

so stark, dass eine ausschließliche Trassenführung an der Oberfläche unmöglich erscheint.

Im Folgenden wurde nun die Machbarkeit einer Trasse innerhalb eines stadtnahen Korridors diskutiert.

Problemaspekte West

- Überwindung von Siedlungsflächen durch Tunnellösung (Abluftproblematik bedenken)
- Bannwaldflächen sind ggf. durch Hochstrasse überfahrbar (finanziell günstig, aber Lärmproblematik)
- Beeinflussung der Trinkwassergewinnung bei stadtnaher Trasse geringer

Problemaspekte Süd

- Siedlungsquerung nur mit Tunnel lösbar
- Isarquerung als Komplettuntertunnelung oder Tunnel-Brücke-Tunnel-Lösung möglich (evtl. Einhausung der Isarbrücke und als Landschafts- und Radbrücke formulierbar)

Fazit

Die Diskussionsteilnehmer halten einen Autobahnringchluss für problematisch aber machbar.

Kommunikationsmodell

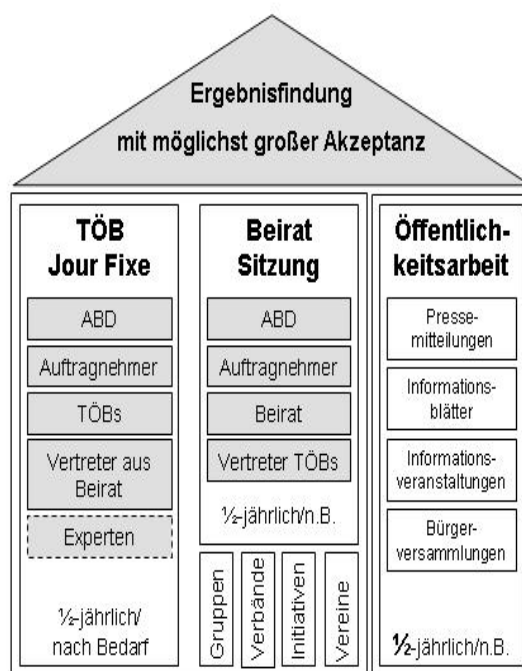
Aufgrund der hohen Komplexität des Projektes ist eine aktive Öffentlichkeitsbeteiligung notwendig. Schon während der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wird ein Beirat, aus Betroffenen, Verbänden, Vereinen und Bürgerinitiativen in die Planung miteinbezogen. In diesem iterativen Planungs- und Informationsprozess können Belange und Befürchtungen der Betroffenen frühzeitig berücksichtigt und Vorbehalte abgebaut werden.

In einer Auftaktveranstaltung wird der Beirat gegründet und mittels Pressebeteiligung und Informationsbroschüren größtmögliche Transparenz erzeugt. Nachfolgende Bürgerversammlungen in betroffenen Gemeinden unterstützen die Akzeptanz. Die TÖBs bringen ihr Fachwissen und in regelmäßigen Jour-fixen frühzeitig in der Machbarkeitsstudie ein, um eine tragfähige Grundlage für weitere Entscheidungen zu erhalten. Eine Ergebnispräsentation schließt die Machbarkeitsstudie ab.

Die Zeitpunkte der einzelnen Beteiligungsstufen sollen dabei mit Feingefühl auf die aktuellen politischen Rahmenbedingungen abgestimmt werden.



Vorstellung der Teilergebnisse
Diskussion der Teilnehmer



Kommunikationsmodell



Die Loisach

Das Einzugsgebiet der Loisach ist Teil des „Planungsraums Isar“ und beträgt rd. 1000 km², davon liegen ca. 150 km² in Tirol, der übrige Teil auf bayerischem Gebiet. Die Loisachquellen entspringen auf einer Höhe von etwa 1100 m an der Nordabdachung der Fernpasshöhen südwestlich von Biberwier in Tirol. Bei Wolfratshausen mündet die Loisach nach einem Lauf von rd. 110 km in die Isar. Zwei Drittel des Einzugsgebiets entfallen auf den Naturraum Alpen und ein Drittel auf das Ammer-Loisach-Hügelland. Die Namen beider Flüsse sind keltischen Ursprunges und charakterisieren sie bis heute in treffender Weise. Während Isar (Isaria) die „Reißende“ bedeutet, wurde die in den moorigen Auen mäandrierende Loisach (Liubis-aha) als die „Liebliche“ bezeichnet.

Etwa auf halber Strecke bis zur Mündung in die Isar durchfließt die Loisach den ca. 6 km² großen und 65 m tiefen Kochelsee, den am stärksten durchströmten natürlichen See Bayerns (eine Umwälzung in 47 Tagen). Hier erhält sie über das Walchenseekraftwerk seit 80 Jahren Wasser aus dem Überleitungssystem der Isar; dies führt annähernd zu einer Verdoppelung des Loisach-Abflusses. Das Abflussgeschehen der Loisach ist stark durch das alpine Einzugsgebiet bzw. durch die Lage am Alpennordrand geprägt, mit Abflussminima im Winterhalbjahr und -maxima im Sommer.

Historische wasserwirtschaftliche Eingriffe

Erste Eingriffe in das vom Isar-Loisach-Gletscher modellierte Einzugsgebiet waren die Herstellung eines Triftkanals zur Umgehung des Kochelsees in den Jahren 1712 bis 1714 von Großweil nach Brunnenbach. Landwirtschaftliche Kultivierungsmaßnahmen an der Loisach wurden erst ab der Säkularisation im Jahre 1803 durchgeführt. Das Moor wurde kultiviert um die landwirtschaftlich nutzbaren Flächen zu vergrößern und die Nahrungsmittelproduktion zu steigern. Die heutige Bewirtschaftung der vormaligen Moorflächen ist technisch aufgrund von Moorsackungen schwierig und ökonomisch nicht mehr sinnvoll. Weitere, noch immer nutzbare landwirtschaftliche Flächen entstanden von 1901 bis 1904 im Bereich zwischen dem Kochelsee und der Sindelsdorfer Brücke. Durch Regulierung, Tieferlegung wurde der dortige Wasserspiegel um 2 m abgesenkt und der frühere Rohrsee zur landwirtschaftlichen Nutzung trockengelegt.

Die Voraussetzungen für eine energetische Nutzung der Loisach sind aufgrund des geringen Gefälles, des stark schwankenden Abflusses und der hohen Geschiebefrachten relativ ungünstig, deshalb bestehen nur wenige Wasserkraftanlagen – meist an schon sehr alten Ausleitungsstrecken.

Die aktuelle Situation

Die Häufung von extremen Hochwasserereignissen in den vergangenen Jahren führte bei Bürgern, Politikern und Behörden zu einer höheren Sensibilität gegenüber den Belangen der Wasserwirtschaft. Die gestiegene Akzeptanz erleichterte die Finanzierung und zügige Realisierung der seit langem geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen. Unabhängig davon sind jedoch noch weitere Anstrengungen notwendig um den Schutz vor zunehmenden Hochwässern besser zu gewährleisten. Hierzu wird mehr denn je die Bereitschaft aller Beteiligten notwendig sein, sich auf neue Wege in der Prävention und Zusammenarbeit einzulassen.

Die Aufgabe: Ein Rollenspiel

Innerhalb eines Rollenspiels galt es nun seitens der Seminarteilnehmer die Interessen und Belange der beteiligten Akteure (Behörden, Bürger, Vereine) darzustellen und zu vertreten. Ausgangspunkt war eine „Einladung“ in das „Landratsamt Loisachtal“ wo ausgehend vom Wasserwirtschaftsamt eine Konzeption für das Hochwassermanagement im Losachtal vorgestellt und diskutiert werden sollte.

Innerhalb dieses Rollenspiels wurde ein offener Beteiligungsprozess erprobt der im Nachhinein allen Teilnehmern äußerst geeignet erschien noch so stark gegensätzliche Positionen zu einer einvernehmlichen Lösung zu bringen.

Die Gruppen nahmen folgende Rollen ein:

- GR 2 - Landratsamt
- GR 5 - Wasserwirtschaftsamt
- GR 4 - Interessengemeinschaft HWS Loisach
- GR 6 - Sachgebiet Naturschutz an der Regierung
- GR 3 - Grundeigentümer
- GR 1 - Infrastrukturplanung/Gemeinden

Moderation

Ausgangslage

Aufgrund der dramatischen Hochwasser der letzten Jahre in den Alpen ist der Hochwasserschutz immer mehr ein aktuelles Thema in Bayern.

Momentan wird seitens des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim in Erwägung gezogen das Murnauer Moos bei extremen Hochwasserereignissen geregelt zu überfluten. Mit diesem Vorhaben sind starke Interessenkonflikte verbunden, die in unserem Planspiel gegenübergestellt und diskutiert werden. Dabei kommt der Gruppe des Landratsamtes die Moderatorenrolle zu.

Positionen

Das WWA zeigt die verschiedenen Lösungsmöglichkeiten zur Umsetzung eines Hochwasserschutzes durch Rückhalt im Einzugsgebiet der Loisach auf: Die möglichen Standorte Griesen, Partnach, Pfrühlmoos sowie das Murnauer Moos.

Die Bürgerinitiative sieht in letzterem Vorhaben die Nachhaltigkeit, Ganzheitlichkeit und Ökologie in Gefahr und schlägt deshalb eine dezentrale Lösung als Alternative vor.

Die Höhere Naturschutzbehörde (Regierung) stellt sich gegen jeglichen Eingriff in das Murnauer Moos.

Die Grundstückseigentümer sehen keine Notwendigkeit für den Hochwasserschutz und fühlen sich durch die Maßnahmen in ihrer Existenz gefährdet.

Veranstaltungskonzept

In der ursprünglichen Aufgabenstellung war ein Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren mit Abwägung durch das Landratsamt angedacht. Aufgrund der gegensätzlichen Interessen der Beteiligten wurde das Nachstellen eines solchen Termins als nicht geeignet betrachtet.

Anstelle der Abwägung der einzelnen Belange, wie in der Aufgabenstellung vorgesehen, sollten die Positionen zusammengeführt und die Interessen abgeglichen werden. Als Ausgangspunkt für ein erfolgreiches Vorhaben wurde ein Informations- und Planungsworkshop nachgestellt.

Ziele des Workshops:

- Positionen kennenlernen
- Akteure gegenüberstellen
- Interessen abgleichen
- Gemeinsam Lösungsansätze entwickeln

Moderationskonzept

Hauptziel der Moderation war die Vermeidung einer Frontalveranstaltung; der Charakter des runden Tisches mit gleichgestellten Gesprächspartnern sollte im Mittelpunkt stehen. Um die Neutralität zu gewährleisten beauftragte das Landratsamt ein neutrales Moderationsteam.



Veranstaltungsablauf

Die Begrüßung und Vorstellung der Gäste erfolgte durch das Landratsamt. Die Gäste aus verschiedenen Fachverwaltungen (ROB, WWA, OBB) wurden als externe Wissensträger den einzelnen Interessensgruppen zugeordnet.

Um einen Einstieg in den Workshop aus fachlicher Sicht zu erlangen, stellte die Gruppe „Wasserwirtschaftsamt“ verschiedene Planungsansätze für Hochwasserrückhaltebecken und Flutpolder im Einzugsgebiet der Loisach vor.

Vortrag

In einer Vortragsrunde hatten die verschiedenen Parteien die Möglichkeit, ihre Positionen mit Hilfe einer vorbereiteten Präsentation auf Pinnwänden vorzustellen.

Diskussion in Kleingruppen

Im Anschluss an die Vorträge erfolgte eine Diskussion. In einem Rundlaufsystem hatten die einzelnen Parteien die Möglichkeit in Kleingruppen miteinander zu diskutieren. Ziel sollte sein, die Sicht des Gegenübers kennenzulernen und das Verständnis für dessen Position zu fördern.

1. Feedback

In einer ersten Feedbackrunde wurde allen Beteiligten die Frage gestellt: "Was fordern sie von den Anderen?" Die Forderungen wurden stichpunktartig auf Karteikarten notiert und die Ergebnisse auf den jeweiligen Pinnwänden präsentiert.



2. Feedback

In einer zweiten Feedbackrunde wurde an die Interessensgruppen die Frage gestellt, was sie aus den Planungen und Forderungen der anderen Gruppen mitnehmen. Neben der Vorstellung von Stichpunkten hatten die Beteiligten nun auch die Möglichkeit, eine Visualisierung mittels Lageplänen anzufertigen. Die Ergebnisse wurden in der Runde vorgestellt.

Zusammenfassung

In der Diskussions- und in den Feedbackrunden war deutlich zu sehen, dass ein gegenseitiges Verständnis vorhanden ist und Informationen ausgetauscht worden sind. Somit sind gemeinsame und nachhaltige Lösungen möglich.

Für den weiteren Verfahrensablauf ergeben sich insbesondere für das Wasserwirtschaftsamt als Vorhabensträger zusätzliche Anforderungen:

- Fassung der vorhandenen Überlegungen in konkrete Planungen
- Konkretisierung neuer Varianten (z.B. Mobile Elemente für München)
- Gewährleistung von Ausgleich (flächenmäßig, finanziell, ökologisch)
- Erweiterung des Akteurskreises (z.B. Miteinbeziehung der Unterlieger, insbesondere von München)
- Etablierung einer durchdachten Informationspolitik



Hochwassermanagement an der Loisach – Wasserwirtschaftsamt

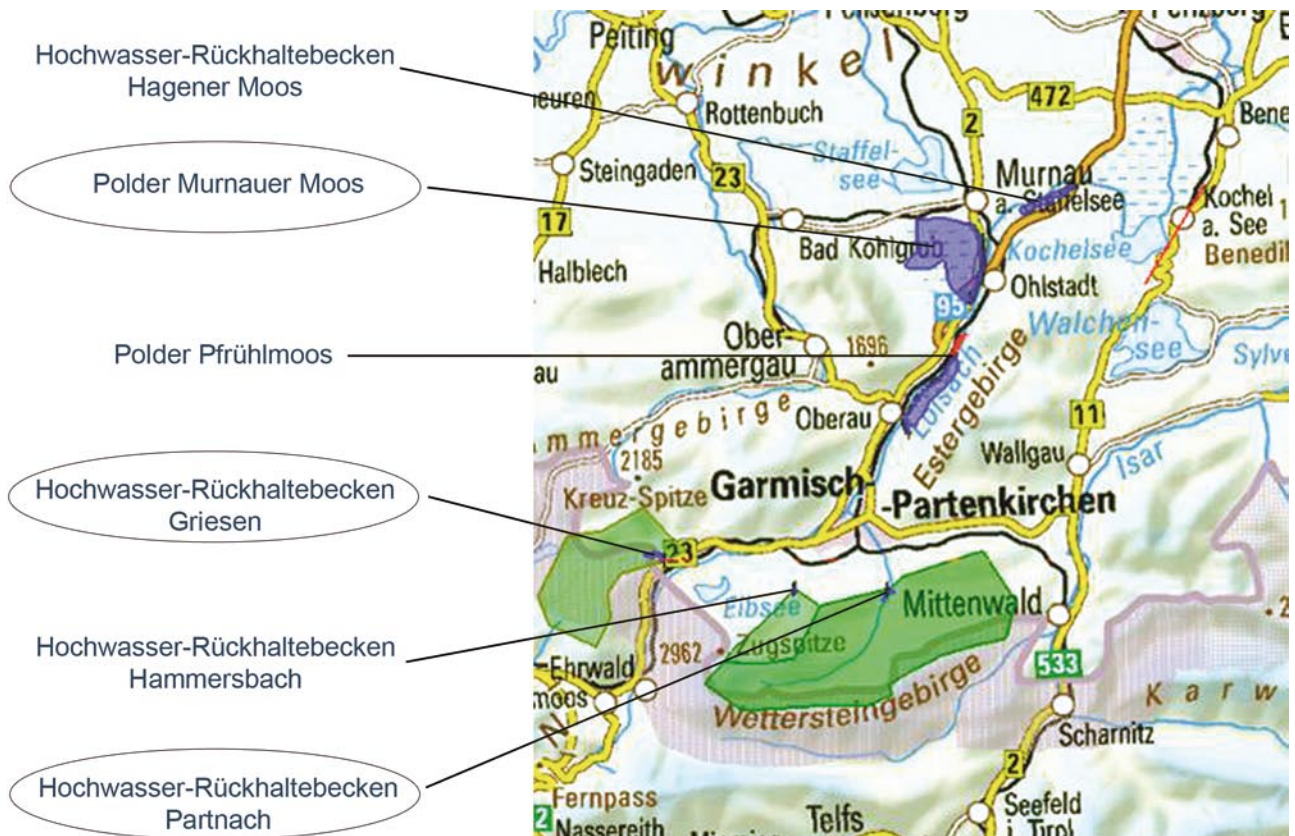


Ausgangslage

Extreme Hochwasserereignisse haben in den vergangenen Jahren auch die Loisach betroffen. Neben den bereits durchgeführten werden noch weitergehende Maßnahmen für den Hochwasserschutz angestrebt. Hierbei obliegt es dem Wasserwirtschaftsamt, eine optimierte Lösung für den Hochwasserschutz entlang der Loisach zu entwickeln.

Einzugsgebiet

Die Loisach gehört zum „Planungsraum Isar“. Ihr Ursprung befindet sich in Österreich. Sie verläuft über Garmisch-Partenkirchen, Eschenlohe, Murnau, Kochel und Wolfratshausen. Dort mündet sie in die Isar. Das Einzugsgebiet gliedert sich in zwei Bereiche, den alpinen Raum und das voralpine Hügelland.



Interessengemeinschaft Hochwasserschutz Loisach



Realer Hintergrund

Nach dem Augsthochwasser 2005 haben sich hochwassergeschädigte Anwohner, interessierte Bürger und Naturschutzverbände zur Interessengemeinschaft Loisach Hochwasser (IG) zusammengeschlossen. Seit ihrer Gründung haben sich ca. 4000 Menschen mit der Interessengemeinschaft durch Unterschrift solidarisch erklärt. Die IG engagiert sich für einen naturnahen Hochwasserschutz und fordert mehr Raum für die Loisach.

Statt Deicherhöhungen sollen Deichrückverlegungen durchgeführt werden. Durch Anbindung von Altarmen und Verbreiterung des Flussbettes soll eine Laufverlängerung erreicht werden. Die IG fordert, Begradigungen und Verbauungen zurückzunehmen und die Eigendynamik des Flusses wo immer möglich zuzulassen. Nach ihrer Auffassung sind naturnahe Flüsse Erholungsraum und damit Standbein des Fremdenverkehrs.

Planspiel

Die Aufgabe bestand für unsere Gruppe darin, die Ziele dieser Interessengemeinschaft bei dem Verhandlungsspiel darzustellen und zu vertreten.

Ausgangslage

Wir, die Interessengemeinschaft Hochwasserschutz Loisach, wehren uns gegen den Ausbauvorschlag des Wasserwirtschaftsamtes, das Murnauer Moos als permanenten Rückhaltepolder zu nutzen. Das Murnauer Moos ist unsere Heimat und stellt ein einmaliges Hoch- und Niedermoor dar, das selbst auf europäischer Ebene geschützt, erhalten werden muss. Eine Flutung bei Hochwasser hätte gravierende Schäden, beispielsweise durch Öl, zur Folge.

Position

Wir fordern einen ganzheitlichen, nachhaltigen und ökologischen Hochwasserschutz und zwar nicht nur für München, sondern für uns hochwasserbedrohten Anwohner der Loisach. Wir wollen ein durchdachtes Gesamtkonzept zum Hochwasserschutz, das sich am gesamten Einzugsgebiet der Loisach über Grenzen hinweg orientiert. Wir fordern, das Hochwasser dort zurückzuhalten, wo es entsteht.

Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind unseres Erachtens im Einzugsgebiet der Loisach zwischen Quelle und Kochelsee möglich (siehe Bild):

1. Wiedervernässung des Leermooser Moores:

Durch Rücknahme von Entwässerungsanlagen und die Renaturierung von begradigten Bächen und Gräben kann das Moos zum Hochwasserrückhalt beitragen. Dazu bedarf es der Zusammenarbeit mit den österreichischen Behörden.

2. Rückhaltedamm oberhalb der Ortschaft Griesen

3. Staudamm an der Neidernach:

Wie das Auguthochwasser 2005 zeigte, brachte die Neidernach einen Abfluss von 100 m³/s im Vergleich dazu die Loisach an der Landesgrenze 200 m³/s. Hier liegt ein enormes Rückhaltepotential.

4. Deichrückverlegung:

Nördlich von Garmisch-Partenkirchen ist durch Deichrückverlegung evtl. auch durch einen gesteuerten Polder eine

bisher nicht beachtete Fläche als Überschwemmungsgebiet nutzbar.

5. Renaturierung des Lahnenwiesgrabens in der Ortschaft Burgrain:

Durch eine Renaturierung, flächige Ableitung und naturnahe Einleitung in die Loisach läßt sich Retentionsraum wiedergewinnen.

6. Oberau:

Erhöhung des Retentionsvermögens, indem man die Fahrmannlaine flächig über den vorhandenen Golfplatz ableitet. Gleichzeitig müssen die Wege erhöht werden, um mehr Rückhaltefläche zu schaffen.

7. Pfrühlmoos:

Das Pfrühlmoos bietet mit einer Fläche von 3 km² ein enormes Rückhaltevolumen, das zur Flutung genutzt werden kann.

8. Rückhaltedamm am Gießenbach oberhalb der Ortschaft Untermberg.

9. Damm an der Eschenlaine:

Errichtung eines Hochwasserschutzraumes oberhalb der Asamklamm.

10. Kochelsee:

Über einen hochwassergerechten Betrieb des Kochelsees ist es möglich, den Kochelsee ohne großen finanziellen Aufwand am Hochwassergesamtkonzept für die Loisach zu beteiligen. Dazu muss im Vorfeld des Hochwassers der Wasserspiegel im Kochelsee abgesenkt werden, so dass im Hochwasserfall ein nutzbares Volumen vorhanden ist. Die Wasserwirtschaftsverwaltung muss den Betreiber, die E.on Wasserkraft GmbH, dazu verpflichten, zum Wohl der Allgemeinheit die Ausfallzeit der Stromerzeugung hinzunehmen.

Maßnahme	Geschätztes Rückhaltevolumen
Griesen Rückhaltedamm	~ 0,5 Mio. m ³
Neidernach-Staudamm	~ 125.000 m ³
Deichrückverlegung Garmisch-Partenkirchen	~ 0,5 Mio. m ³
Pfrühlmoos	~ 3 Mio m ³
Kochelsee	~ 5 Mio. m ³

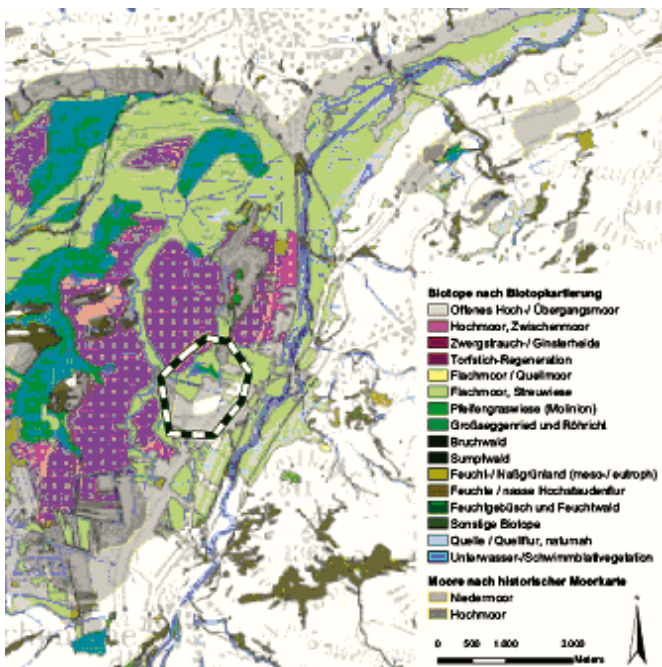
Die Maßnahmen unseres dezentralen Konzeptes zum Hochwasserschutz erzeugen in Summe betrachtet ein Rückhaltevolumen von ca. 9 Mio. m³.

Regierung; Sachgebiet Naturschutz

Beschreibung des Murnauer Moores

Das Murnauer Moos erstreckt sich südlich von Murnau mit einer Kerngebietsfläche von 6939 ha und stellt den flächenmäßig größten und qualitativ bedeutendsten Moorkomplex in Mitteleuropa dar. Das Gebiet besteht aus großflächigen Streuwiesen, Nieder- und Übergangsmooren, Quelltrichtern, Altwasserbereichen und Restseen mit voll ausgebildeten Hochmooren als Komplex von Lebensräumen mit vielen gefährdeten Tieren und Pflanzen. Es gibt 946 verschiedene Pflanzenarten, von denen 164 auf der Roten Liste stehen.

Eine Besonderheit im Murnauer Moos sind die sogenannten Köchel. Das sind Gesteinskögel, die in der Vergangenheit abgebaut wurden, um sie z. B. als Pflastersteine oder Schotter zu nutzen. Heute werden diese Flächen renaturiert.



Vorstellung der unterschiedlichen Moortypen

Es gibt drei verschiedene Moortypen, das Nieder-, Übergangs- und Hochmoor.

Das Niedermoor stellt einen nährstoffreichen Lebensraum dar, der in Verbindung zum Grundwasser steht und regelmäßig überflutet wird. Seine Regenerationszeit beträgt 750

- 1.000 Jahre.

Den Übergang zwischen Nieder- und Hochmoor bildet das Übergangsmoor.

Das Hochmoor ist ein nährstoffarmer Lebensraum (saures Milieu), welcher nur durch Regenwasser befeuchtet wird, aber nicht in Verbindung mit dem Grundwasser steht. Es ist der wertvollste Moortyp mit einer Regenerationszeit von 1.000 - 10.000 Jahren.

Naturschutzrechtliche Belange

Landesentwicklungsprogramm/Regionalplan

Als grundsätzliches Ziel wird die Sicherung eines intakten Wasserhaushaltes genannt. Insbesondere sollen Moore in ihrer bedeutenden Funktion für den Naturschutz erhalten, optimiert und ggf. wiederhergestellt werden.

Biotope sollen zu einem Verbundsystem (z.B. ein Miteinander von Moorwiesen, Nieder-, Übergangs- und Hochmooren), weiterentwickelt werden und haben eine große Bedeutung als Ausgleichs- und Regenerationsgebiet.

Biotopverändernde Nutzungen sind grundsätzlich aus diesen Gebieten fernzuhalten.

Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiet

Beide Schutzgebiete zählen zum gebietsbezogenen Naturschutz.

Laut § 23 BNatSchG dient das Naturschutzgebiet zum besonderen Schutz von Natur und Landschaft. Biotope mit wildlebenden Arten sollen erhalten, entwickelt und wiederhergestellt werden.

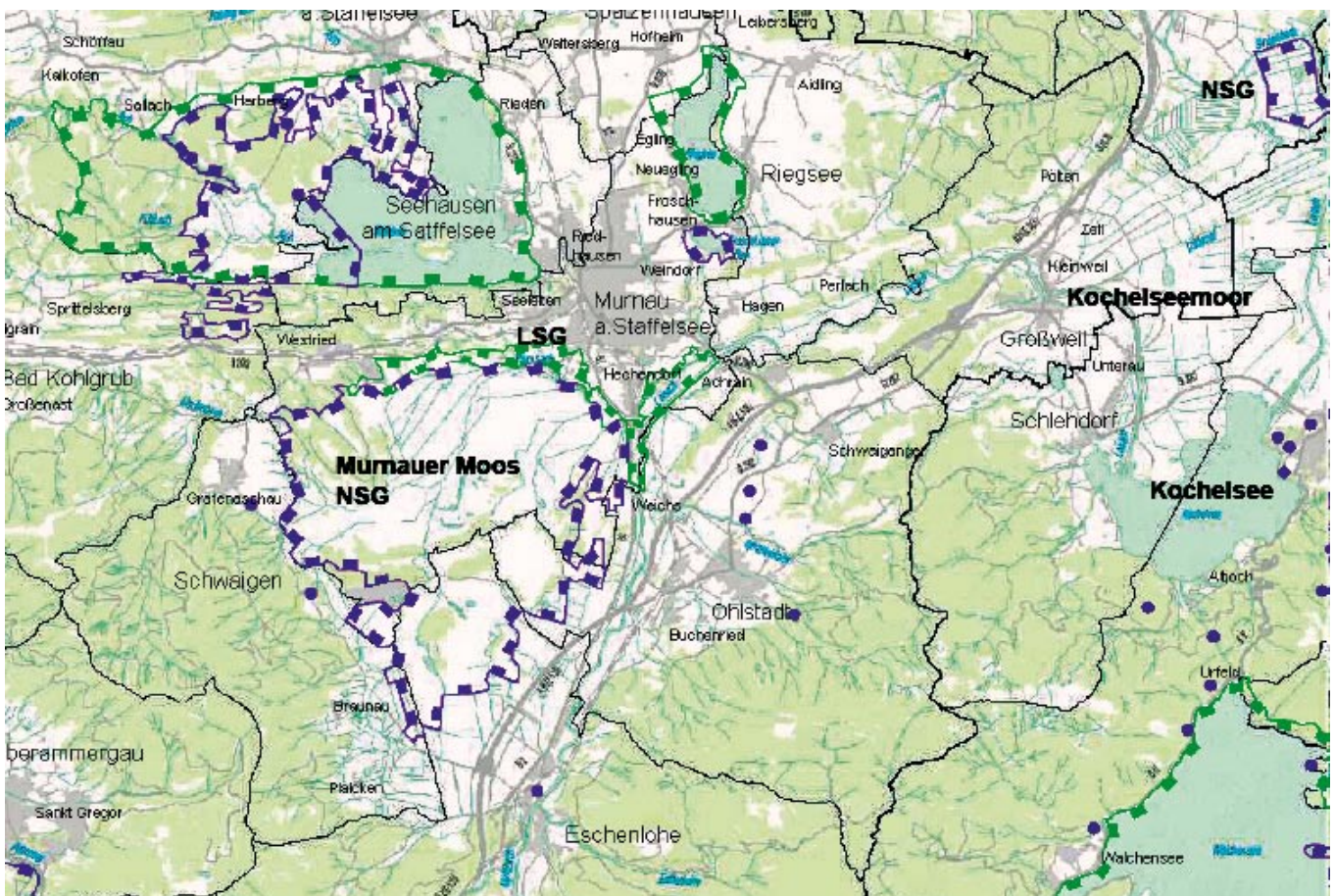
Grundlage für die Landschaftsschutzgebiete ist § 26 BNatSchG. Sie dienen der Erhaltung und Entwicklung der Landschaft.

Für beide gilt, dass alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebietes führen könnten, verboten sind (absolutes Veränderungsverbot). Jedes bauliche oder sonstige Vorhaben unterliegt der Eingriffs-Ausgleichs-Regelung.

Für die Erteilung von Befreiungen sind die Voraussetzungen des Art. 49 BNatSchG zu beachten.

FFH-Gebiet

Das FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie) hat zum Ziel,



wildlebende Arten, deren Lebensräume und die europaweite Vernetzung (Natura 2000) dieser Lebensräume zu sichern und zu schützen. Durch die Ausweisung von FFH-Gebieten sollen europäische Verbundsysteme von Schutzgebieten entstehen. Grundsätzlich gilt für Eingriffe jeglicher Art in das FFH-Gebiet ein Verschlechterungsverbot. Nach § 34 BNatSchG ist eine Verträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Eine Befreiung kann nur durch die Regierung als Höhere Naturschutzbehörde erteilt werden (vgl. Art. 49 BayNatschG).

Argumentation

Aktuell werden bei einem Hochwasserereignis die Überschwemmungen im Murnauer Moos überwiegend durch Grundwasser ausgelöst. Das Wasser der Loisach fließt kaum in das Gebiet. Bei einer gezielten Einleitung des Loisachwas-

serters würden Kalk und Nährstoffe in das empfindliche Gebiet eingebracht werden. Die Auswirkungen müssten in einem vegetationskundlichen Gutachten aufgezeigt werden.

Position/Ziel

Vielfältige Lebensräume wie das Murnauer Moos überleben nicht, wenn ihre naturnahen Biotopie wie z. B. die Moore durch technische Maßnahmen isoliert werden. Daher muss das Murnauer Moos in seiner Gesamtheit erhalten werden, da es sowohl ein wichtiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen ist, als auch ein bedeutender natürlicher Retentionsraum für den Hochwasserschutz.

Technische Hochwasserschutzmaßnahmen sollten an Orten durchgeführt werden, an denen keine natürliche Retention mehr möglich ist.

Landwirte & Grundstückseigentümer



Das Wasserwirtschaftsamt Weilheim plant derzeit einen integrativen Hochwasserschutz unter Berücksichtigung des gesamten Loisacheinzugsgebiets. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf Rückhaltmaßnahmen in naturschutzfachlichen und landwirtschaftlich genutzten Gebieten zwischen den Siedlungsbereichen.

Innerhalb des Planspiels „Hochwasserschutz Loisachtal“ galt es die Position der Grundstückseigentümer, in diesem Fall der möglicherweise betroffenen Landwirte zu vertreten. Zur Verdeutlichung der verschiedenen Standpunkte werden im Rahmen dieser Aufgabe unterschiedliche Rollen von den einzelnen Gruppenmitgliedern eingenommen:

- Sprecherin des Bauernverbands,
- Vorstand des Interessenverbands betroffener Eigentümer im Loisachtal
- betroffener Biobauer.

Petition

Der Vorstand des Interessenverbandes der Eigentümer äußerte sich im Vorfeld der Infoveranstaltung mit einer Petition an den bayerischen Landtag, da in der Vorplanungsphase kein rechtliches Instrument anwendbar ist. Nach BayPetG ist es jedermann erlaubt, eine Petition an den Bayerischen Landtag einzureichen. Den obersten Volksvertretern des Freistaates Bayern wird durch die Petition die Problematik vor

Augen geführt. Wirkung ist die nochmalige Überprüfung der Notwendigkeit der jeweiligen staatlichen Planung.

„Durch Infrastrukturmaßnahmen bereits an den Rand der Existenz gedrängt, darf den Grundstückseigentümern kein weiteres Opfer für ein vermeintliches Gemeinwohl mehr abverlangt werden:

- *Der aktuelle Hochwasserschutz ist für die Region vollkommen ausreichend!*
- *Die Eigentümer wollen nicht länger für die Bausünden und die Profitgier der Unterlieger büßen!*
- *Es gibt keine ersichtliche Notwendigkeit zum weiteren Hochwasserschutz!*
- *Kein weiteres Opfern der Kulturlandschaft für unnötige Projekte!*
- *Den unüberlegten und unnötigen Planungsvorstößen der Verwaltung muss Einhalt geboten werden!“*

Bauernverband

Die Sprecherin des Bauernverbands brachte ihrerseits folgende Stellungnahme vor:

„Nach wie vor werden landwirtschaftlich genutzte Flächen in erheblichem Umfang für Siedlungs-, Verkehrs- und Hochwasserschutzmaßnahmen in Anspruch genommen. Der Landverbrauch in Bayern geht somit in erster Linie zu Lasten



hochwertiger Landwirtschaft, die Grundlage unabhängiger Ernährungssicherung.

Durch verfehlte Bauleitplanung und Profitgier einzelner Kommunen wird auf Kosten der Allgemeinheit kosten- und landintensiver Hochwasserschutz notwendig.

Es ist unzumutbar, dass mit dem Argument der Sozialbindung des Eigentums Grundbesitzer gesteuerte Überflutungen ihrer Flächen oder gänzlichen Landabtritt dulden müssen. Als Folge werden die Landwirte durch Planungsunsicherheit, Wertminderung oder Dezimierung ihrer Flächen bis an den Rand ihrer Existenz gedrängt.

Die langfristigen Auswirkungen häufiger Überschwemmungen auf die Bewirtschaftung der Flächen werden meist verharmlost und unzureichend entschädigt: Mögliche Kontamination der Böden, Vernässungsschäden, Grundwasseranstieg, Veränderung der Pflanzensoziologie, Vermarktungsnachteile durch mindere Qualität und Maschinenschäden sind nur ein Teil der denkbaren Auswirkungen. Liegenbleibendes Geschiebe, lecke Heizöltanks und die Zunahme von Ungeziefer können Ackerflächen auf lange Jahre unnutzbar machen. Erst bei Nachweis der Notwendigkeit für das Allgemeinwohl, nach Ausloten aller Alternativen, insbesondere nach Einbeziehung staatlicher Flächen, dürfen der Landwirtschaft Flächen entzogen werden."

Der Fall des betroffenen Biobauern

Im Rollenspiel vertritt der Biobauer einen Gartenbaubetrieb von 4,5 ha Größe mit 13 Mitarbeitern. Bei bisherigen Hochwässern wurden die Flächen nicht beeinträchtigt.

Das Wasserwirtschaftsamt plant u. a. einen Flutpolder, von dem die Flächen des Betriebes fast gänzlich betroffen wären. Er beabsichtigt den Bau einer dringend benötigten Gemüsespülanlage, wobei durch die öffentliche Planung seine Bank von dem Flutpolder erfahren hat und ihm nun keine weiteren Kredite mehr gewährt.

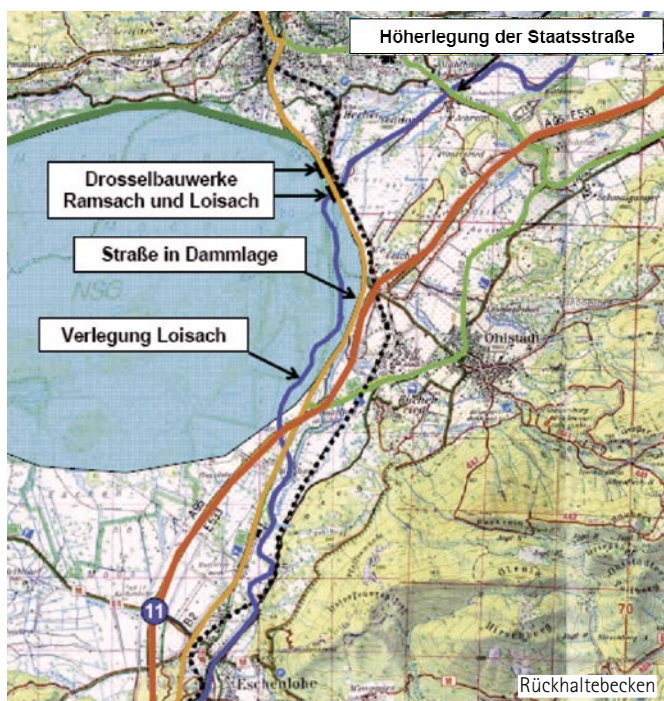
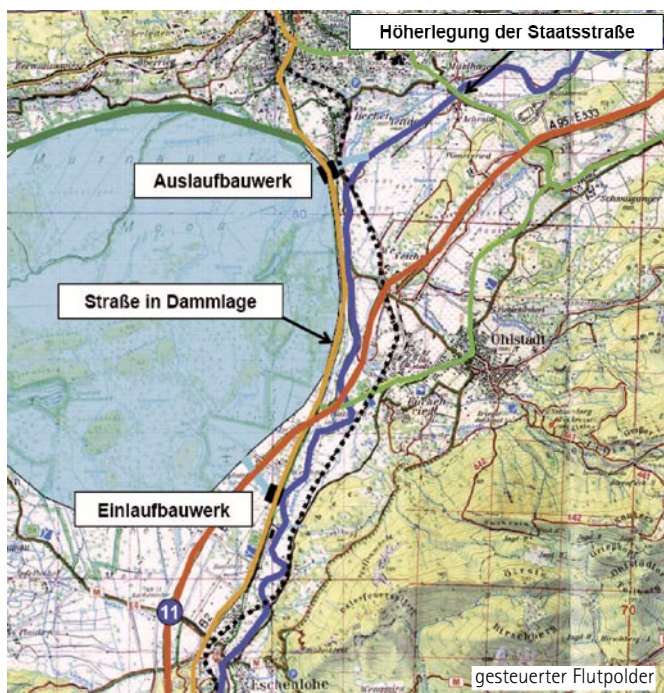
Er möchte, dass der Staat bis zur entgeltigen Klärung der Planung (Planfeststellung) einspringt und ihm im Vorfeld der Planung finanzielle Hilfe gewährt.

Er fordert, auf den Flutpolder in seinem Bereich zu verzichten und Alternativen zu realisieren (u.a. Ausdeichung).

Weiterhin sollten die Planungen nicht öffentlich mit den Eigentümern abgestimmt werden. Er sieht sich im Falle der Realisierung des Polders deutlich in seiner Existenz gefährdet und fordert für den Fall der Betriebsaufgabe:

- ein Angebot von gleichwertigen Ersatzflächen,
- ggf. die Betriebsverlagerung,
- Hilfen zur Betriebsanpassung,
- Hilfen bei der Übernahme von Erfüllungsverpflichtungen,
- die Erfüllung eines Sozialplans für beschäftigte Familienangehörige und Mitarbeiter.

Infrastrukturplanung (Straße)



Im Loisachtal waren in den Jahren 1999 und 2005 enorme Schäden in den besiedelten Gebieten zu verzeichnen. Aber auch Infrastrukturmaßnahmen wurden von den Überflutungen in Mitleidenschaft gezogen.

Die Bundesstraße B2 erschließt das Loisachtal zwischen Murnau und Garmisch-Partenkirchen. Sie stellt eine wichtige Hauptverkehrsader mit Bedeutung für den Berufs- und Fremdenverkehr dar. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) liegt im Abschnitt Murnau – Eschenlohe bei rd. 7.600 KfZ/24h und erreicht im weiteren Verlauf bis Garmisch-Partenkirchen einen Maximalwert von rd. 24.000 KfZ/24h. Schon bei kleinen Hochwasserereignissen wird die B2 zwischen Murnau und Eschenlohe abschnittsweise überschwemmt und muss für den Verkehr gesperrt werden. Auch im weiteren Verlauf zwischen Eschenlohe und Oberau ist die B2 bei Hochwasser nicht passierbar.

Ziel der Infrastrukturplanung ist es, die B2 so auszubauen, dass sie auch bei Hochwasser befahrbar ist. Maßnahmen, die Straße höherzulegen, bedeuten allerdings einen sehr hohen finanziellen Aufwand. In diesem Fall können strategische Allianzen zur Durchsetzung der eigenen Interessen hilfreich sein.

In dem Abschnitt der B 2 zwischen Murnau und Eschenlohe überlegt die Wasserwirtschaftsverwaltung, den natürlichen Retentionsraum „Murnauer Moos“ künstlich zu vergrößern. Die B2 quert das Murnauer Moos im Osten und verläuft somit auf bautechnisch sehr schwierigen Untergrundverhältnissen. Im Interesse der Wasserwirtschaft und des Straßenbaus bietet sich die Möglichkeit an, einen gesteuerten Flutpolder im Nebenschluss der Loisach zu errichten. Um die Funktion des Polders zu gewährleisten muss dieser von der Loisach durch einen Rücklaufdeich getrennt werden. Die Bundesstraße könnte hochwassersicher auf dem Deich geführt werden.

Alternativ zu einem gesteuerten Flutpolder wäre auch ein Hochwasser- Rückhaltebecken denkbar. Dieses liegt direkt im Flusslauf und sperrt diesen ab. Auch in diesem Fall verläuft die B2 auf dem technischen Bauwerk der wasserwirtschaftlichen Maßnahme.

Infrastrukturplanung (Kommune)

Der Freistaat Bayern ist im Rahmen der Ausbaupflicht auch für den Hochwasserschutz zuständig, soweit das Wohl der Allgemeinheit es verlangt und die Finanzierung gesichert ist. Aus Sicht der Kommunen ist neben der Sicherung der bebauten Flächen auch die künftige Siedlungsentwicklung von begründetem Interesse - insbesondere wenn sich diese beiden Ziele entgegenstehen und weitere Schutzgebiete und die topographischen Gegebenheiten die Entwicklung behindern. Deswegen müssen die Belange Hochwasserschutz und Siedlungsentwicklung direkt gegeneinander abgewogen werden. Dabei sind auch innovative Siedlungskonzepte zu berücksichtigen - möglich wären beispielsweise:



„Eindeichung“:

- Baurechtsschaffung über Bebauungsplan
- Eindeichung als Erschließungsmaßnahme
- oder im Rahmen der Ausbaupflicht
- notwendig Ausgleich der Retentionsflächen

Auch für den notwendigen Ausgleich der Retentionsflächen sollten neue Konzepte erwogen werden.

Vorstellbar wäre die Beteiligung der Gemeinden an großen Maßnahmen des Hochwasserschutzes, z.B. dem Murnauer Moos, als Ausgleich der beeinträchtigten Retentionsflächen wie es auch beim sog. Ökokonto gehandhabt wird.

„Insel“:

- Baurechtsschaffung über Bebauungsplan
- Durchführung der Erschließungsmaßnahmen
- Finanzierung über Zwischenerwerb der Grundstücke
- oder Erhebung von Erschließungsbeiträgen
- notwendig: Ausgleich der Retentionsflächen



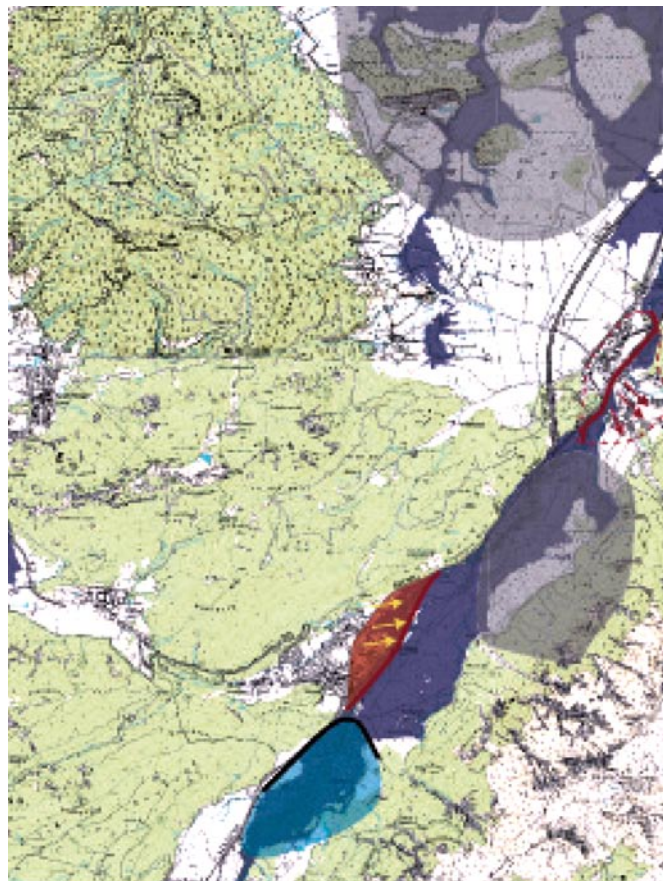
„Warft“:

- Baurechtsschaffung über Bebauungsplan
- Aufschüttungen als Erschließungsmaßnahme d. Gemeinde
- oder Auflage im Bebauungsplan
- notwendig Ausgleich geringerer Retentionsflächen



„Retentionsraum Stadt“:

- Baurechtsschaffung über Bebauungsplan
- oder einzelne Bauten im Außenbereich
- mit der Auflage bis HQ100 durchströmbar
- minimaler Verlust an Retentionsflächen



Baureferendare des Prüfungsjahrgang 2007

Gruppe 1

Bühler Anina, Städtebau
Landeshauptstadt München

Fischer Johannes, Straßenbau
Staatliches Bauamt Augsburg

Höhne Rainer, Wasserwirtschaft
Wasserwirtschaftsamt Weilheim

Seidel Oliver, Hochbau
Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg

Gruppe 2

Berger Stephan, Straßenbau
Staatliches Bauamt Bayreuth

Dietze Georg, Städtebau
Stadt Augsburg

Gorbauch Andreas, Wasserwirtschaft
Wasserwirtschaftsamt Kronach

Kastner Annette, Städtebau
Stadt Freising

Krauße Peter, Hochbau
Staatliches Bauamt Regensburg

Gruppe 3

Bröll Heike, Hochbau
Staatliches Bauamt München 2

Mödinger Simone, Wasserwirtschaft
Wasserwirtschaftsamt Donauwörth

Probst Christian, Straßenbau
Staatliches Bauamt Kempten

vom Wege Nils, Städtebau
Stadt Rosenheim

Gruppe 4

Käßmaier Christian, Städtebau
Stadt Landshut

Knieling Ute, Wasserwirtschaft
Wasserwirtschaftsamt München

Dr. Lehner, Stefan, Straßenbau
Staatliches Bauamt Weilheim

Stengel Tamara, Hochbau
Staatliches Bauamt Ingolstadt

Gruppe 5

Meier Christiane, Städtebau
Landeshauptstadt München

Rieß Stefanie, Straßenbau
Staatliches Bauamt Regensburg

Tremel Harald, Wasserwirtschaft
Wasserwirtschaftsamt Kempten

Weiß Christian, Hochbau
Staatliches Bauamt München 1

Gruppe 6

Bitter Eva Simone, Wasserwirtschaft
Wasserwirtschaftsamt Regensburg

Burr Andreas, Städtebau
Stadt Nürnberg

Heiß Stefan, Straßenbau
Staatliches Bauamt Nürnberg

Wenninger Bernd, Hochbau
Staatliches Bauamt Augsburg

Referenten

Wir danken den folgenden Referenten
für Ihr Mitwirken am ISB:

Albert Siegfried, BD
Regierung von Oberbayern, München

Aulig Günther, Dr.-Ing., BD
Direktion für ländliche Entwicklung, Freising

Bach Hannelore
Bundesanstalt f. Immobilienaufgaben, München

Bartenbach Christian, Prof.
Lichtakademie Bartenbach, A-Aldrans

Bauschinger Gerhard, Dr., Ltd. RD a.D.,
vorm. Landeshauptstadt München

Bigall Tanja, BR`in
Oberste Baubehörde im Bayer. StMI, München

Binder Walter, BD
Bayerisches Landesamt für Umwelt, München

Breu Christian, Verbandsdirektor
PV Äußerer Wirtschaftsraum München

Bulwien Hartmut, Dipl.-Geograph
Aufsichtsratsvorsitzender BulwienGesa AG, München

Clausen Thomas, Dipl. Ing., TUM
FK f. Bauingenieur- und Vermessungswesen, TUM

Dengler Andreas, ORR
Regierung von Oberbayern, München

Dreier Manfred, BOR
Oberste Baubehörde im Bayer. StMI, München

Ebner Peter, Prof. MAS
LS f. Wohnungsbau und Wohnungswirtschaft, München

Geisel Lotte, BR'in
Staatliches Bauamt Traunstein

Goppel Konrad, Prof. Dr., MDirig.
StMWIVT, München

Grambow Martin, Dr., Ltd. MR
StMUGV, München

Grieblinger Hans, BOR
Wasserwirtschaftsamt Weilheim

Grill Michael, Autor
Abendzeitung München

Halser Claudia, BD'in
Regierung von Oberbayern, München

Heinritz Günter, Prof. Dr. rer. nat.
Ludwig Maximilians Universität, LSt. f. Geographie

Huber Richard, Dr.
Versuchsanstalt f. Wasserbau, Oberrach

Johann, Rainer, Msc
Architekt und Stadtplaner, Amsterdam

Kallmayer Herbert, Prof. MR
Oberste Baubehörde im Bayer. StMI, München

Kamischke Martina, BD'in
Autobahndirektion Südbayern, München

Kapp Kurt, Leiter FB II
Landeshauptstadt München

Kaserer Christoph, Prof. Dr.
FK f. Wirtschaftswissenschaften, TU München

Keller Regine, Prof.,
FK f. Architektur, TU München

Kohl Bernhard, BOR
Oberste Baubehörde im Bayer. StMI, München

König Thorsten, BR
Staatliches Bauamt Kempten

Kramer Caroline, Prof. Dr.
Ludwig Maximilians Universität, LSt. f. Geographie

Latz Peter, Prof.
FK f. Architektur, TU München

Lippmann Martin, RD / Hey Christine, OR'in
StMUGV, München

Magel Holger, Prof. Dr.-Ing.
FK f. Bauingenieur- und Vermessungswesen, TUM

Referenten

Mager Cornelius, Ltd. Verwaltungsdirektor
Landeshauptstadt München

Pröbstl Ulrike, Prof. Dr.
Universität für Bodenkultur Wien

Mayer Peter Eduard, Prof. Dr. Techn., MBA
FK f. Bauingenieur- und Vermessungswesen, TUM

Rasp Franz, BOR
Wasserwirtschaftsamt Traunstein

Mentz Horst, Dipl.-Ing. Abteilungsleiter
Landeshauptstadt München

Rehm Klaus, BD
Straßenbauamt Rosenheim

Mühlbauer Lore, Dr. BOR`in
Regierung von Oberbayern, München

Reichenbach-Klinke Matthias, Prof. Dipl.Ing.
Fakultät für Architektur, TU München

Nassehi Armin, Prof. Dr.
Institut für Soziologie der LMU München

Riedl Johannes, BD
Wasserwirtschaftsamt Weilheim

Nerdinger Winfried, Prof. Dr.
Architekturmuseum der TU, München

Rimböck Andreas, Dr., BR
Wasserwirtschaftsamt Weilheim

Niehaus Peter, Prof. Dipl.-Ing.
vorm. Siemens AG Real Estate, München

Romeiß-Stracke Felizitas, Prof. Dr.
BSF Creative Leisure Research, München

Oden Daniel, BOR
Oberste Baubehörde im Bayer. StMI, München

Rott Josef, Regierungsbaumeister
Interdisziplinäres Seminar d. Baureferendare, TUM

Odszuck Jürgen, Dipl.-Ing., BR
Stadt Erlangen

Schiebel Christian, BD
Regierung von Oberbayern, München

Penn-Bressel, Gertrude, wiss. Ae.
Umweltbundesamt Dessau

Schmid Thomas, Wiss. Ass.
FK f. Wirtschaftswissenschaften, TU München

Philipp Hannelore, M.A., Sprecherzieherin
IRK Team Dr. Allhoff, Regensburg

Schneider Josef A., Fachanwalt
Labbè + Partner, Rechtsanwälte, München

Schöbel-Rutschmann Sören, Prof. Dr.
Fakultät für Architektur, TU München

Wagensonner Helmut, Rechtsanwalt
Wagensonner Rechtsanwälte, München

Schröder Jörg, Wiss. Ass.
Fakultät für Architektur, TU München

Wangler Ursula, Dipl.-Ing. Innenarchitektur
Büro für Gestaltung - Wangler + Abele, München

Seiler Wolfgang, Prof. Dr.
Institut für Meteorologie u. Klimaforschung, Karlsruhe

Wichardt Hans Jürgen, Dr. Direktor
Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Seipel Claudia, Stadtbaumeisterin
Stadtbauamt Lauffen am Neckar

Wolfrum Sophie, Prof. Dipl.-Ing.
Fakultät für Architektur, TU München

Selle Klaus, Prof. Dr.
Lst. f. Planungstheorie u. Stadtentw., RWTH Aachen

Wulfhorst Gebhard, Prof. Dr.
FK Bauingenieur- und Vermessungswesen, TUM

Stahl Natalie, Dipl. Ing.
Hochwasservorhersagezentrale Isar, Weilheim

Zadow Alexander, ORR
StMUGV, München

Standecker Christa, Dr.
Geschäftsführerin d. Europ. Metropolregionen Nbg.

Stracke Ferdinand, Prof. em., Dipl.-Ing.
Institut f. Stadt-, Regional-, Freiraumplanung, TUM

Thalgott Christiane, Prof. Stadtbaurätin
Landeshauptstadt München

Thierstein Alain, Prof. Dr.
Fakultät für Architektur, TU München

Vogel Walter, Sportlicher Leiter Alpin
Dt. Skiverband, Planegg

Schlusspräsentation und Pressekonferenz
26. Januar 2007 – 10 bis 12 Uhr
Pinakothek der Moderne











Ein gigantisches Areal direkt am Chiemsee: die ehemalige Raststätte in Bernau. Jetzt wurde über die künftige Nutzung des Gebäudes nachgedacht. Heraus kamen durchaus kreative Ideen...

Fotos: Schlüter (2), ho

Raststätte als Swinger-Club?

BERNAU/MÜNCHEN Die Gedanken sind frei. Und weil das so ist, darf man sich auch mal vorstellen, wie das eigentlich wäre, wenn im Ex-Rathaus am Chiemsee, einem Erbstück aus Baubeständen des Nationalsozialismus, künftig rote Herzen in den Fenstern hängen, wenn aus dem Rasthaus ein Swingerclub für liebeshungrige Pärchen würde...

Kein Scherz! Ihren Ursprung fand die unorthodoxe Idee in einem Seminar in der Technischen Uni München, wo angehende Führungskräfte der bayerischen Bauverwaltung in den letzten Wochen noch mal die Schulbänke drückten – und sich mit künftigen Nutzungsmöglichkeiten der Ex-Rastanlage an der A8 beschäftigten. „Ziel war es, fachübergreifend zu denken und mal über den eigenen Tellerrand hinaus zu schauen. Vielleicht ist ja tatsächlich der eine oder andere Impuls da-

bei“, sagte Josef Poxleitner, Leiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen Innenministerium, am Freitag bei der Vorstellung der Ergebnisse.

Und das waren die zwei ungewöhnlichsten und kreativsten Nutzungs-Ideen der 25 künftigen Führungskräfte:

■ **Swinger-Hotel:** Dafür spreche die „städtebaulich isolierte Lage und die gute und anonyme Erreichbarkeit über die Autobahn“, erklärten die Sprecher Stephan Berger und Oliver Seidel. Zudem störe der Autobahnlärm niemanden, „da die angedachte Nutzung weitgehend im Inneren des Gebäudes stattfindet“.

■ **„James Bond“-Hotel:** Einmal luxuriös nächtigen wie ein Geheimdienst-Agent! In Luxus-Suite, mit Casino, Bar, Kaminzimmer und Lounge „im Lifestyle eines James Bond“, schlagen die Nachwuchs-Kräfte vor. Dazu empfehlen sie eine Art Abenteuerpark mit „authentischen 007-Vehicles“.

Und was sagt die Gemeinde zu den Ideen? „Es sollte überhaupt mal etwas passieren“, sagt Matthias Vieweger, Bernau 2. Bürgermeister und lacht. „Nur das mit dem Swinger-Hotel – das wird wohl nix. Dafür gibt’s im Gemeinderat keine Mehrheit.“ Auch Hans-Jürgen Wiechardt, Direktor der Grundstückseigentümerin BimA (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben), ist nicht ganz überzeugt von der Swinger-Club-Idee. „Das wäre wohl nicht umsetzbar“, sagt er. Aber schön zu wissen, wie kreativ der Nachwuchs in der Bauverwaltung ist!

D. Transiskus



Das Gelände der ehemaligen Raststätte von oben: Das Areal erstreckt sich zu beiden Seiten der vielbefahrenen A 8.



Zweifelhafter Charme der Vergangenheit: Das teilweise noch möblierte Gebäude steht unter Denkmalschutz.

Wellnessoase oder Swingerclub?

Rasthaus Bernau: Angehende Regierungsbaumeister mit visionären Ideen

VON ANDREA EPPNER

Bernau/München – Als Swingerclub, Naturerlebniszentrum oder Vitalcenter – so könnte das ehemalige Rasthaus in Bernau am Chiemsee künftig genutzt werden: Gestern präsentierten angehende Regierungsbaumeister ihre Abschlussarbeit in München – mit sechs Vorschlägen für den Umbau.

Eine Sauna mit Rundblick mitten im Chiemsee, Massage- und Gymnastikräume im angrenzenden Wellnessbereich und eine Seebühne zwischen Bootsanlegestelle und Hotel: „Mit einem Vitalcenter könnte man die Nähe zum Chiemsee optimal nutzen“, ist sich Stefan Berger sicher. Er ist einer der Referendare, die an der Technischen Universität ihre Abschlussarbeit zum Regierungsbaumeister anfertigten. Die anspruchsvolle Aufgabe: In nur zwei Wochen sollten die Bauingenieure und Architekten ein Konzept für das alte Rasthaus in Bernau entwickeln.

Schon seit 2004 wartet das weitläufige Areal am Chiemsee, das 1938 als erste Autobahnraststätte von den Nationalsozialisten konzipiert worden ist. Nach Kriegsende hatten die Amerikaner das Rasthaus als Hotel genutzt, das zu großen Teilen unter Denkmalschutz steht. Seit Oktober vergangenen Jahres läuft nun die öffentliche Ausschreibung durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), die derzeitige Eigentümerin des Rasthauses. Ihr Leiter, Dr. Hans Jürgen Wichardt, hofft auf einen Baubeginn noch „in der zweiten Hälfte des Jahres“.

Bis dahin können sich potentielle Investoren noch Anregungen bei den Referendaren holen: „Möglich wäre auch ein Gewerbebetrieb“, erklärt Oliver Seidel, einer der Teilnehmer. Ein Konzept, das große Schau Räume vorsieht, in denen zum Beispiel ein Bootsbauer seine Produkte präsentieren könnte. Selbst an die Übergabe haben die Planer gedacht: „Mit dem Segelboot

kann man sofort zur Jungfernfahrt auf dem Chiemsee aufbrechen“, sagt Seidel.

„Zu Ausflügen in die Region soll auch das „Mobilotel“ einladen. Ausgehend von einer Hotelanlage, kann man per Hausboot, Fahrrad oder Pferd die Umgebung erkunden. Im Fahrzeugpark des „Themenhotels James Bond“ warten hingegen Luftkissenboote, Quads und schnelle Autos auf Gäste. Nach einem Ausflug ins Casino am See, kann man seinen Martini wie Geheimagent 007 entspannt an der hauseigenen Bar genießen.

Beschaulicher geht es im „Naturerlebniszentrum Chiemsee“ zu: Dort können sich die Gäste im Museum „Mensch und Natur“ informieren und in Pfahlhütten südlich der Autobahn übernachten, mitten in einer Moorlandschaft.

„Viel Freiraum für Ideen“ bietet die Universität, betont Berger noch einmal, bevor er das nächste Projekt vorstellt. Entsprechend unkonventionell ist der Entwurf der Referendare, der nicht gar so ernst gemeint ist: Ein Swingerclub mit Hotel und Freiterrasse würde gut an den

Chiemsee passen, glauben sie. „So etwas ist schließlich nicht im Siedlungsbereich möglich“, sagt Berger.

Verwirklicht werden die Ideen der Studenten indes wohl kaum: „Ein Swingerclub ist zwar ein netter Vorschlag“, sagt Bernaus Zweiter Bürgermeister Matthias Vieweger lachend. Ernstzunehmen sei das aber nicht. Die Gemeinde wünsche sich eine touristische Nutzung des Rasthauses, ob als Hotel oder Wellnessoase.

„Vorstellungen, die potenzielle Investoren berücksichtigen müssen, wollen sie schnell eine Baugenehmigung erhalten. Die meisten Bewerber planen deshalb eine touristische Nutzung der Anlage. „Das Höchstgebot liegt bisher im niedrigen zweistelligen Millionenbereich“, sagt Wichardt. „Einer will sogar einen Zeppelin stationieren.“ Ob schließlich eine Wellnessoase oder ein Hotel entsteht ist Vieweger egal: „Entscheidend ist, dass es endlich weitergeht“, sagt er.

Initialzündung durch die WM

25 Bau-Referendare präsentieren ihre Visionen für den Markt

München – Die Alpine Skiweltmeisterschaft 2011 als Initialzündung nutzen und Garmisch-Partenkirchen aus seinem touristischen Dornröschenschlaf wecken – das ist die Botschaft von 25 Bau-Referendaren, die in der Pinakothek der Moderne in München ihre Visionen vorstellten. „Die vier Jahre bis zur WM sind ein enges Zeitfenster“, sagte Seminarleiter Josef Rott von der Technischen Universität München (TUM). „Aber es geht, wenn man sich den Aufgaben unkonventionell nähert.“

Das haben seine Schüler in den vergangenen zehn Wochen getan. Die diplomierten Architekten und Bau-Ingenieure absolvieren im Rahmen ihrer Ausbildung zum Regierungsbaumeister ein Seminar in Kooperation mit der Fakultät für Architektur der TUM. Innerhalb dessen widmeten sie sich auch der Ski-WM 2011. „Das ist eine große Chance für den Ort“, erklärte Rott. „Wir trauen

uns zu, mit unserer Arbeit der Kommune den einen oder anderen Rat zu geben.“ Freilich seien die Visionen unter enormen Zeitdruck entstanden. „Anlässlich der WM hat sich der Markt aber neuen Herausforderungen zu stellen und diese Chance soll und kann genutzt werden“, betonte Referent Stefan Heiß.

Die größten Entwicklungsmöglichkeiten sehen sie in den Bereichen Siedlung (bessere Nutzung vorhandener Flächen), Stärkung der innerörtlichen Freiräume (etwa Ausbau des Grünstreifens entlang der Partnach) und Verkehr (Entlastung der Ortskerne und Lösung der Parkplatzproblematik). All das könnte durch Synergien von der Ski-WM profitieren.

Einer der kreativen Vorschläge: Die WM in den Ort holen. Wegen der Zweiteilung der Gemeinde könnte das Bahnhofsareal als Treffpunkt für die Sportfans aus aller Welt dienen. Und im Zuge dessen als drittes gemein-

sames Zentrum entwickelt werden. „Das Gelände bietet das größte Potenzial“, meinte Heiß. „Von hier kann eine Initialzündung für die Zukunfts-Entwicklung der Gemeinde ausgehen.“

Um eine bessere Verbindung zwischen Ortskern und Sport herzustellen, solle zudem eine Art „WM-Meile“ entstehen, auf der die Zuschauer zu den Skistadien „pilgern“ können. Oder aber die futuristische Variante: eine Seilbahn wie auf der Expo 2000 in Hannover.

Während des Projektes hat die Seminargruppe eng mit Bauamtsleiter Jörg Hahn und Walter Vogel, dem stellvertretenden Generalsekretär im WM-Organisationskomitee, zusammengearbeitet. Nun hoffen sie, dass ihre Gedanken auch Gehör in der Gemeinde finden und dort nicht sofort in einer Schublade verschwinden. „Dass sind alles nur Ideen“, betont Rott. „Aber vielleicht können sie ein Anstoß sein.“ ■ lxs

Radiobeitrag

BAUREFERENDARE LIEFERN KONZEPT FÜR SKI-WM 2011 IN GARMISCH-PARTENKIRCHEN

Die Technische Universität München hat ein Seminar ins Leben gerufen, bei dem Architekten und Ingenieure Bau-Konzepte für verschiedene Lokalitäten in Bayern erarbeiten sollten. Ein zentrales Thema war dabei die bauliche Gestaltung von Garmisch-Partenkirchen bis zur Ski-WM 2011. Heute (26.1.) wurden die Ergebnisse in München präsentiert. Mein Kollege Peter Lemm war dabei.

BAUREFERENDARE LIEFERN KONZEPT ZUM HOCHWASSERSCHUTZ IM LOISACHTAL

Im Moment spielt das Wetter verrückt. Vor einer Woche noch standen wir bei 15 Grad im Sturm. Heute frieren wir bei Minustemperaturen im Schnee. Und auch im Sommer müssen wir immer wieder mit den Launen der Natur klarkommen. Im August 2005 wurden die Anwohner des Loisachtals von Hochwasser und Überschwemmungen geplagt. Damit das nicht mehr passiert haben Architekten und Ingenieure im Auftrag der TU München ein Konzept entwickelt. Das wurde heute (26.1.) in München vorgestellt. Mein Kollege Peter Lemm war dabei.



Planspiele im Hinblick auf die Ski-WM

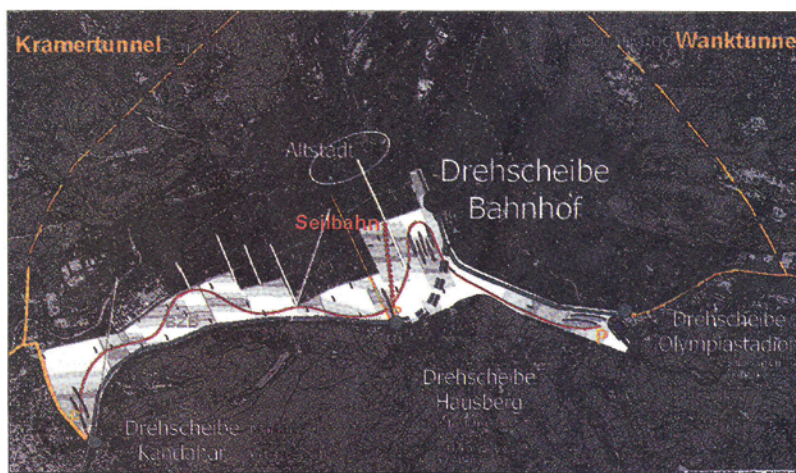
Referendare der TU München beschäftigen sich mit städteplanerischen Aspekten zur Ortsentwicklung bis 2011

GAP – Wie könnte Garmisch-Partenkirchen im WM-Jahr 2011 aussehen? Mit dieser Frage beschäftigten sich ein Semester lang Referendare aus der Bauverwaltung an der Technischen Universität (TU) München. Fest steht, dass sich die Marktgemeinde in den nächsten Jahren verändern wird. Die Vorgaben für das Planspiel: Die Charakteristik eines traditionellen Skiorts soll beibehalten werden, dennoch wird der Zuschnitt auf das Großereignis WM in vier Jahren ausgerichtet. Wie das städteplanerisch so geschehen kann, dass eine Rückkehr nach dem Spektakel zu einem typischen Wintersportort möglich ist, stellten die Seminarteilnehmer bei einer Pressekonferenz in München vor.

Die Ski-WM bietet für Garmisch-Partenkirchen vieles, etwa eine Rückkehr in die höchste Liga der internationalen Wintersportorte. Seit 1996 ist Garmisch-Partenkirchen regelmäßig Austragungsort verschiedener Wintersportveranstaltungen gewesen. Und der Zuschlag bietet die einmalige Chance, plane-

risch den Ort ins nächste Jahrzehnt zu führen. Hierbei gilt es, die Potentiale des Ortes zu benennen, dies aber auch kritisch zu hinterfragen und zu klären, ob und wie es über die alpine Ski-WM möglich und sinnvoll ist, den Markt mitsamt seinem naturräumlichen Umfeld für eine neue Form des Wintersports zu qualifizieren.

Gegenstand des Seminars war es auch, die baulichen Anlagen so zu gestalten, dass eine Nachnutzung – ähnlich wie 1972 in München – möglich ist. Andere sollen ebenso reibungslos wieder zurückgebaut werden können. Darüber hinaus sollte gewährleistet sein, dass bestehende Einrichtungen in Verbindung mit neuen Projekten sich für unterschiedliche Ziele der Ortsentwicklung nutzen lassen. Ein Touristenort wie Garmisch-Partenkirchen lebt von seinem Image. Darum muss Rücksicht auf ökologische Belange genommen werden. Weitere Vorgaben galten den innerörtlichen Flächen und Infrastrukturmaßnahmen. Neben diesen Bereichen haben sich die Seminarteilnehmer mit der Orts-



Welche Zentren spielen bei der WM die wichtigste Rolle?

Skizzenplan TU München / Foto: po

gestaltung beschäftigt, haben den Bahnhof, den Einzelhandel und die bestehenden Sport- und Freizeitmöglichkeiten unter die Lupe ge-

nommen. Auch der Klimawandel sollte beim Planspiel beachtet werden. So wird in Garmisch-Partenkirchen in wenigen Jahrzehnten der alpine Skitourismus womöglich nur noch in höheren Lagen stattfinden. Um die attraktiven, langen Talabfahrten beizubehalten, ist immer häufiger eine Beschneidung erforderlich. Die dafür benötigten Speicherteiche könnten im Sommer vielleicht sogar als Bademöglichkeit genutzt werden. Wie so ein doppelt genutzter „Weiher“ aussieht, kann man sich seit Herbst am Spitzing ansehen.

Neben touristischen Angeboten richtete sich der Fokus der Studenten auch auf die einheimische Bevölkerung. So gilt es, den zusätzlichen Verkehr durch die WM zu steuern. Ein Großteil soll vor den Ortseinfahrten auf P&R-Plätzen abgefangen werden. Drei Wohnquartiere für die Athleten könnten als Identität stiftende Achse zwischen den Ortsteilen Garmisch und Partenkirchen entstehen. Und die Zugspitzbahn könnte im Planspiel gar um einen so genannten Ostarm erweitert werden. Die anstehenden Fachkräfte Tamera, Stengel und

Stefan Heiß haben im Rahmen des Seminars eine Vielzahl an Gestaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten herausgearbeitet, die vor, während und nach der WM die Marktgemeinde prägen könnten. Am Schluss ihrer Präsentation führten sie aber auch einige „Knackpunkte“ auf, an denen eine Umsetzung scheitern könnte: Allen voran muss die Öffentlichkeit frühzeitig an der Entwicklung beteiligt werden. Nutzungsrechte müssen gesichert werden, während und nach der WM. Die Finanzierbarkeit spielt die größte Rolle, darum der Blick auch in Richtung Städtebauförderung. Und mit (un-)befristeten Verträgen müsste erst einmal Baurecht für Investoren geschaffen werden.

Nun gilt es Überzeugungsarbeit zu leisten – mit der größtmöglichen Transparenz freilich. Denn die Garmischer und Partenkirchner müssen vor und nach der Ski-WM in ihrer Marktgemeinde leben. Auch wenn der Ausblick für die begeisterten Planer auf weitere Bewerbungen für Großereignisse wie Landes- und Bundesgartenschau oder der Winterolympiade sehr verlockend ist. po

Alle Parteien miteinbeziehen

Hochwasserschutz: Angehende Verwaltungsexperten und TU München erarbeiten Konzept

Von OLIVER PULS
 Wolfratshausen – An die teilweise dramatischen Hochwasser der vergangenen Jahre dürfte sich jeder noch erinnern. Das Loisachtal bot zuletzt im August 2005 ein Bild der Verwüstung, nach tagelangen Regenfällen trat die „Liebliche“ (so heißt die Loisach im Keltischen – Liubisaha) bei Eschenlohe über die Ufer und hinterließ bis Wolfratshausen Schäden in Millionenhöhe. Das soll sich in Zukunft nicht mehr wiederholen. Neben der Politik, die verspricht, mehr Geld für den Hochwasserschutz bereit zu stellen, beschäftigen sich auch angehende Führungskräfte in der Bauverwaltung mit dem Thema – gemeinsam mit der TU München. Das Ergebnis wurde vergangene Woche vorgestellt.

In einem so genannten interdisziplinären Seminar für Baureferendare drückten an der Technischen Universität (TU) München die künftigen Fachleute in den Behörden noch einmal die Schulbank. In den vergangenen Monaten entwickelten sie an der TU unter anderem ein neues Hochwassermanagement für die Loisach – unter Einbeziehung aller Interessensgruppen. Und genau an diesem Punkt scheiterten in der Vergangenheit stets alle Bemühungen. Denn die Beteiligten waren sich meist uneins darüber, wie der richtige Weg zu einem längerfristigen Hochwasserschutz aussehen könnte. Gleiches gilt für die Wahl der Mittel. „Ziel war es, fachübergreifend zu denken und einmal über den eigenen Tellerrand hinaus zu schauen“, sagte der Chef der Obersten Baubehörde im Bayerischen Innenministerium, Josef Poxleitner, bei der Vorstellung der Ergebnisse.

Interessenskonflikte lösen

Dass sich alle Beteiligten an einen Tisch setzen und gemeinsam nach Möglichkeiten und Lösungen suchen, war eine zentrale Aufgabe. An diesem „Verhandlungsspiel“ teilgenommen hatten Vertreter der Landratsämter und der Rathäuser der betroffenen Gemeinden, das Wasserwirtschaftsamt Weilheim, die Interessengemeinschaft Hochwasserschutz Loisach, das Sachgebiet Naturschutz der Regierung von Oberbayern sowie Landwirte und Grundstückseigentümer. Momentan befassen sich Weilheimer Wasserwirtschaftler mit der Überlegung, das Murnauer Moos bei extremen Hochwasser geregelt zu überfluten. Bei diesem Vorhaben hagelt es natürlich Proteste von allen Seiten. Und genau hier setzt das TU-Seminar an. Um die starken Interessenkonflikte zu lösen, sollen alle an

einen Tisch vereint werden. Freilich nicht als „Frontalveranstaltung“, sondern, um die Positionen und deren Vertreter kennen zu lernen, Interessen abzugleichen und um gemeinsame Lösungen zu entwickeln. Das ist keine neue Idee, hat nur in der Vergangenheit selten so funktioniert, weil stets eine Gruppe oder Behörde dominiert hat. Soll heißen: Die an dem Prozess Beteiligten wurden erst dann um ihre Meinungen gefragt, als die Planungen schon fertig waren.

Eine weitere Voraussetzung ist eine neutrale Moderation. Gleiches gilt für „Feedbackrunden“, in denen das gegenseitige Verständnis und die Gemeinsamkeiten ausgelotet werden. Die geführten Anhörungen und Diskussionen vor Ort verdeutlichten die unterschiedlichen Positionen. Das Wasserwirtschaftsamt etwa sieht den Hochwasserschutz durch Rückhaltebecken und Polder im Einzugsgebiet der Loisach gewährleistet. Mögliche Standorte wären Griesen, Partnach, Pfrühlmoos sowie das Murnauer Moos. Die Bürgerinitiative sieht gerade in letzterem Vorhaben die Nachhaltigkeit, Ganzheitlichkeit und Ökologie in Gefahr und schlägt deshalb alternativ eine dezentrale Lösung vor, die bereits vor dem Loisachtal ansetzt.

Auch die Höhere Naturschutzbehörde (Regierung) stellt sich gegen jeglichen Eingriff in das Murnauer Moos, das auch auf europäischer Ebene unter Naturschutz steht. Die Landwirte und Grundstückseigentümer sehen gar keine Notwendigkeit für den Hochwasserschutz und fühlen sich durch die Maßnahmen in ihrer Existenz bedroht.

Das vorläufige Ergebnis (siehe weiteren Bericht) betrifft vor allem das Wasserwirtschaftsamt als so genannter Vorhabensträger mit zusätzlichen Anforderungen: Die bislang gefundenen Überlegungen sollen in konkrete Planungen münden; neue Varianten sollen untersucht werden (mobile Elemente für München); eine zwingende Ausweitung von Ausgleichsflächen (flächenmäßig, finanziell, ökologisch); der Akteurskreis soll erweitert werden (Miteinbeziehung anderer Vertreter/Interessen, insbesondere von München); ebenso steht die Etablierung einer durchdachten Informationspolitik auf der Agenda. Nicht ohne Spannung dürften daher die Seminar-Teilnehmer die nächsten Monate erwarten. Denn wie man die „Liebliche“ künftig in Zaum halten will, werden alle Anlieger – von Eschenlohe bis Wolfratshausen und weiter nach München – mit großer Aufmerksamkeit verfolgen.



Wo herrscht Diskussionsbedarf, wo liegen Gemeinsamkeiten? Baureferendar Harald Tremel (2.v.l.) im Gespräch mit Vertretern von Behörden und Interessensgruppen.

Netz an Rückhaltebecken

Hochwasser soll weit vor Loisach und Isar verhindert werden

Wolfratshausen – Das Hochwassermanagement entlang der Loisach könnte nach den Vorstellungen der Seminarteilnehmer und des Wasserwirtschaftsamtes Weilheim nachhaltig verbessert werden. Etwa, wenn die Überlegungen des Wasserwirtschaftsamtes mehrheitlich Unterstützung finden (siehe Artikel nebenan). Neben dem lokalen Hochwasserschutz in den Städten und Gemeinden, die von Renaturierungsmaßnahmen bis zu einer erweiterten Uferbefestigung an neuralgischen Stellen reicht, handelt es sich bei diesem Ansatz im wesentlichen um ein System von Überflutungs- und Rückhalteflächen.

Die Loisach gehört zum „Planungsraum Isar“. Ihren Ursprung hat sie in Österreich, sie verläuft über Garmisch-Partenkirchen, Eschenlohe, Murnau, Kochel nach Wolfratshausen. Dort mündet die Loisach in die Isar, die wiederum weiter nach München fließt. Um bereits schon weit im Vorfeld ein Anschwellen von Loisach und später Isar (die „Reißende“) zu

verhindern, soll neben dem Hochwasserrückhaltebecken der Kanker an weiteren Standorten ähnliche Becken entstehen: In Griesen, am Hammersbach sowie an der Partnach. Im weiteren Verlauf der Isar gäbe es laut der aktuellen Untersuchung im Voralpenraum weitere Möglichkeiten: Einen Polder Pfrühlmoos, einen weiteren im Murnauer Moos sowie ein Rückhaltebecken im Hagener Moos. Ebenfalls ist das Kochelsee-Moor im Gespräch, bereits während des Hochwassers 1999 und 2005 wurde es als Rückhalteraum genutzt. Wogegen die Naturschützer freilich Sturm laufen. Nicht nur bei dem 6939 Hektar großen Murnauer Moos hegen sie die Befürchtung, dass eine Flutung bei Hochwasser gravierende Schäden, beispielsweise durch Öl, zur Folge habe. Die IG Hochwasserschutz Loisach, das ist eine mittlerweile 4000 Personen umfassende Gruppe, die sich aus hochwassergeschädigten Anwohnern, interessierten Bürgern und Naturschützern zusammensetzt, hat sich ebenfalls Gedanken gemacht und gleich ein ganzes Bündel an Al-

ternativ-Vorschlägen erarbeitet: Ihr Ansatz ist ebenfalls in den Bergen zu finden, etwa die Wiedervernässung des Leermooser Moooses, den Rückbau dort begradigter Bäche und Gräben sowie die Deichrückverlegung nördlich von Garmisch-Partenkirchen. Nach Ansicht der IG befindet sich dort eine bisher nicht beachtete Fläche als Überschwemmungsgebiet. Bei der Regierung in der Naturschutzabteilung beobachtet man die Pläne des Wasserwirtschaftsamtes mit Sorge. Vielfältige Lebensräume wie das Murnauer Moos mit 946 verschiedenen Pflanzenarten überleben nicht, wenn ihre naturnahen Biotope wie etwa die Moore durch technische Maßnahmen isoliert werden. Das Murnauer Moos müsse daher in seiner Gesamtheit erhalten werden – als wichtiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen, als auch als bedeutender natürlicher Retentionsraum für den Hochwasserschutz.

Technische Hochwasserschutzmaßnahmen sollten an Orten durchgeführt werden, an denen keine natürliche Retention mehr möglich sei, so die Position. po

Kreisbote

Wochenzeitung für den gesamten Landkreis Bad Tölz – Wolfratshausen vom 14. Februar 2007

