

# Wasserburg am Inn

Stadtsanierung

Bilanz nach 20 Jahren



Einführung	Stadtsanierung als Daueraufgabe	6
Vorbereitende Untersuchungen	Grundlagen der Sanierungsplanung in Wasserburg am Inn	10
	Der Straßenverkehr in der Sanierungsplanung	13
	Neugestaltung von Straßen und Plätzen in der Altstadt	15
	Städtebaulicher Rahmenplan zur Sanierung der Altstadt	16
	Denkmalpflege und Sanierung in einem Stadtensemble	18
	Die Stadt am Fluß, Hochwasserschutz und Landschaftsgestaltung	20
	Bericht eines Restaurators	22
Projektübersicht	Einzelprojekte	23
Projekte	»Rottmoser Keller«	24
	Ehemaliges »Bräuwickl«-Anwesen	26
	Neugestaltung der Salzsenderzeile	27
	Gasthaus »Weißes Röbl«	28
	Sanierungsgebiet »Alte Realschule« Neubau eines Wohngebäudes mit Laden und Garagen	30
	Bildungszentrum der Sozialverwaltung	32
	Ehemaliges Danninger-Anwesen am Palmanopark	34
	Parkhaus an der Überfuhrstraße	36
	Verbindungsrampe Münchner Straße	37
	Parkhaus an der Kellerstraße (im Bau)	38
Sanierungsvorhaben »Ferstlhaus« und »Pensionat II« (in Planung)	39	

Die Städtebauförderung leistet seit 1971 einen bedeutenden Beitrag zur Erhaltung und Erneuerung von Städten, Märkten und Gemeinden im Freistaat Bayern. In Oberbayern wurden über die Städtebauförderung ca. 155 Städte und Gemeinden gefördert. Die bisher zugeteilten Mittel in Oberbayern betragen insgesamt für das Bund-Länder- und das Bayerische Städtebauförderprogramm ca. 690 Mio. DM. Damit konnten Kosten für die städtebauliche Sanierung in Oberbayern in Höhe von 1,1 Mrd. DM gefördert werden.

Im Mittelpunkt der Stadterneuerung steht heute oftmals neben dem Erhalten ein vorsichtiger und behutsamer Stadtumbau unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer, gestalterischer, sozialer und ökologischer Gesichtspunkte. Bei der Sanierung einer Altstadt ist zu bedenken, daß eine lebendige Altstadt zu bewahren mehr bedeutet als die Erhaltung der historischen Substanz. Eine Altstadt ist immer ein über Jahrhunderte hinweg gewachsener Organismus mit vielfältigen Aufgaben, deren Erfüllung einem ständigen Wandel unterworfen ist. Es geht also darum, Konzepte für die zukünftige Entwicklung der Altstadt zu finden und Wege aufzuzeigen, wie die lebendigen »Funktionen« Wohnen, Gewerbe, Versorgung und Gemeinbedarf auf Dauer gesichert werden können.

Die Broschüre zeigt, wie die Stadt Wasserburg am Inn die Sanierung aufgefaßt hat. Es werden Beispiele von Maßnahmen vorgestellt, die in den letzten Jahren durchgeführt wurden, sowie Projekte, die noch geplant sind.

Ich weiß, daß die Sanierung in hohem Maße von dem Verständnis und der Mitwirkung der Bürger abhängt. Ich bitte daher die Bürger von Wasserburg am Inn, an der Verbesserung der Lebensqualität in der Altstadt auch weiterhin tatkräftig mitzuwirken.

Ich wünsche der noch ursprünglichen und schönen Stadt Wasserburg auch für die Zukunft Ausdauer und Erfolg bei der Umsetzung ihrer Stadterneuerung.



Werner-Hans Böhm  
Regierungspräsident





Altstadt Wasserburg am Inn (1978)





Altstadt Wasserburg am Inn,  
Luftbild vor 1905

#### STADTSANIERUNG ALS DAUERAUFGABE

Dr. Martin Geiger, 1. Bürgermeister

Vor nunmehr 20 Jahren, also drei Jahre nach Inkrafttreten des Städtebauförderungsgesetzes und ein Jahr nach Inkrafttreten des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes hat die Stadt Wasserburg am Inn damit begonnen, die sogenannte »Altstadtsanierung« systematisch vorzubereiten und durchzuführen. Den Begriff »Altstadtsanierung« mit Inhalten zu füllen und die erforderlichen Maßnahmen des Umbaus und Ergänzens, der Modernisierung und der Renovierung, des Konservierens und des Neubaus, der Nutzungsänderungen und der Verkehrslenkung, der

Stadtbildgestaltung und Nutzungssteuerung planerisch zu erfassen und sinnvoll zu koordinieren, ist seit 20 Jahren Aufgabe und Ziel dieser Tätigkeit. Es ist angebracht, nach zwei Jahrzehnten zu überprüfen, ob der eingeschlagene Weg die vorgegebenen und in Aussicht genommenen Ziele erreichte und ob für die Zukunft Kurskorrekturen angebracht sind.

Diese Broschüre soll dem Leser die Möglichkeit geben, sich kritisch abwägend ein eigenes Urteil über Sanierungsmaßnahmen zu bilden, sich aber auch bewußt zu machen, wie grundlegend sich die Basis des kommunalen und privaten Handelns im Altstadtbereich Wasserburgs durch die ausgeführten Strukturmaßnahmen seit 1974 verändert hat.

Es zeigte sich schon im Laufe der vorbereitenden Untersuchungen, daß eine Altstadtsanierung in Wasserburg am Inn weit mehr bedeutet, als Fassadengestaltung und Entkernung. Das Städtebauförderungsgesetz konnte zunächst nur einen formalen Rahmen bieten, in den vor allem die funktionalen Mängel der Stadtstruktur unter dem vorrangigen Gesichtspunkt des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu stellen waren. Dabei zeigte sich einmal mehr, daß das äußere Erscheinungsbild einer Stadt auch Ausdruck ihrer inneren Verfassung ist. In Zeiten wirtschaftlichen Niedergangs oder politischer Indoktrination verkamen und verkommen historisch gewachsene Strukturen; Zeiten des Überflusses und der Intoleranz äußern sich nicht zuletzt in

der Maßlosigkeit ihrer Architektur. So verdankt auch die Altstadt von Wasserburg am Inn ihren überdurchschnittlichen Erhaltungszustand vor allem ihrer Strukturschwäche im 19. und in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts. Die Tatsache, daß die weit überwiegende Zahl innerstädtischer Gebäude durch die Eigentümer bewohnt werden, begrenzte den bautechnischen Sanierungsbedarf. Andererseits befanden sich ehemals bedeutende städtische Liegenschaften (Altes Krankenhaus, ehemaliges Spitalgebäude, Danningeranwesen, ehemalige Kaserne, Alte Realschule) durch die eingetretenen Funktionsverluste in einem teilweise desolaten Zustand.

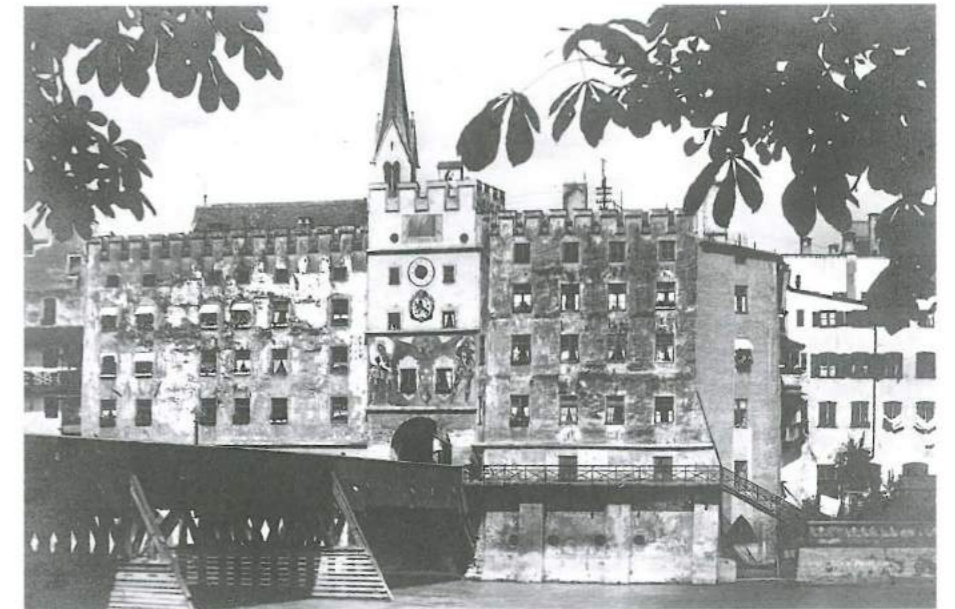
Nach dem Abschluß der vorbereiteten Untersuchungen wurden daher zwei Maßnahmenkomplexe für vorzuringlich gehalten:

1. Die offenkundigen und erkannten Mängel der Infrastruktur sollten unter Einsatz öffentlicher Fördermittel vorrangig beseitigt und damit den Grundstückseigentümern die Möglichkeit eröffnet werden, durch private Investitionen die vorhandene Substanz dem Funktions- und Bedeutungswandel anzupassen.
2. Als erste bauliche Erneuerungsmaßnahmen waren innerhalb festgelegter Sanierungsgebiete überschaubare Maßnahmen am Beispiel öffentlicher und privater Gebäude durchzuführen, um auch die wirtschaftliche Dimension der Finanzierungsanreize in der Praxis vorführen zu können.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur konzentrierten sich im einzelnen auf die Schwerpunkte

- Hochwasserschutz
- Lenkung des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Verkehrsverringering und -entflechtung
- Organisation des ruhenden Verkehrs
- Verkehrsberuhigung durch Umbau des Straßenraumes
- Vervollständigung der Stadtentwässerung.

Gerade bei diesen Maßnahmen zeigte sich der ungewöhnliche Koordinationsbedarf und die Komplexität des Vorhabens »Altstadtsanierung«. Die Hochwasserfreilegung war beispielsweise Voraussetzung für eine sinnvolle Nutzung und Gestaltung weiterer Berei-



Spital, Brucktor und »Pensionat II« vor 1929

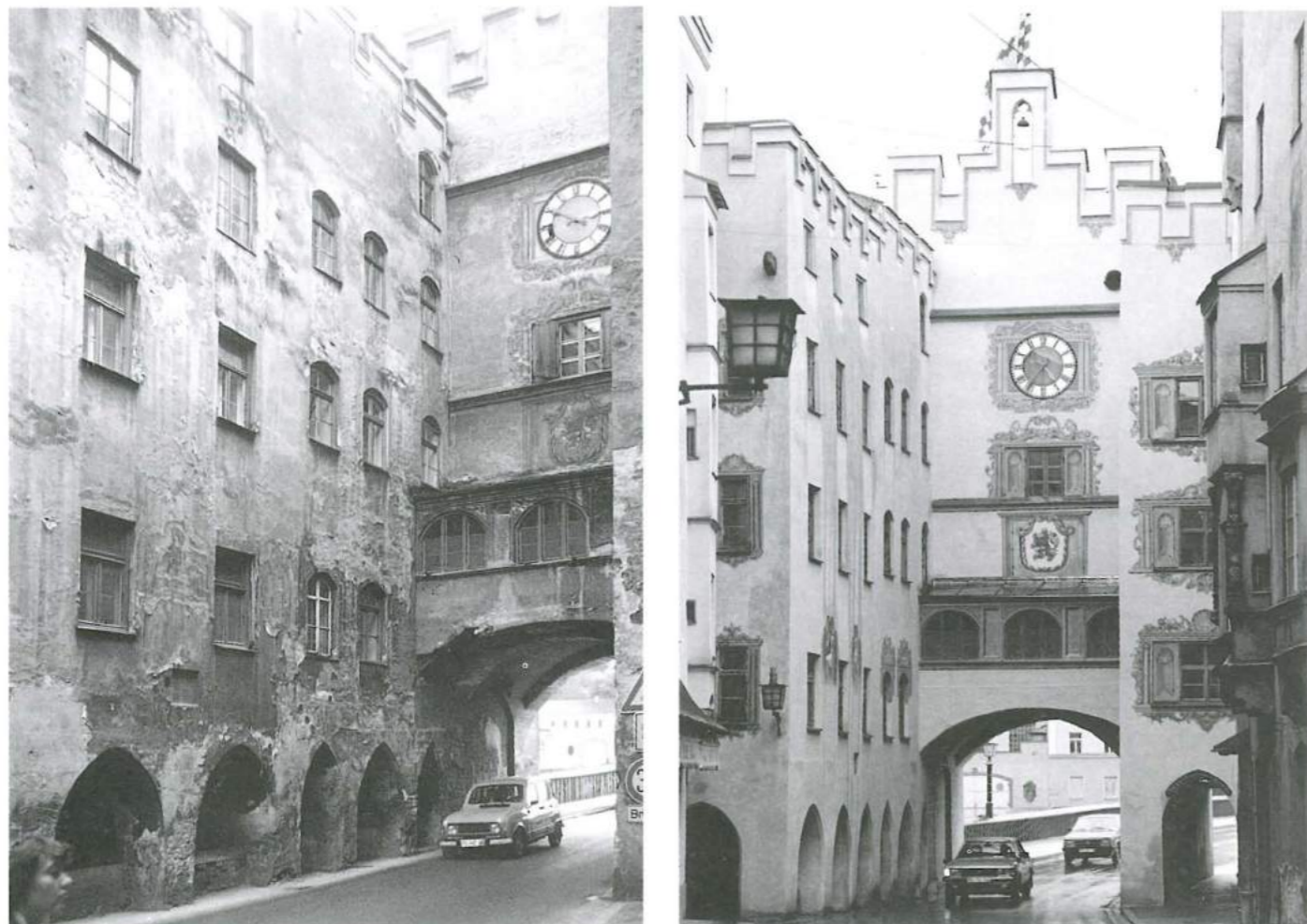


Hochwasser 1940 in der Bahnhofstraße

che des Altstadtgebietes nicht nur im Erdgeschoß und Kellerbereich der Gebäude, sondern auch in der Funktionszuweisung dieser Gebiete. Sie war umgekehrt nur durchführbar unter Berücksichtigung denkmal- und landschaftspflegerischer Maßnahmen einerseits, der technischen Durchführung umfangreicher Stadtentwässerungsmaßnahmen (Inndüker, Altstadtringsammler, Überhebeumpumpwerke, hochwassersicheres Regenrückhaltebecken) andererseits. Vergleichbares galt erst recht im Bereich des Straßenver-

kehrs. Mit den ergriffenen Maßnahmen wurden Voraussetzungen dafür geschaffen, daß der gesamte Durchgangsverkehr – auch soweit er nach dem Bau der Umgehungsstraße im Zuge der B 304 noch die Altstadt belastet – in Zukunft abgehalten werden kann. Ergänzend dazu wurden in der Salzsenderzeile – als erste Verkehrsberuhigungsmaßnahme waren seinerzeit der Kirchhofplatz und die untere Schusterstraße neu gestaltet und verkehrsfrei gemacht worden – Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt.





»Fersthhaus«, Brucktor vor (1981) und nach der Außenrenovierung (1983)

Die Zahl der Gebäudesanierungen und -modernisierungen nahmen parallel zum Ausbau der Infrastruktur kontinuierlich zu. Allerdings verliefen diese Entwicklungen nicht alle problemlos. Vor allem mußte festgestellt werden, daß sich Sanierung und Modernisierung oftmals den Vorstellungen und Gesetzen herkömmlicher Planung entziehen. Die Unwägbarkeiten, die sich in der alten Bausubstanz verbergen, lassen sich oftmals nicht von Planungsfehlern, unzureichenden Bestandsermittlungen, Nachlässigkeiten und bewußt ungenauen Darstellungen unterscheiden. Jedenfalls erfordert die tatsächliche Abwicklung der Einzelvorhaben von den beteiligten Fach- und Genehmigungsbehörden ein ungewöhnliches Maß an Flexibilität und Toleranz, aber auch an Fachkenntnis und Sachverstand. Die Reibungsflächen sind vorprogrammiert, Konflikte unausweichlich.

Der alte Zielkonflikt bei der Revitalisierung alter Bausubstanz, nämlich zeitgemäßen Funktionen in alten Raumstrukturen eine wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit zu bieten, ist aber weitgehend ausgestanden. Unüberbrückbare Gegensätze und unlösbare Konflikte sind die Ausnahme, die bewußte Zerstörung von Bestandteilen einzelner Denkmäler sind Einzelfälle.

Die Entwicklung der Altstadtsanierung in Wasserburg am Inn zeigt ein Mehrfaches:

1. Die Durchführung sorgfältiger interdisziplinärer Planungen ist unabdingbare Voraussetzung für eine koordinierbare Umsetzung notwendiger Maßnahmen.
2. Eine Stadtsanierung kann nur zum »Selbstläufer« werden, wenn die durchgeführten öffentlichen Maßnahmen eine entscheidende Strukturverbesserung bewirken.

3. Das Bewußtsein von Wert und Erhalt denkmalgeschützter Substanz ist Voraussetzung für die Erhaltung und Verbesserung eines schützenswerten Stadtensembles, weil nur dadurch die Individualität einer Stadt erhalten und gleichzeitig der differenzierte städtische Organismus zeitgemäß, lebens- und funktionsfähig erhalten werden kann.

Das bedeutet, daß die Erhaltung einer mit Leben erfüllten Stadtstruktur eine Daueraufgabe ist und sich jeweils den Anforderungen der Zeit anzupassen hat. So ist auch in Wasserburg am Inn nach 20 Jahren kein Endziel erreicht und sowohl im Bereich der öffentlichen Struktureinrichtungen, als auch im Bereich der Modernisierung und Sanierung von Einzelobjekten stehen weiterhin wichtige Maßnahmen an. Der Bau des Parkhauses an der Kellerstraße ist bereits im Gange. Nach seiner

Fertigstellung kann künftig auch der von Süden zufließende Zielverkehr am Altstadtrand abgefangen werden. Daraus werden sich zwingend weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen im Kernbereich (beispielsweise Umbau vom Marienplatz, Herrengasse, Färbergasse und Schustergasse sowie weitere Erschwerung des Durchgangsverkehrs über Kaspar-Aiblinger-/Heisererplatz) ergeben.

Die denkmalgerechte Sanierung des ehemaligen »Fersthhauses« und des ehemaligen städtischen »Pensionats II« an der Bruckgasse ist in die Wege geleitet. Für das große, zentrumsnahe und geschichtsträchtige Areal des ehemaligen »Grein-Bräus« wird noch in diesem Jahr ein städtebaulicher Wettbewerb zur Vorbereitung seiner Sanierung durchgeführt. In dem sanierungsbedürftigen Quartier zwischen Neustraße und Münchner Straße kann demnächst mit ersten Baumaßnahmen begonnen werden.

Es bleibt nur zu hoffen, daß auch in Zukunft ausreichend öffentliche Mittel bereitstehen werden, um geeignete Anreize für Privatsanierungen zu bieten und wir können nur hoffen, daß die Bereitschaft zur Zusammenarbeit unter den beteiligten Fach- und Genehmigungsbehörden erhalten bleibt, deren Kompetenzen durch moderne Gesetzgebungsvorhaben nicht weiter beschränkt werden und die Bereitschaft der Hauseigentümer zur Sanierung und Modernisierung ihrer Anwesen erhalten bleibt.



Anwesen Schustergasse 2 vor und nach der Modernisierung (1975)



Anwesen Marienplatz 17 (Markthallen): Beispiel für eine neue Nutzungsfindung ohne Substanzeingriffe bei einer Beschränkung auf die Mittel der Raumgestaltung



GRUNDLAGEN DER SANIERUNGS-  
PLANUNG IN WASSERBURG AM INN

Architekten:  
Gerhard Knopp und Fritzpeter Schott

Die Stadt Wasserburg am Inn wurde 1974, also verhältnismäßig früh nach dem Inkrafttreten des Städtebauförderungsgesetzes, in das Förderungsprogramm des Bundes und des Freistaates Bayern aufgenommen.

Der 1. Schritt für die Einleitung von Sanierungsmaßnahmen war die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen mit der Aufstellung eines Rahmenplanes, der als Grundlage für die Abgrenzung einiger förmlich festzulegender Sanierungsgebiete zu dienen hatte. Auf dieser Grundlage wurden

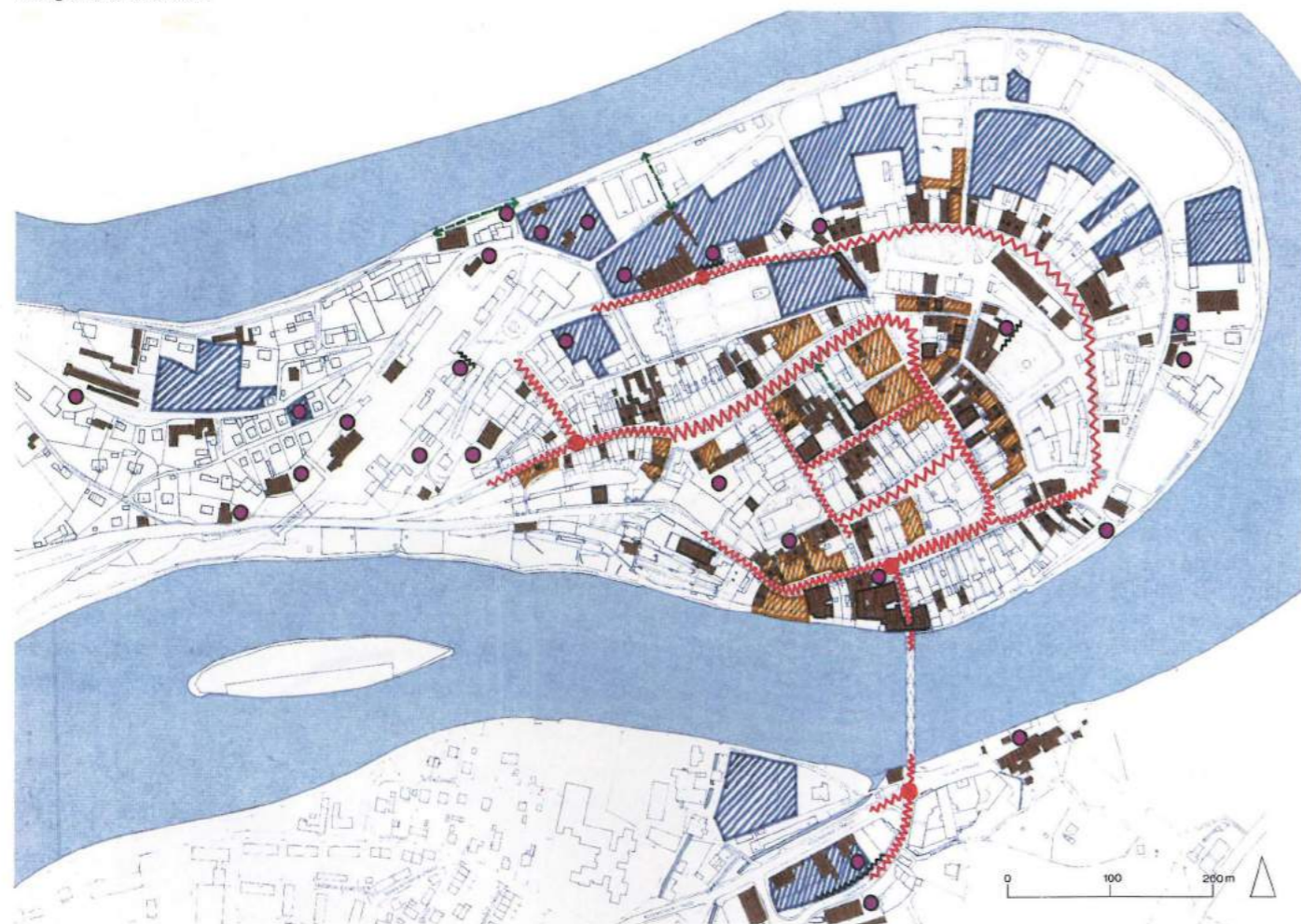
dann später schrittweise Teilbebauungspläne aufgestellt und Planungen für einzelne Projekte, wie z. B. für die Sanierung von Gebäuden, die Umgestaltung städtischer Freiräume und den Hochwasserschutz, erarbeitet.

Die vorbereitenden Untersuchungen wurden für den städtebaulichen Bereich von den Architekten Dipl.-Ing. Gerhard Knopp und Dipl.-Ing. Peter Schott, München, durchgeführt.

Rückblickend ist anzumerken, daß die vorbereitenden Untersuchungen mit dem Rahmenplan bzw. dem ersten Maßnahmenkonzept als eines der ersten Projekte in Bayern interdisziplinär durchgeführt wurden.

Von Beginn an wurden für die Verkehrskonzeption Herr Dipl.-Ing. Hans Billinger und für die Sozialplanung Herr

Mängel und Konflikte



- |  |                               |                           |
|--|-------------------------------|---------------------------|
| Verkehrsbelastung (zunehmend)            | Denkmalschutz (Einzelgebäude) | Falsche Flächennutzung    |
| Gefährliche Knotenpunkte                 | Ensembleschutz                | Fehlende Fußwegverbindung |
| Schlechte bis sehr schlechte Bausubstanz | Unbefriedigende Situation     |                           |
| Sehr kleinteilige Parzellenstruktur      | Fehlende Raumbegrenzung       |                           |

Dipl.-Soz. Jochen Rahe seitens der Architekten im Auftrag der Stadt Wasserburg hinzugezogen. Später wurde dann der Landschaftsarchitekt Prof. Dipl.-Ing. Karl Kagerer mit der Planung des Hochwasserschutzes und seiner landschaftlichen und städtebaulichen Einbindung beauftragt.

Mit diesem Hinweis auf die für die Anfertigung eines Gesamtkonzeptes für die Revitalisierung des historischen Bereiches der Stadt Wasserburg hinzugezogenen Fachleuten bzw. Fachdisziplinen werden der Anlaß und die Ziele der Untersuchungen ersichtlich.

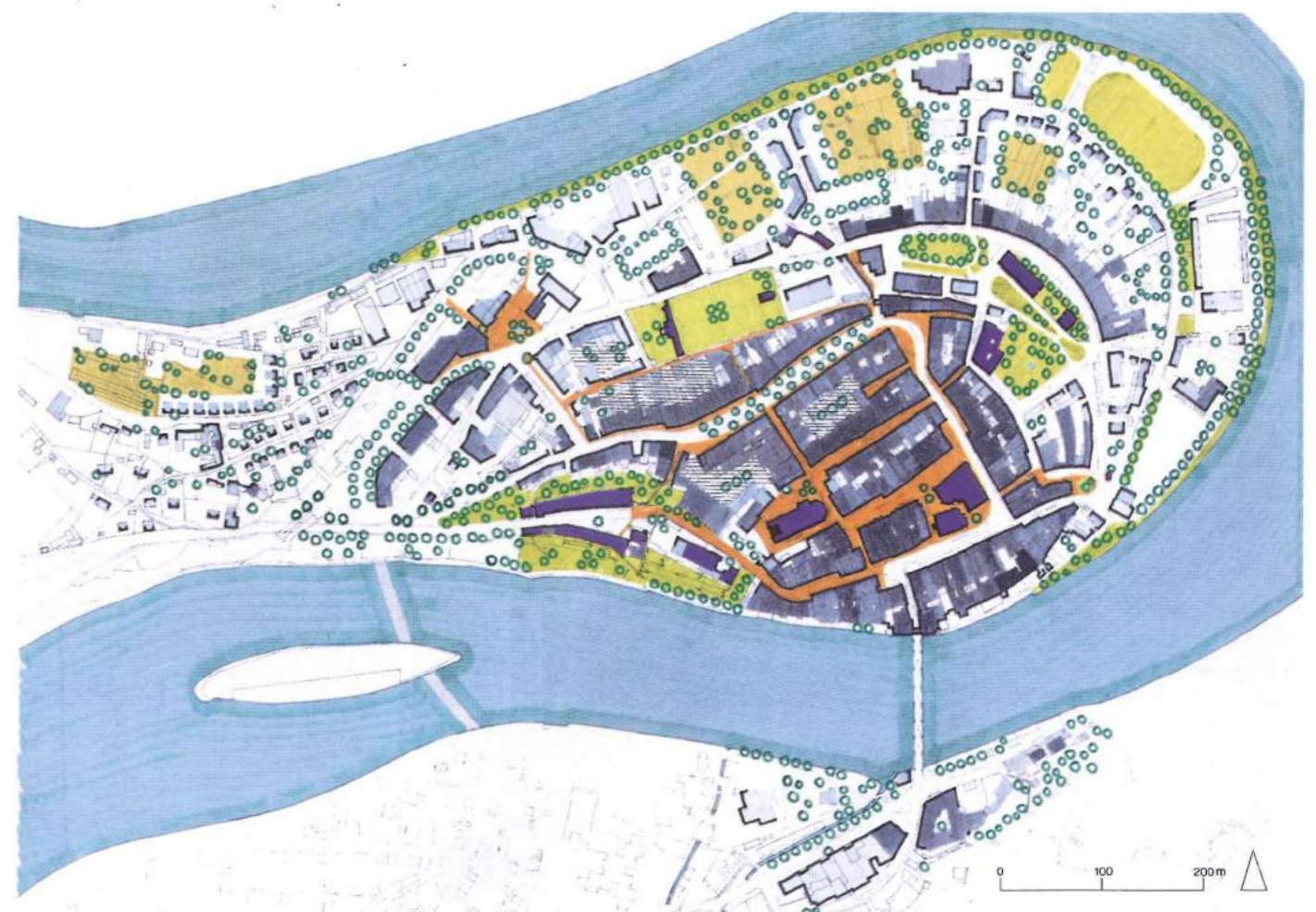
Die historischen Gebäudestrukturen und das Stadtbild, die in ihrer Geschlossenheit die Altstadt zu einem Gesamtkunstwerk von europäischem Rang machen, waren zwar erhalten geblieben.

Im großen und ganzen waren aber Teilbereiche der Auszehrung durch verfallende Bausubstanz, den übermäßigen Autoverkehr und unattraktive Freiräume preisgegeben. Die Bedeutung der Stadt als Mittelzentrum war gefährdet, umso mehr als durch die Gemeindegebietsreform von 1972 zentrale Einrichtungen verloren gegangen waren.

- Bereiche mit schlechter bis sehr schlechter Bausubstanz
  - im Bereich Schmidzeile/Südl. Kirchhof/Bruckgasse (Spital)
  - im westlichen Teil der Färbergasse
  - im Bereich Fletzingergasse/Gerbldgasse/Bäckerzeile/Nagelschmiedgasse
  - im Bereich Heisererplatz/Schlachthausgasse/Im Hag und
  - im östlichen Teil der Kellerstraße.

- Mit zahlreichen Mängeln in den Gebäuden, wie z. B.
  - Überalterung der Gebäude (historische Bausubstanz)
  - unzuweckmäßige Grundrisse, die sich aus den sehr schmalen und tiefen Grundstücken ergeben und den heutigen Ansprüchen nicht mehr genügen
  - mangelhafte Ausstattung mit Sanitäreinrichtungen (Bad/WC, Heizung etc.)
  - mangelhafte Belichtungs- und Belüftungsmöglichkeiten für die Wohnungen
  - erhebliche Lärm- und Staubbelastigungen durch den Verkehr
- Bereichsweise unattraktive Straßen, Plätze und Grünanlagen nicht zuletzt durch den starken Autoverkehr

Konzept



- |                                     |   |  |
|-------------------------------------|---|--|
| Raumbegrenzung                      | 4 Vollgeschosse                             | Besonders gestaltete Plätze und Straßenräume |
| Geschlossene Bauweise 1 Vollgeschoß | 5 und mehr Vollgeschosse                    | Gestaltete Grünflächen                       |
| Offene Bauweise 2 Vollgeschosse     | Freistehendes Baudenkmal                    | Baumreihe, Baumgruppe                        |
| 3 Vollgeschosse                     | Neugestaltete Blockkerne bzw. Innenbereiche | Wasserflächen                                |



- Starker Durchgangsverkehr, unregelmäßiger Zielverkehr, ungeordnetes Parken verdrängten das städtische Leben in schmale Randbereiche
  - Periodische Überschwemmungen waren der Anlaß für die Einleitung von geeigneten Schritten für die Sanierung des gesamten Ensembles »Wasserburg«
- Die genannten Kriterien führten zu
- Abwandern der Wohnbevölkerung
  - Schwächung des Einzelhandels und der an und für sich noch lebendigen Gewerbestrukturen
  - Verlust an Kommunikationsflächen für städtisches Leben.

Außerdem zeichnete sich für Wasserburg am Inn aufgrund des kleinen Einzugsbereiches, der Folgen der

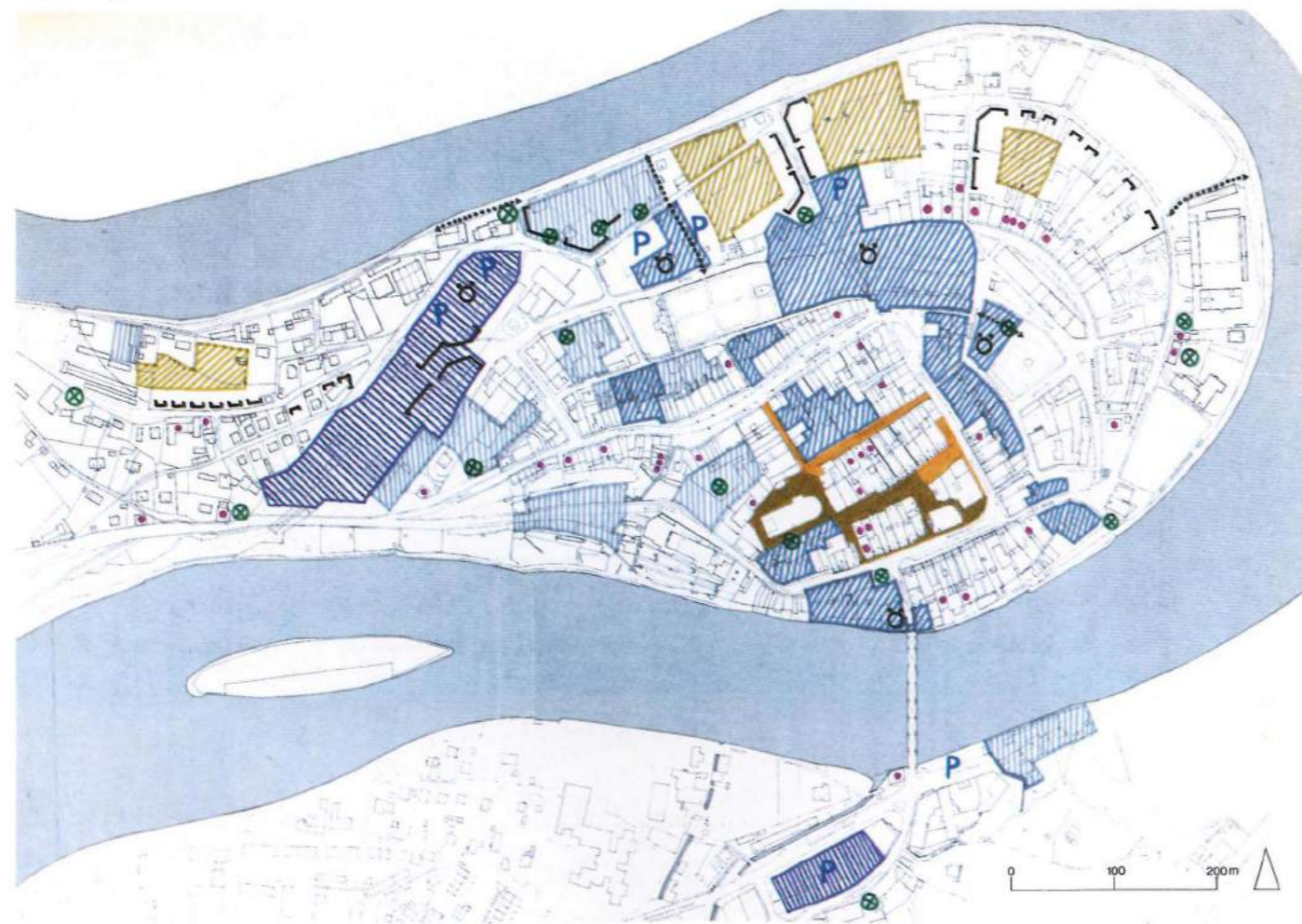
Gemeindegebietsreform, der Schwächen der verkehrlichen Anbindung, der »Insellage« und der nachlassenden Wirtschaftskraft und der kulturellen Aktivitäten ein deutliches Absinken in einen »Dornröschenschlaf« ab.

Die Initiativen der Stadtverwaltung setzten dieser negativen Entwicklung Schranken und leiteten eine Periode des Nachdenkens, der Konzepte und der Durchführung von Maßnahmen ein, die insgesamt zur Stärkung des Raumes Wasserburg (Stadtentwicklungsgutachten 1974, 1982 und 1992/93) und zu sichtbaren Ergebnissen – auch in der Einstellung der Bürger und der Stadtumlandgemeinden geführt hat.

Der abgewinkelte Plan »Mängel und Konflikte« zeigt nur exemplarisch die Ausgangslage im Jahre 1974 auf.

Die beiden Pläne »Konzept« und »Empfehlungen« geben Hinweise für die »Therapie«, die zu bemerkenswerten Ergebnissen, nicht nur von regionaler Bedeutung geführt haben.

Empfehlungen



- |  |   |                         |
|--|---|-------------------------|
| Maßnahmen nach Städtebauförderungsgesetz | Gestalterische Verbesserungen notwendig       | Neue Parkplätze         |
| Maßnahmen nach Modernisierungsgesetz     | Neue Dauerkleingärten                         | Neue Raumbegrenzungen   |
| Langfristig umzustrukturierende Bereiche | Fußgängerbereich (1. Stufe)                   | Neue Fußwegverbindungen |
| Neuordnung erforderlich                  | Investitionen der öffentlichen Hand notwendig |                         |

DER STRASSENVERKEHR IN DER SANIERUNGSPANUNG

Hans Billinger

Man kann es sich heute kaum noch vorstellen, daß bis zum Jahre 1989 die stark frequentierte Bundesstraße 304 mitten durch die Altstadt von Wasserburg am Inn führte. Über die Innbrücke quälte sich eine endlos erscheinende Fahrzeugkolonne durchs Stadttor. Der Fahrzeugstrom in Richtung Süd und Ost nutzte damals wie heute die Verbindung über die Burg und die Schmidzeile und die Gegenrichtung wurde über den Marienplatz, die heute verkehrsfreie Salzsenderzeile, die Hofstatt, die Ledererzeile, den Weberzipfel und die Neustraße in die Münchner Straße geleitet. Vor allem in den Jahren kurz vor Fertigstellung der Nordumgehung war die Situation und vor allem die Abgasbelastung am Marienplatz unerträglich.

Als im Jahre 1974 mit den vorbereitenden Untersuchungen zur Altstadtsanierung begonnen wurde, fuhren zwischen 7.00 und 19.00 Uhr ca. 8 000 Kfz/12 h durch die Salzsenderzeile. Auf der Burg wurden ca. 4 000 Kfz/12 h gezählt, in der Ledererzeile 7 400 Kfz/12 h und – wie heute auch – war der Marienplatz mit ca. 11 000 Kfz/12 h am schlimmsten betroffen. Über die Innbrücke fuhren ca. 13 450 Kraftfahrzeuge am Tag (= 11 400 Kfz/12 h). Der hohe Anteil an Schwerlastfahrzeugen (ca. 10 %), die engen Abbiegeradien und die beschränkte Durchfahrtsbreite am Brucktor verschärften die Probleme zusätzlich. Eine Kennzeichenbeobachtung ergab, daß an einem normalen Werktag ca. 5 660 Kraftfahrzeuge die Altstadt lediglich durchfuhren. In der Ferienzeit gehörten gar 76 % der Autofahrer in der Schmidzeile zu diesen Durchfahrern.

Zu dieser Belastung durch fließenden Verkehr kam eine bis zu 50 % erreichende Überbelegung der Parkplätze in der Altstadt. Geparkt wurde auf den Gehwegen, in 2. Reihe und im absoluten Halteverbot. Ca. 60 % der im Bereich Ledererzeile, Salzsenderzeile, Marienplatz, Kirchplatz und Schuster-gasse abgestellten Fahrzeuge standen dort länger als 3 Stunden. Der Parkplatz Gries war selbst in Spitzenzeiten nur zur Hälfte belegt und diente vorrangig

(zu 84 %) für das Kunden- und Besucherparken.

Eine erfolgreiche Sanierung war nur durch eine Befreiung der Altstadt von der erdrückenden Zahl an Parkern möglich. Es mußten also Ersatzparkplätze für die Innenstadt geschaffen werden. Da im Jahre 1975 noch nicht feststand, für welche Umgehungsstraßen sich die Straßenbauverwaltung entscheiden würde, war der Bahnhofsbereich der einzige brauchbare Standort. So entstand der Beschluß für den Bau eines Parkhauses am Bahnhof, welches dann 1990 in Betrieb genommen werden konnte.

Eine verkehrsfreie »Burg« wäre nur möglich gewesen, wenn die Neustraße im Zweirichtungsverkehr befahren, oder eine neue Verbindung zum Bahnhof gebaut würde. Die Aufweitung der Neustraße hätte nicht nur einen Gebäudeabriss im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße bedeutet, mit ihr wäre auch der Neuordnungsbereich am Bahnhof von der Altstadt abgetrennt und die Ledererzeile als direkte Fortsetzung der Neustraße als Haupteinschließung festgeschrieben worden. Eine neue Verbindung von der Münchner Straße zum Bahnhof, die sogenannte Rampe, versprach hier mehr Entwicklungsfreiheit für die Stadt; eine weitsichtige Entscheidung des Stadtrates und Voraussetzung für die heutige Fußgängerzone in der Salzsenderzeile. Die Rampe wurde im Jahr 1990 fertiggestellt.

Eine Kennzeichenbeobachtung im Jahre 1985 untersuchte die zu erwartende Entlastung durch die neue Umgehung. Über die Innbrücke fuhren zu diesem Zeitpunkt ca. 16 700 Kraftfahrzeuge am Tag (= 14 200 Kfz/12 h). Die zu erwartende Entlastung durch die Umgehung wurde als deutlich geringer als die Verkehrszunahme in den vergangenen 10 Jahren ermittelt. So galt es ein neues Verkehrskonzept zu entwickeln, welches die Entlastungswirkung der Umgehung deutlicher unterstützt.

Der Verkehrsfluß in der Stadtdurchfahrt mußte verlangsamt werden, um die Attraktivität der Umgehung zu steigern. Dem Vorschlag der Planer, den Verkehr in beiden Fahrtrichtungen über die Burg zu führen und die vorhandenen Engstellen durch Wechselsignalanlagen zu entschärfen, mochte sich

der Rat der Stadt nicht anschließen. Es blieb daher bei der bisher gültigen Aufteilung, Fahrtrichtung Ost über die Burg und West durch die Salzsenderzeile. Hofstatt und Salzsenderzeile sollten allerdings zum verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet und so der Verkehr verlangsamt werden.

Die wachsende Motorisierung hat auch zu einer Verschärfung der Probleme im ruhenden Verkehr geführt. Die Nachfrage nach Parkständen stieg auf über 1000 Plätze an und konnte in Spitzenzeiten nur durch Ausweichen auf das Südufer gedeckt werden. Auch 1985 war der Kernbereich der Altstadt in hohem Maße (ca. 50 %) mit Dauerparkern vollgestellt und Kunden und Besucher mußten auf die Parkplätze in den Randbereichen ausweichen.

Nach Freigabe der Umgehungsstraße im November 1989 und Fertigstellung der neuen Westzufahrt zur Altstadt (Rampe) sowie des Parkhauses am Bahnhof im Sommer 1990 waren die bautechnischen Voraussetzungen für die Verkehrsentslastung der Altstadt von Wasserburg am Inn geschaffen.

Eine Zählung 1990 ergab, daß die Belastung der Münchner Straße nur um 18 % gegenüber den 1985 gezählten Werten zurückgegangen ist. Dabei wird die Alstadtdurchfahrt Richtung Ost mit 3 100 Kfz/Tag deutlich stärker genutzt, als die verkehrsberuhigte Richtung West mit 1 950 Kfz/Tag. Die Belastung der Altstadt durch Schwerlastverkehr ist von 10 % auf ca. 6 % zurückgegangen. Die Befragung der Kraftfahrer zeigte, daß die Umgehung für weitere 3 350 Fahrten am Tag zumutbar gewesen wäre. Durch starke und die Durchfahrungszeit verlängernde Beruhigungsmaßnahmen ließe sich demnach die Belastung der Münchner Straße um 30 % senken.








In West-Ost-Richtung (Auf der Burg) werden verlangsamernde Maßnahmen erst greifen, wenn massiver Gegenverkehr gegenseitige Rücksichtnahme verlangt. Die gebündelte Führung beider Fahrtrichtungen über die Burg sollte daher im Auge behalten werden.

In Ost-West-Richtung wird der Kraftfahrer heute über den Kaspar-Aiblingerplatz und den Heisererplatz geführt. Die Fahrt über die Salzsenderzeile ist nicht mehr möglich, sie ist heute Fußgängerzone. Mit fast 2 000 Kfz/Tag



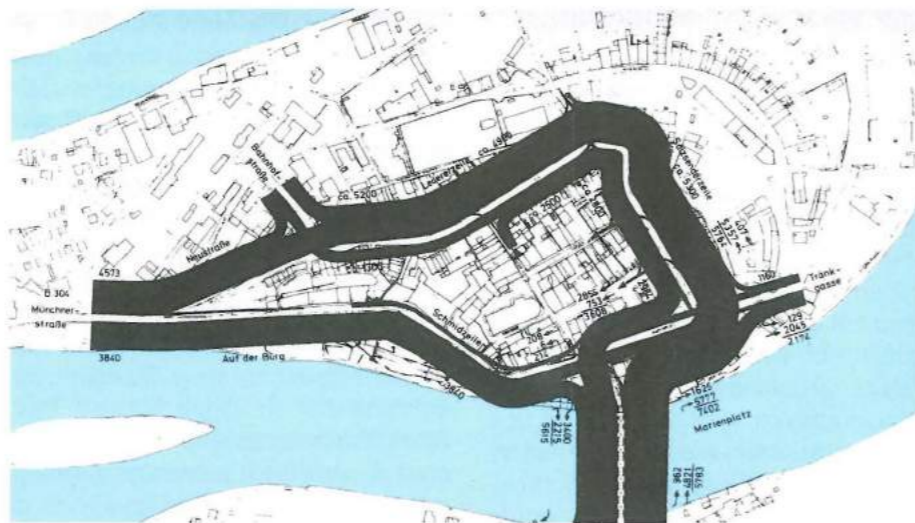
konnte die Salzsenderzeile als Mischfläche nicht befriedigen. Viel zu wenig Fußgänger trauten sich, den verkehrsberuhigten Bereich in ganzer Breite zu nutzen und die Autofahrer hielten sich nicht an die Schrittgeschwindigkeit. Die heutige Verkehrsführung am Altstadtstrand ist den dortigen Anwohnern nur zumutbar, wenn auch dort für maßvolle Geschwindigkeiten und sichere Quermöglichkeiten gesorgt wird.

Mit dem Parkhaus am Bahnhof umfaßte das Stellplatzangebot 1990 ca. 1100 Plätze. Dank Kurzparkregelung sind die Ledererzeile, die Herrengasse und der Marienplatz endlich Schwerpunkt der Kurzparker. Um Kunden und Besuchern möglichst viele Parkstände

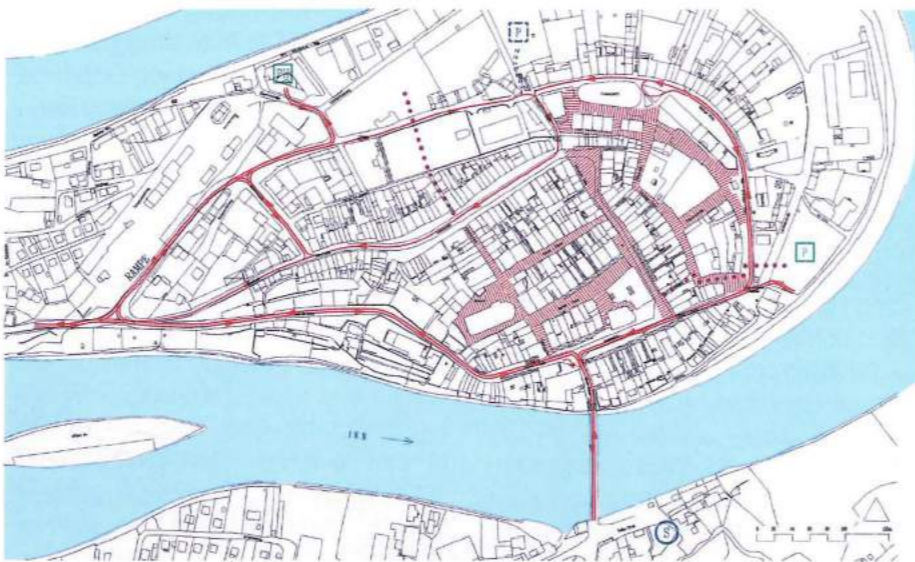
-  Erschließungsstraße
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Wichtige Fußwegverbindung
-  Bestehender Parkplatz
-  Geplanter Parkplatz
-  Bestehendes Parkhaus
-  Standortuntersuchung für Parkbau am südlichen Innufer notwendig

zu bieten, werden die Altstadt und ihre Randbereiche zu Kurzparkzonen. In den Randbereichen werden Anwohner vom Kurzparkgebot ausgenommen. Dauerparkern stehen der Parkplatz am Gries, das Parkhaus am Bahnhof und die Parkplätze unter der Rampe zur Verfügung. Durch stärkere Straßenraumdurchgrünung und die neue Kurzparkregelung werden etwa 150 Stellplätze in der Altstadt beansprucht. Diese sollen in einem Parkhaus am Kellerberg am Südufer unmittelbar vor der Innbrücke geschaffen werden. Das Parkhaus Kellerberg als Ergänzung und als teilweiser Ersatz für den Parkplatz Gries verspricht eine Entlastung der Altstadt-durchfahrt. Es liegt richtig für die Zufahrt aus Ost und Süd. Aus West kann es über die Umgehungsstraße angefahren werden.

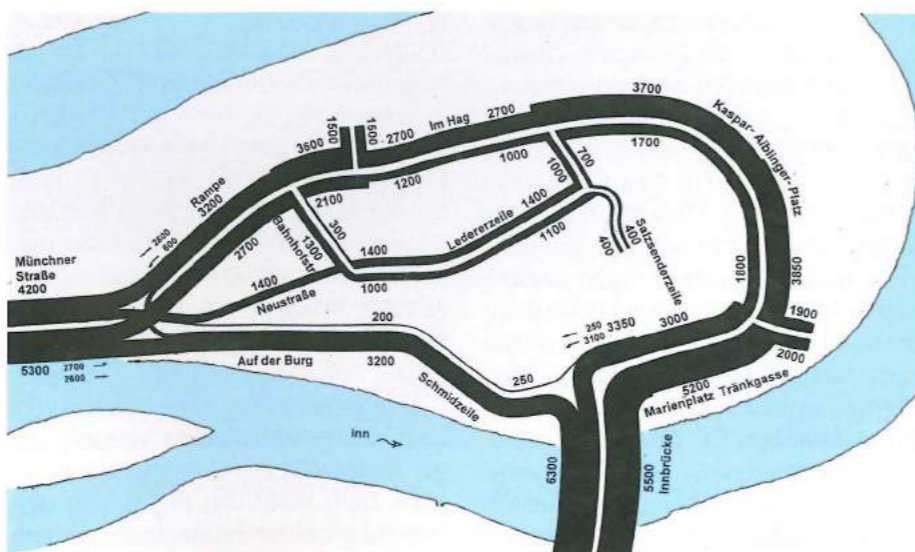
Die Aufwertung der Altstadt durch weniger Autoverkehr und weniger Flächenbedarf für das Parken braucht begleitend den Aufbau einer attraktiven Busbedienung. Möglichst viele Wasserburger sollen zum Umsteigen auf dieses Verkehrsmittel gewonnen werden. Die linienhaft entwickelte Stadt ist dafür gut geeignet.



Verkehrsbelastung 1975  
Kraftfahrzeuge von 7 – 19 Uhr (Kfz/12 h)  
Grundlage: Zählung am 4. Oktober 1975



Verkehrskonzept für die Altstadt (1989)



Verkehrsbelastung 1994  
Kraftfahrzeuge von 7 – 19 Uhr (Kfz/12 h)

Grundlage: Zählung und Befragung 1990 am Knoten Münchner Straße/Rampe sowie frühere Erhebungen

NEUGESTALTUNG VON STRASSEN UND PLÄTZEN IN DER ALTSTADT

Architekt Klaus Immich

Wichtigstes Ziel des Verkehrskonzepts für die Altstadt ist, die historisch wertvollen Straßen und Plätze von der immer noch zu hohen Verkehrsbelastung zu befreien. Nach Fertigstellung des Parkhauses an der Kellerstraße bietet sich für die Stadt die Gelegenheit, einen weiteren Schritt in diese Richtung zu tun. Die geplante Umgestaltung der Straßen und Plätze der Altstadt hat zum einen das Ziel, das Durchfahren der Altstadt zu erschweren, zum anderen sollen die Aufenthaltsqualitäten und das Stadtbild verbessert werden. Hierzu ist es notwendig, die Stellplätze auf den Straßen und Plätzen auf das notwendige Maß an Kurz- und Anliegerparkplätzen zu beschränken. Die Umgestaltung der Salzsenderzeile als verkehrsberuhigter Bereich hat gezeigt, welche Aufenthaltsqualitäten für den Bewohner und Besucher erreicht werden können.

Zur Vorbereitung der Umgestaltungsmaßnahmen wurden für die Ledererzeile, die Salzsenderzeile und den Marienplatz Vorentwürfe ausgearbeitet. Die Planungen bauen auf dem Verkehrskonzept für die Altstadt auf, in dem die Bedeutung der einzelnen Straßen und Plätze differenziert gewertet wird.

Die Ledererzeile und der Marienplatz sollen als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit erkennbarer Fahrbahn, markierten Stellplätzen und abgegrenzten Seitenflächen für Fußgänger umgestaltet werden. Die Stellplätze sollen hauptsächlich als Kurzparkplätze den Kunden der Geschäfte dienen.

Die Gassen und Plätze zwischen der Ledererzeile und dem Marienplatz werden als verkehrsberuhigter Bereich ohne erkennbare Fahrbahn umgestaltet. Dies ist bereits in der Salzsenderzeile geschehen, ähnlich könnten die Herren- und Färbergasse aussehen.

Neben den beschriebenen Straßen und Plätzen der inneren historischen Altstadt verdient auch die östliche Altstadt besondere Aufmerksamkeit. Die Platzfolge Heisererplatz, Aiblinger Platz und Max-Emanuel-Platz besitzt hohe

Stadtbildqualitäten, ist jedoch noch zu stark mit Durchgangsverkehr belastet.

Bei der Neugestaltung der Salzsenderzeile zeigte sich, daß eine möglichst sparsame Verwendung von Möblierungselementen erforderlich ist. Wegen des starken Verkehrsaufkommens sah sich die Stadt gezwungen, Poller, Pflanztröge und Sitzbänke zur Verringe-

rung der Fahrgeschwindigkeiten einzubauen. Trotz des sparsamen Umgangs mit diesen Möblierungselementen hat das Straßenbild darunter gelitten. Für die Zukunft ist daher zu hoffen, daß es möglich sein wird, das Verkehrsaufkommen in der Altstadt so weit zu verringern, daß derartige Maßnahmen überflüssig werden.



Marienbrunnen um 1900



um 1985



1994 nach der Sanierung



STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN ZUR SANIERUNG DER ALTSTADT

Architekt Klaus Immich

Auf der Grundlage der vorbereiteten Untersuchungen und des Verkehrskonzepts wurden zwischenzeitlich wichtige Voraussetzungen zur Sanierung der Altstadt geschaffen. Die Umgehung der Bundesstraße 304, das Parkhaus beim Bahnhof und die Zufahrtsrampe zum westlichen Altstadt sind fertiggestellt, zahlreiche Gebäude saniert, große Neubauvorhaben wie das Berufszentrum verwirklicht.

Es erschien am sinnvollsten, die Sanierungsziele in einem städtebaulichen Rahmenplan fortzuschreiben und gleichzeitig eine weitergehende Verkehrsentslastung der Altstadt vorzubereiten. Der Rahmenplan wurde nach Westen auf die gesamte Halbinsel ausgedehnt, um den für die Entwicklung der Innenstadt wichtigen Bahnhofsbereich und die Flächen westlich davon in die Planung mit einzubeziehen. Die wichtigsten Ergebnisse sind im abgebildeten Maßnahmenplan zusammengefaßt.

Nach wie vor leidet die Altstadt unter der zu hohen Verkehrsbelastung. In Übereinstimmung mit dem Verkehrskonzept wurde nach Möglichkeiten gesucht, am Rand der Altstadt weitere Parkplätze zu schaffen. Während der von Westen kommende Verkehr in dem gegenwärtig noch nicht ganz ausgelasteten Parkhaus beim Bahnhof und Parkplätzen auf dem Bahnhofsgelände abgefangen werden kann, fehlt eine gleichwertige Möglichkeit für den Verkehr aus Süden. Im Rahmenplan wurde daher ein Standort für ein Parkhaus an der Kellerstraße auf der Südseite der Innbrücke vorgeschlagen. Glücklicherweise gelang es der Stadt, an dieser Stelle Grundstücke zu erwerben. Ein Parkhaus für 256 Stellplätze wird 1995 fertiggestellt sein.

Zusammen mit der Einführung beider Fahrtrichtungen in der Schmidzeile und den Parkmöglichkeiten in den Parkhäusern außerhalb der Altstadt werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, weitere wertvolle Platzräume, wie die Herrengasse und den Marienplatz mit mehr Aufenthaltsqualitäten zu versehen.

Neben den Verkehrsproblemen, die leider immer Hauptthema bei der Sanierung von Altstädten sind, zeichnen sich im Falle von Wasserburg interessante Entwicklungsmöglichkeiten im Bahnhofsbereich und für die Flächen westlich davon ab. Trotz der Zufahrtsrampe bleiben für das Bahnhofsgelände alle Entwicklungsmöglichkeiten offen.

Aus städtebaulicher Sicht ist der Erhalt der Bahnlinie und eine Weiterführung nach Ebersberg und München wünschenswert. Für das Bahnhofsgelände wurden Planungsvarianten erarbeitet. Dabei zeigte sich, daß neben den Bahngleisen ein Busbahnhof mit Umsteigemöglichkeiten in den Zug möglich wäre.

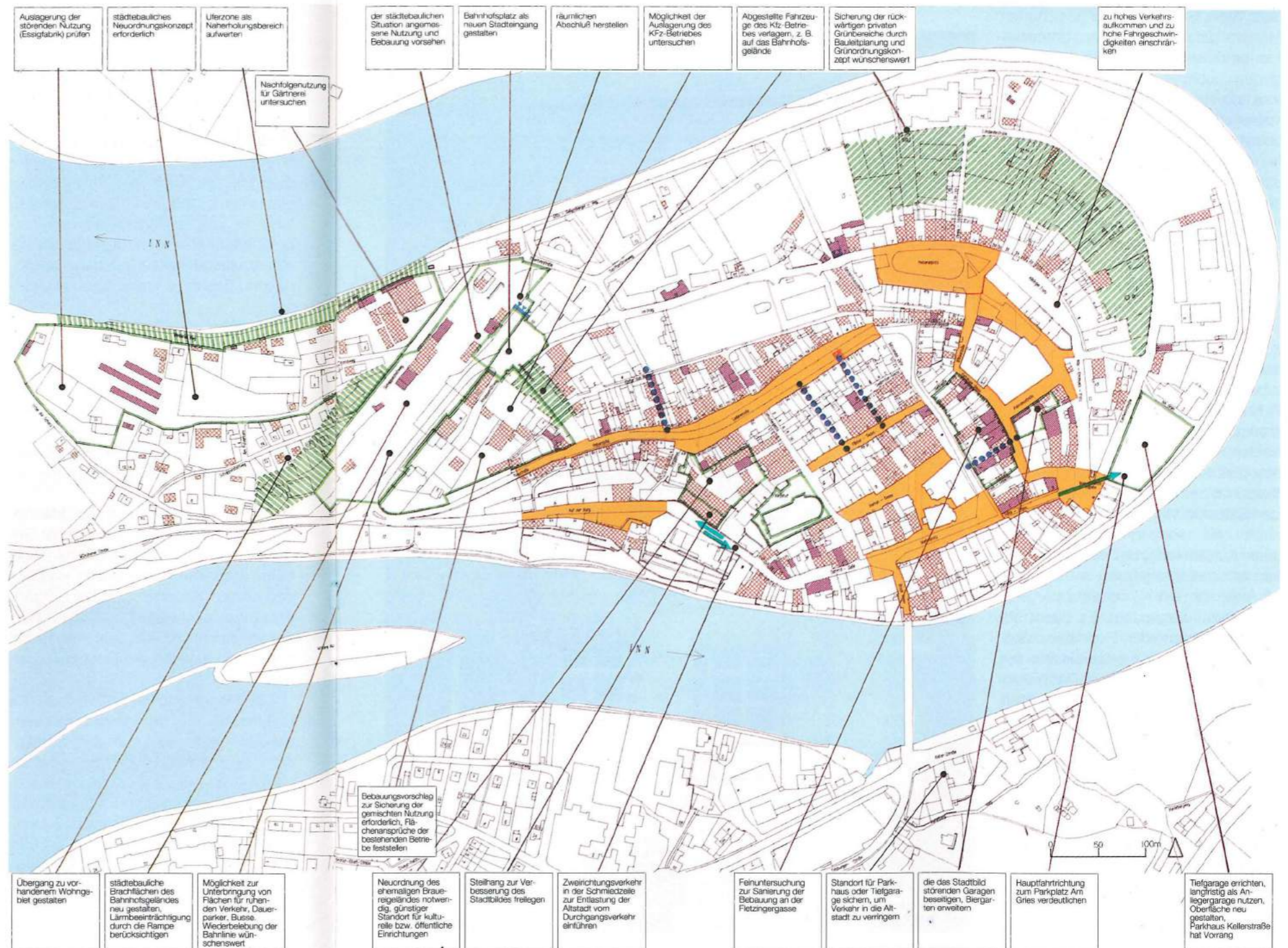
Nach der von privater Hand durchgeführten umfangreichen Sanierungsmaßnahme an der Palmanoanlage, bei der altstadtnahe Wohnungen geschaffen wurden, zeichnet sich eine ähnlich wichtige Entwicklung auf dem Gelände des Greinbräus am westlichen Ende der Ledererzeile ab. Die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs für dieses Gelände wird zur Zeit vorbereitet.

Die Stadt muß große finanzielle Belastungen auf sich nehmen, um die Verkehrsprobleme in der Altstadt zu bewältigen. Neben dem Bau des Parkhauses an der Kellerstraße wird eine Neuordnung des Verkehrs in der Salzburger- und Rosenheimer Straße und auf dem Bahnhofplatz erforderlich. Die weitere schrittweise Umgestaltung der historisch wertvollen Straßen und Plätze erfordert ebenfalls erhebliche Mittel. Es ist zu hoffen, daß das Städtebauförderungsprogramm auch in Zukunft die Stadt bei ihren Aufgaben unterstützen kann.

*Im gesamten Bereich der Altstadt: flächenhafte Verkehrsberuhigung erforderlich; Verbesserung der Aufenthaltsmöglichkeiten auf historisch wertvollen Straßen und Plätzen; Parksuchverkehr einschränken*

Maßnahmen

- Neugestaltung von historisch bedeutenden Straßen und Plätzen der Altstadt und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten
- Raumabschluß herstellen bzw. erhalten
- Reaktivierung bzw. Neuschaffung von Fußwegpassagen
- Gebäude mit baulichen Mängeln sanieren
- Gebäude mit schweren baulichen Mängeln untersuchen (Sanierung, Ersatzbau oder Abbruch)





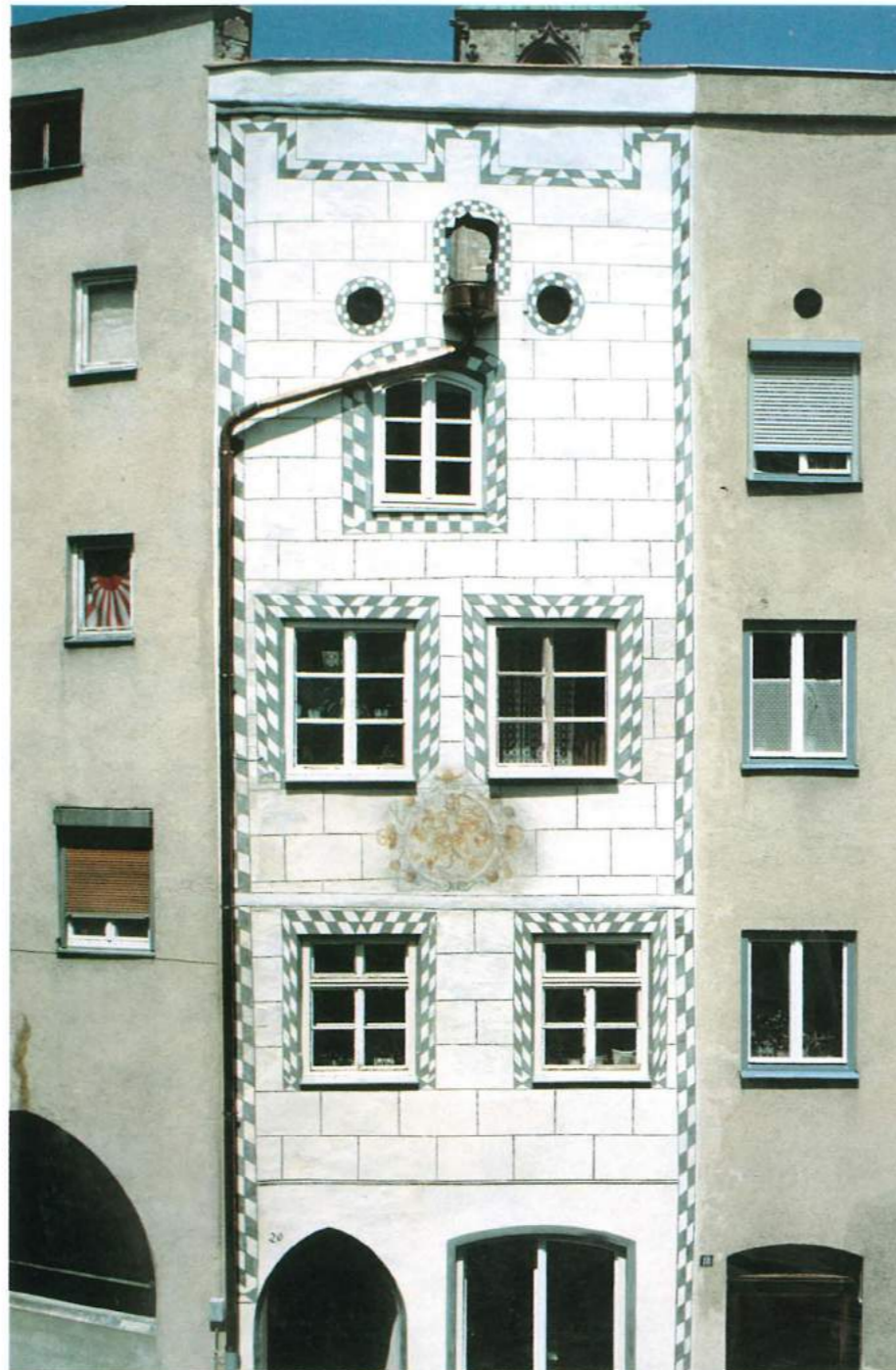
DENKMALPFLEGE UND SANIERUNG  
IN EINEM STADTENSEMBLE

Dr. Christian Baur

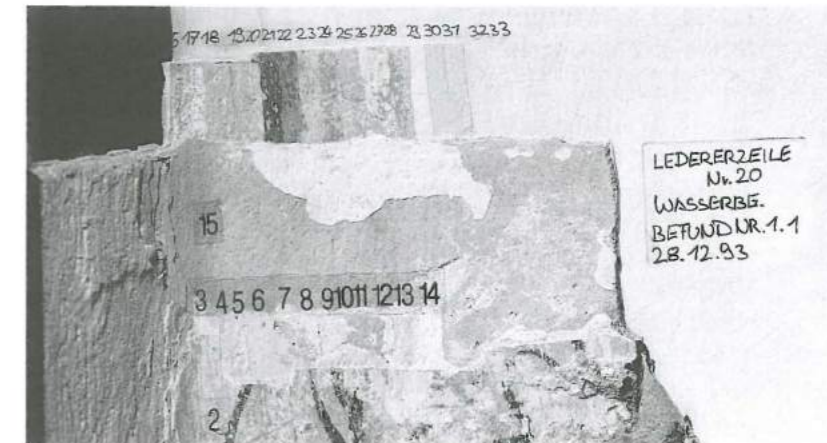
Im Text zum Ensemble Wasserburg am Inn heißt es in den »Denkmälern in Bayern«, (Band 1, 2, München 1986, Seite 583): »Wasserburg gehört zu den oberbayerischen planmäßig angelegten Inn-Salzach-Städten des 13. Jahrhunderts, die der Landesherrschaft als wirtschaftliche und politische Stützpunkte dienten und Stapelplätze, für Salz, Wein, Getreide hinter gesicherten Mauern garantieren sollten. Unter diesen an Flüssen gelegenen Städten, in denen sich die charakteristischen Innstadt-Häuser mit ihren waagrechten Vorschubmauern vor den Grabendächern zu Straßenwänden und Bauwülfen zusammenschließen, zeigt Wasserburg am vollständigsten ein geschlossenes Aufrißbild spätgotischer Prägung auf mittelalterlichem Grundriß, bei einzigartiger Lage in der Landschaft. Den natürlichen, vom Fluß umschriebenen Lebensraum hat auch das 19. Jahrhundert nicht wesentlich erweitert.«

In diesem »Ensemble-Text« ist auch zu erfahren, daß Wasserburg seine Bedeutung nicht nur seiner einmaligen topographischen Lage verdankt – vom Fluß umgeben, geschützt und verkehrsmäßig erschlossen –, sondern auch bestimmten historischen Gegebenheiten: Seit Kaiser Ludwig der Bayer die Stadt mit dem ausschließlichen Recht der Salzniederlage ausstattet (1332), nimmt sie einen großen wirtschaftlichen Aufschwung, der erst nach dem Landshuter Erbfolgekrieg unter Herzog Albrecht IV. (1504) endet, der nun Rosenheim begünstigt. Es bleibt die große Bedeutung des Flußhafens Wasserburg etwa bis zur ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erhalten. Dann folgt die Isolierung der Stadt fern der wichtigen Eisenbahn- und Straßenverbindungen, ein denkmalpflegerischer Glücksfall für die Überlieferung der wertvollen städtischen Bausubstanz des Spätmittelalters und der beginnenden Neuzeit.

Erst das 20. Jahrhundert, vor allem seit dem 2. Weltkrieg, bricht wieder vehement in die wirtschaftlich fragwürdige Idylle einer spätmittelalterlichen Idealstadt ein. Die Stadt läuft Gefahr, dem modernen Verkehrs-Infarkt zu erliegen. Entlastung wird in den 80er



Schmidzeile 20

Ledererzeile 20  
Schichtabfolge

Jahren durch die Umgehungsstraße der B 304 gesucht und durch die sogenannten Rampe zwischen dem »Hals« westlich vor der Burg nach dem nördlich tiefer gelegenen Bahnhofplatz.

So problematisch in denkmalpflegerischer Hinsicht diese »Rampe« auch ist, so war sie doch kaum vermeidbar, wenn man an die Stadt als Ganzes denkt.

Dieser Gegensatz zwischen Verkehrsplanung und Denkmalpflege ist ein letztlich nicht lösbarer Grundkonflikt, wie er auch zwischen modernem wirtschaftlichen Aufschwung und der jeweils betroffenen mittelalterlichen Bausubstanz besteht.

So ist zum Beispiel die Tendenz eines Kaufhauses nach großen, wenig unterteilten Verkaufsflächen der originalen spätgotischen Grundrißstruktur von Einzelhäusern zuwiderlaufend. Dies kann am Fall des Kaufhauses, das in die Baudenkmäler Schmidzeile 1, 3 und 5 eingebaut wurde, beobachtet werden. Es bleiben meist Denkmalinseln übrig, wie die Malerei des 16. Jahrhunderts im Inneren des Flacherkers sowie einige isolierte Stuckdecken. Andererseits bestand Bereitschaft dazu, die spätgotische, im 18. Jahrhundert wiederholte kühne Diamantquadermalerei (in Rotocker, Gelbocker und Schwarz) zu rekonstruieren und damit firmen- und werbewirksam in Szene zu setzen.

Überhaupt kann vermerkt werden, daß das Bewußtsein der Wasserburger Bürger und Geschäftsleute für die Werte der Platz- und Straßenfassaden positiv entwickelt ist: Die Häuser Herengasse 1 und 11, Tränkgasse 9, Bäckerzeile 3 und Schmidzeile 20 sind Belege dafür, auch wenn das amü-

sante, von der Denkmalpflege unterstützte, »play-17<sup>th</sup>-century« der Herengasse 1 nicht Wasserburger Maßstab werden sollte.

Der Konflikt zwischen modernen Nutzungen und den baulichen Relikten der »Moderne« vergangener Jahrhunderte ist natürlich dort geringer, wo bereits in historischer Zeit relativ große Baustrukturen geschaffen worden sind. Dies ist zum Beispiel bei dem sogenannten Danninger-Anwesen (Bäckerzeile 3) der Fall, wo der Komplex des ehemaligen Gerbläu-Anwesens in das Projekt einer Wohn-, Gastronomie- und Geschäftsnutzung – mit neuen Zubauten – integriert werden konnte. Wie das Areal des »Grein-Bräu« in der Ledererzeile künftig genutzt wird, bleibt abzuwarten. Seitens der Denkmalpflege werden Voruntersuchungen bezüglich der historischen Stadtentwicklung gefordert, die auszuwerten und nutzbar zu machen sind.

Der Konflikt mit der Denkmalpflege ist vorprogrammiert, wenn Geschäftsnutzungen oder allzu viele Wohneinheiten in Wasserburger Bürgerhäuser eingebaut werden sollen.

Selbst die von der Denkmalpflege immer wieder geforderten Voruntersuchungen (verformungsgerechtes Bauaufmaß, Putz- und Farbumtersuchungen an der Fassade und im Inneren) helfen kaum, wenn zu wenig Bereitschaft besteht, wichtige historische Merkmale des Gebäudes – zum Beispiel Wasserburger Treppe, Gewölbe, innere Wandpfeilerarkaden, Schwarzküchen, Dielenböden, Weißdecken, Bohlen-Balken-Decken, historische Türen und Fenster zu erhalten, Insofern sind geforderte Dokumentationen oft Papier geblieben, so daß es zu den

bekanntesten Verlusten im Inneren von Gebäuden kommen konnte.

Die Stadt Wasserburg bemüht sich jetzt darum – neben den städtebaulich relevanten Themen wie »Hochwasserfreilegung«, »Fußgängerzone« und »Parkhaus Kellerstraße« –, auch der Einzelsanierung von Bürgerhäusern größte Aufmerksamkeit zu schenken. Für das Projekt der Umnutzung und der Instandsetzung der Baudenkmäler Bruckgasse 5 und 7 – des sog. Fersthauses und sog. Pensionats – sind auf der Grundlage verformungsgerechter Bauaufmäße, statische und restauratorische Voruntersuchungen unternommen worden. Es besteht Aussicht für diese mit dem Spitalkomplex zusammenhängende Bausubstanz, die zumindest in das 15. Jahrhundert zurückreicht und in der Barockzeit, 1880 und später immer wieder erneuert wurde, ein behutsames Instandsetzungskonzept entwickeln zu können. Das würde bedeuten, auch die Qualitäten, die im Inneren der Baudenkmäler versteckt sind, anschaulich und erlebbar zu machen.

Ein solches Restaurierungsziel mitten in der Altstadt Wasserburgs zu verwirklichen, ist ein großes Anliegen der Denkmalpflege. Es wäre an der Zeit, den Begriff Restaurierung in der Vorstellung nicht nur mit der hervorgehobenen Schloßarchitektur zu verbinden – mit der Außen- und Innenrestaurierung von Schloß Weikertsham (Stadt Wasserburg) wurde ein entsprechendes positives Beispiel geschaffen –, sondern in gleicher Weise mit den Bürgerhäusern eines bedeutenden historischen Stadtensembles.



DIE STADT AM FLUSS,  
HOCHWASSERSCHUTZ UND  
LANDSCHAFTSGESTALTUNG

Professor Karl Kagerer

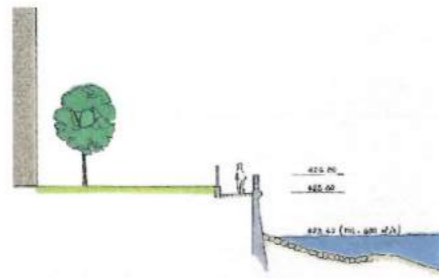
Im Jahr 1977 erhielt mein Büro den Auftrag, über einen genau bezeichneten Bereich auf der linken Uferseite des Inns einen Grünordnungsplan zu erstellen. Im Rahmen meiner Nachfragen mußte ich feststellen, daß dieser Auftrag ganz offensichtlich aus einem gewissen Unverständnis heraus geboren sein mußte und am wirklichen Problem völlig vorbei ging. Ich ging der Sache nach und stellte fest, daß ich in ein Wespennest getreten war.

Wasserburg wurde damals von periodischen Hochwässern heimgesucht, die nicht nur über dem Gelände, sondern auch unterirdisch die Halbinsel durchflossen, das Kanalisationssystem außer Betrieb setzten und auch oberirdisch die Altstadt verschlammten.

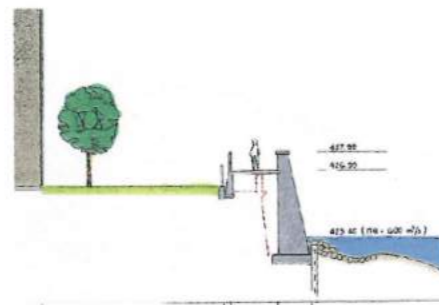
Das Wasserwirtschaftsamt hatte nun ein Projekt erarbeitet, das diese Auswirkungen beseitigen sollte. Verständlicherweise stand bei diesen Überlegungen die technische Maßnahme im Vordergrund. Das Ergebnis war eine zum Teil 4 m hohe Hochwassermauer, deren Oberkante über dem hundertjährigen Hochwasser zu liegen hatte. In der Tiefe mußte sie bis in wasserundurchlässige Schichten reichen. Durch dieses Bauwerk hätte der Name »Wasserburg« wieder seine volle Geltung erhalten.

Die Bürger waren über die vorgesehene Baumaßnahme verärgert, der Bund Naturschutz erhob Einspruch dagegen. Das Landesamt für Denkmalschutz meldete Bedenken an. Derartige Eingriffe in die gewachsene Umwelt haben immer emotionale Reaktionen der Betroffenen zur Folge. Die Bürger haben mittlerweile ein sehr feines Gespür dafür entwickelt, wann eine Gefahr der Beeinträchtigung der Lebensqualität droht.

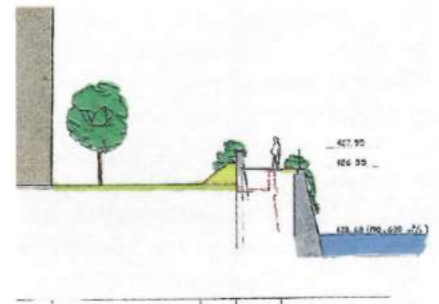
Nach den ersten Ortsbegehungen war ich sehr verzagt, weil ich nicht wußte, wie dieses Problem zu bewältigen sei. Im Laufe der Zeit kam ich aber letztendlich doch zu praktikablen Ergebnissen, die nicht zuletzt in einer ausgezeichneten Zusammenarbeit mit dem Wasserwirtschaftsamt begründet waren. Die Lösung war so einfach, daß



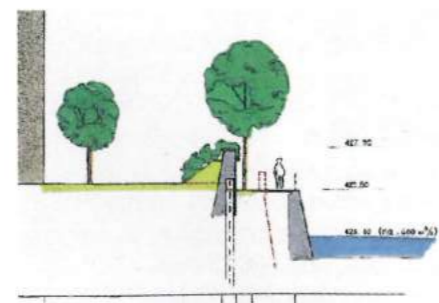
Zustand 1977  
Mauerhöhe 2,40 m über MQ



Vorschlag Wasserwirtschaftsamt  
Rosenheim  
Mauerhöhe 4,60 m über MQ



Vorschlag Landschaftsarchitekt  
Mauerhöhe 3,60 m über MQ.  
An der Landseite 1,00 m hohe  
Mauer mit Anböschung. Bepflanzung der  
Anböschung und eines Streifens  
wechselweise rechts und links des Weges



Alternative  
Mauerhöhe wie Zustand 1977. Zum Land  
2,20 m hohe Mauer mit Anböschung.  
Bepflanzung der Anböschung. Vor der  
Mauer in Abständen von 10,00 m  
hochstämmige kleinkronige Bäume,  
dazwischen Bänke

ich mich geärgert habe, nicht gleich von Anfang an darauf gekommen zu sein.

Das starre System des Schutzbauwerkes, das ja bis auf undurchlässigen Grund reichen muß, wurde nun einfach horizontal auseinandergenommen. Wir haben es gegliedert, ohne die verbindende Dichtung aufzureißen. Wir haben es variiert in Mauern und in Wälle, die durch örtliche Verschiebung reizvolle Alternativen ermöglichten und als sichtbarer technischer Hochwasserschutz nicht mehr erkennbar waren.

Das nächste Problem bestand in der Schwierigkeit, dem Stadtrat, den Behördenvertretern und der interessierten Bevölkerung diese Lösungsansätze zu vermitteln. Ich habe deshalb anlässlich einer Bürgerversammlung 3 Dia-Projektoren verwendet, die folgende Erläuterung gaben.

1. Bild:  
Lageplan mit Profilangaben heikler Platzierung

2. Bild:  
Jeweils 4 Schnitte, die folgende Information vermitteln:

- a) Zustand
- b) Vorschlag Wasserwirtschaftsamt
- c) und d) Vorschlag Landschaftsplaner mit Alternativen

3. Bild:  
Jeweilig zutreffendes Landschaftsbild, das den fachlich meist nicht vorbelasteten Zuhörern alles lesbar und verständlich machte.

Nach der Veranstaltung sagten alle wieder freundlich zueinander Aufwiedersehen und man verstand nicht mehr, warum man so böse aufeinander war, wo sich doch offensichtlich alles so einfach regeln ließ.

Zwischenzeitlich wurde die Anlage unter der Federführung des Wasserwirtschaftsamtes realisiert. Im urbanen Bereich, in dem wenig Fläche zur Verfügung stand, hat man sich urbaner Ausdrucksmittel, hier der Mauer in unterschiedlich gestalteten Variationen bedient. In den Bereichen, in denen mehr Fläche zur Verfügung stand, erscheint vordergründig der landschaftsnah geschwungene Damm, wo erforderlich, kombiniert mit Mauerelementen. Wichtig war nur, die vertikal in den Dämmen eingebrachte Dichtung horizontal mit den tiefgegründeten Schutzmauern zu verbinden. Somit wurde weder eine

lineare Dammführung, wie das in der Regel bei Hochwasserdämmen üblich ist, noch eine streng horizontale Oberkante dieser Schutzeinrichtung dem Betrachter deutlich. Es bot sich bei dieser Lösung an, erwünschte Wanderwege dammkronenüberschreitend einmal nach außen, dann wieder stadtschrittweise nach innen zu führen. Es war ein erlebnisreicher Wanderweg mit vielfältigen Ausblicken und unterschiedlichen Neigungen entstanden. Dieser Umgang mit Hochwasserschutzbauten hatte noch den weiteren Vorteil, daß durch die Bewegung in der Lage der Erhalt schützenswerter vorhandener, flußbegleitender Baumbestände möglich wurde.

Man hat später geschickt verstanden, durch die Anlage einer sogenannten »Kunstmeile« den Erlebniswert für die Benutzer zu steigern. Die Hochwasserschutzmaßnahme ist mittlerweile zu einer vielbenutzten, bürgerfreundlichen Grünanlage geworden. An die Schwierigkeiten und Probleme erinnert sich heute kaum noch jemand, alle Mühen sind vergessen. Die Lösung lag in der Kunst des Weglassens und der Anwendung harmonischer und unaufdringlicher Gestaltungsmittel.



Hochwasser 1899. Jetziger Gasthof »Roter Turm« von der Hofstatt aus gesehen



Der alte Baumbestand konnte erhalten werden



Hochwasserschutz und Uferpromenade



BERICHT EINES RESTAURATORS

Hans-Jürgen Linge, Dipl.-Restaurator,  
Wasserburg am Inn

Die Altstadt von Wasserburg am Inn hat durchaus ein von der Gotik geprägtes Stadtbild. Die Einzelbauwerke ordnen sich dem Gesamtbild unter.

Vorteilhaft für die Erarbeitung eines einheitlichen Sanierungsprogrammes wäre das fundierte Wissen über die gewachsene historische Substanz aller Baudenkmäler (z. B. Umbauphasen, vorliegende Befunduntersuchungen).

Wasserburg am Inn ist eine lebens- und liebenswerte Stadt, da u. a. über die Bauwerke, die Generationen vor uns schufen, die Vergangenheit sinnlich und geistig wahrnehmbar wird. Dies zu erhalten und zu gestalten bedarf der Einbeziehung der gesamten Bürgerschaft. Vielleicht könnten dann Zerstörungen oder Teilzerstörungen von Baudenkmalern wie in jüngster Zeit verhindert werden. Als Restaurator werde ich u. a. im Rahmen der Stadtsanierung mit Befunduntersuchungen in denkmalgeschützten Gebäuden und an deren Fassaden beauftragt. In Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Denkmalpflege München und der Stadt Wasserburg am Inn erfolgt anschließend eine Auswertung der Befunde. Es ist meine Aufgabe, alles Erhaltene zu dokumentieren und wenn möglich – dies ist abhängig von der Genauigkeit der Befunde, z. B. Fassadenmalereien – zu restaurieren bzw. zu rekonstruieren. Hierfür zwei Beispiele:

Schmidzeile 1 (Lebzelterhaus)

Die Untersuchungen an der Ostfassade führten zur Aufdeckung dieser interessanten ornamentalen Fassadenmalerei aus dem 15. Jahrhundert in Fresco-Technik. Im Zuge des Erkerbaues wiederholte man diese Malerei in gleicher Technik mit geringen Abweichungen. Beide Fassungen konnten eindeutig nachgewiesen werden. Als Beispiel der am meisten angezweifelte Befund aus dem 15. Jahrhundert: eine Fläche von ca. 4 m<sup>2</sup> gut erhaltener Malerei war durch das Dach eines Erkens verdeckt und gleichzeitig geschützt. Einen eindeutigeren Befund aus dieser Zeit kann man sich kaum wünschen.

Die Entscheidung für eine Rekonstruktion der Fassadengestaltung aus dem 18. Jahrhundert führte zur Ausführung mit silikatgebundenen Farbpigmenten. Für mich persönlich wäre eine Wiederholung dieser Malerei in Fresco-Technik interessanter gewesen. Die Fassade des ehemaligen Lebzelterhauses löste im Sommer 1989 zum Teil heftige Diskussionen aus, u. a. hielt man diese Malerei für modern und zweifelte an Befundbeweisen. In Udine, Norditalien, entdeckte ich übrigens eine sehr ähnliche, restaurierte Fassadenmalerei an einem Gebäude mit ebenfalls städtebaulich bestimmender Lage.

Schmidzeile 20

Die Außenfassade dieses Anwesens blieb lange Zeit von »Verschöne-

rungen« verschont, wurde als Schandfleck bezeichnet – nur für den Denkmalfleger ein Glücksumstand?

Befunduntersuchungen ergaben, daß ca. ein Drittel der 2. Fassung – Putz, Ritzungen und Malereireste – aus der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts erhalten war. Durch den Einsatz öffentlicher Mittel und privater Investition war es möglich, diese historische Fassadengestaltung fachgerecht in Kalk-Fresco-Technik zu restaurieren. Damit wurde eine Fassadenmalerei aus dem 16. Jahrhundert weitestgehend unverfälscht wieder erlebbar. Mit der Freilegung und Restaurierung des bis dahin unbekanntes Bäckerwappens, welches mit der Jahreszahl 1572 versehen ist, erfuhr die Sammlung von Zunftwappen des Heimatmuseums in Wasserburg eine Vervollständigung.



Nach Befunden rekonstruierte Fassadenmalerei



Restaurierte Fassade unter Einbindung der Originalfassung 16. Jahrhundert



Befundstelle über ca. 4 m<sup>2</sup> erhaltener Fassung aus dem 15. Jahrhundert



Befund Putzritzung mit Fassungsresten 16. Jahrhundert

EINZELPROJEKTE

Aus dem unten stehenden Übersichtsplan ist ersichtlich, wie viele Vorhaben seit 1974 in Wasserburg am Inn modernisiert und saniert worden sind. Ausgangspunkt der durchgeführten Vorhaben waren die zuerst förmlich festgelegten beiden Sanierungsgebiete »Spital« und »Alte Realschule«. Später erlaubten es die Gesetzesänderungen und die schnell zunehmende Modernisierungsbereitschaft, das gesamte Altstadtgebiet als Sanierungsgebiet förmlich festzulegen und dort Maßnahmen durchzuführen.

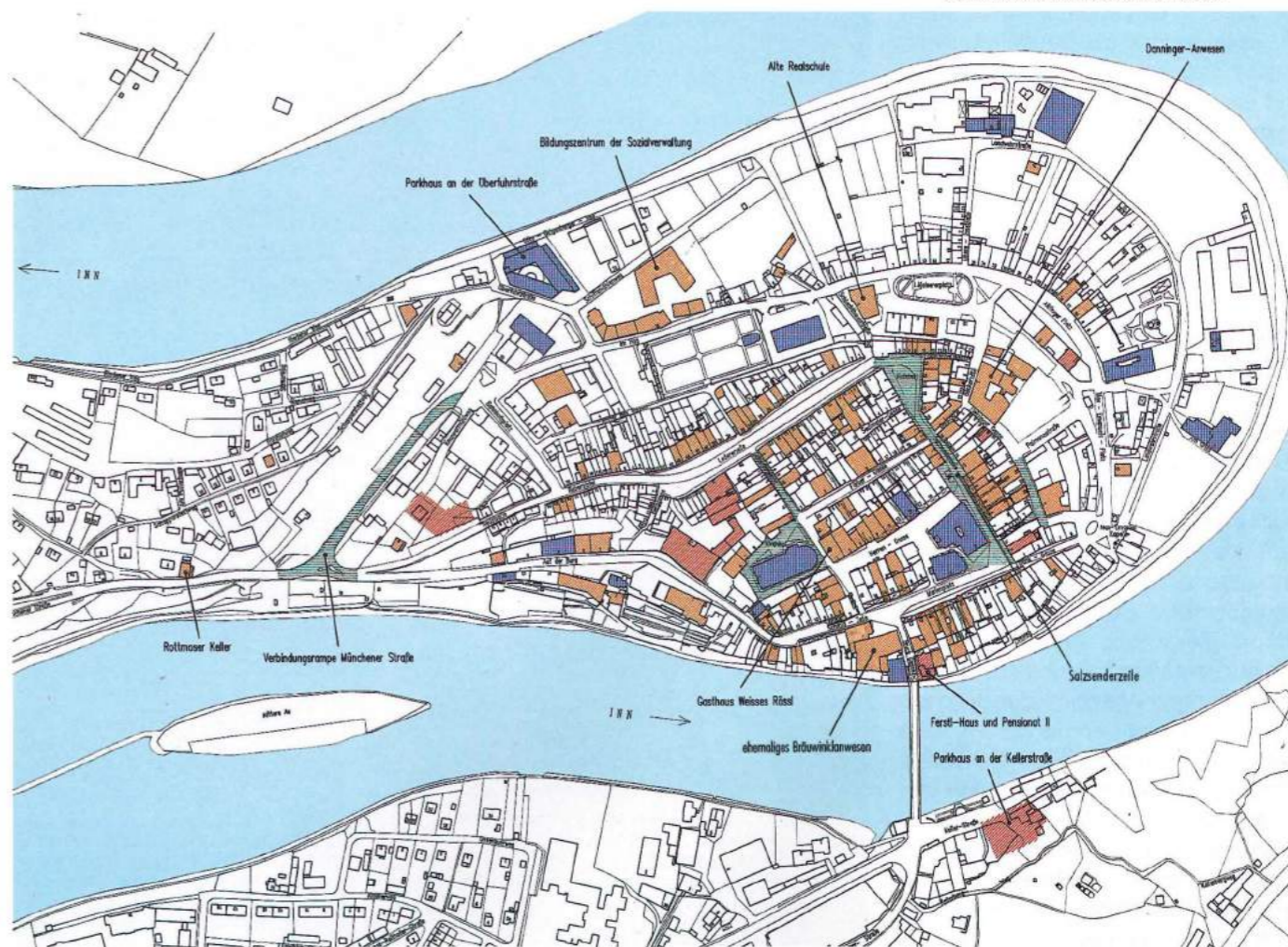
Nebeneinander wurden öffentliche und private Gebäude und Freiflächen saniert, teilweise mit und teilweise ohne Einsatz von öffentlichen Mitteln.

Es hat sich gezeigt, daß durch den Einsatz von öffentlichen Mitteln auch erhebliche private Investitionen ange-regt werden konnten. Selbst bei vorsichtiger Schätzung dürfte das private Investitionsvolumen in diesem Bereich mehr als das Zehnfache der eingesetzten öffentlichen Fördermittel betragen.

Einige der durchgeführten Projekte und zwei im Bau befindliche bzw. geplante Projekte werden im folgenden »Projektteil« vorgestellt. Sie zeigen die verschiedenen Möglichkeiten festgelegte Planungsziele zu verwirklichen unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen und unter Berücksichtigung der vielfältigen Interessen der Bauherrn.

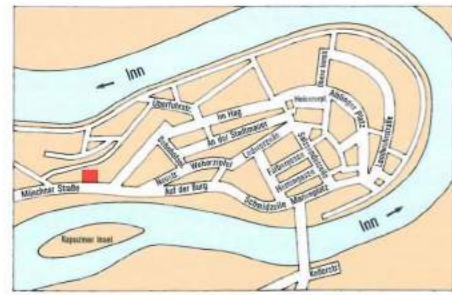
Eine Wertung ist mit der Auswahl oder der Reihenfolge der vorgestellten Projekte nicht verbunden.

- Sanierungen, Modernisierungen, Neubauten seit 1974
- In Planung, Vorbereitung oder Ausführung
- Seit 1974 sanierte, modernisierte, neu errichtete öffentliche Gebäude
- Seit 1974 um- / neu gebaute öffentliche Straßen und Plätze



Übersichtsplan des Altstadtgebietes: Nach 1974 durchgeführte Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen





»Rottmoser Keller«

Planung:  
Architekturbüro Jocher und Stechl,  
Wasserburg am Inn  
Bauherr:  
Stadt Wasserburg am Inn

Das Baudenkmal »Rottmoser Keller« ist in seinem Kern auf das ehemalige Vorwerk der mittelalterlichen Stadtbefestigung zurückzuführen. Es trägt den Namen des Brauereibesitzers Rottmoser, der dem Gebäude um 1826 seine im wesentlichen bis heute erhaltene Gestalt gegeben hat. Über dem Lager- und Eiskeller der Brauerei wurde eine Gastwirtschaft mit Wohnung errichtet, die auch bis zum Jahre 1963 betrieben worden ist. Im Verlaufe der Planung einer neuen Westzufahrt zur Altstadt wurde der Abriss des Gebäudes erwogen, um einen durchgehend gleichen Ausbaquerschnitt der Straße zu erreichen und daneben einen Geh- und Radweg anlegen zu können.

Angesichts seiner historischen Bedeutung und der stadtbildprägenden Erscheinung des Gebäudes hat die Stadt Wasserburg am Inn das Grundstück erworben und versucht, durch planerische Maßnahmen nicht nur das Gebäude zu erhalten, sondern seine städtebauliche Dominanz zu stärken und es gleichzeitig einer dauerhaften und zeitgemäßen Nutzung zuzuführen. Es sollte nach Abschluß der Baumaßnahme wie seit Jahrhunderten dem stadteinwärts kommenden Betrachter den Beginn der Altstadt anzeigen und in umgekehrter Richtung deren äußere Begrenzung. Die Besonderheit der Lage wird durch die Verengung der Straße und durch ihre Verschwenkung nach wie vor unterstrichen. Der straßenbegleitende Geh- und Radweg wird nun in einem Durchgang durch das Gebäude geführt, ohne dessen Fassadengestaltung zu dominieren.

Dank des Einsatzes von Städtebauförderungsmitteln konnte in diesem Zusammenhang das gesamte Gebäude von Grund auf saniert werden. Für die aus Markt Neukirchen (Vogtland) nach Wasserburg am Inn umgesiedelte Meisterwerkstätte für Zither- und Gitarrenbau Kurt Voigt und Sohn, deren Tradition bis in das 17. Jahrhundert zurückreicht, konnte hier eine Werkstatt mit Ladengeschäft und Wohn-

nung eingerichtet werden. Damit ist nicht nur eine sinnvolle, sondern vor allem eine der historischen Bedeutung des Gebäudes angemessene handwerkliche Nutzung erreicht worden, die es dem Betriebsinhaber erlaubt, Werkstätte, Wohnung und Ladengeschäft unter einem Dach zu vereinen. Planungsbeginn: Juli 1990 Baugebinn: Dezember 1991 Fertigstellung: September 1992



Die Verteidigungsanlagen zwischen Burg und Burgau (etwa 1700) mit Lage des »Rottmoser Kellers«



Ansicht von Westen (1903)



Terrasse (1904)

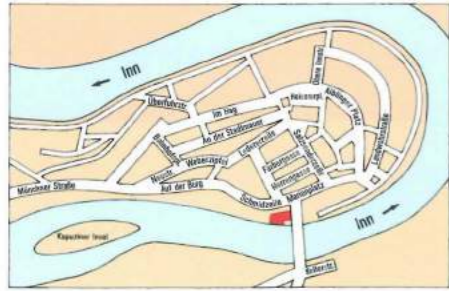


Ansichten von der Münchner Straße (1989)



Nach der Fertigstellung (1992)





Veränderungen erfuhr. Dieses Gebäude, mit Fassaden zum Marienplatz, zur Bruckgasse und zum Spitalhof, gilt nach der lokalen historiographischen Tradition als ältestes Haus der Stadt und wird bereits in der Wasserburger Chronik von F. D. Reithofer (1814), hervorgehoben.

Der ursprüngliche öffentliche Charakter des gotischen Hauses wird in der Großzügigkeit und Regelmäßigkeit der Innenräume des 1. und 2. Obergeschosses besonders anschaulich.

Lange Zeit standen große Teile der Gebäude leer, doch erstmals 1982 wurden vom Bauherrn Absichten deutlich, die Gebäude zu sanieren.

In den Jahren 1984 bis 1989 wurde in vier Bauabschnitten die schwierige Sanierung des gesamten Gebäudekomplexes durchgeführt. Alle Gebäude konnten nun wieder einer vernünftigen Nutzung zugeführt werden, insbesondere gewerbliche Nutzung in den unteren Geschossen, Wohnnutzung in den oberen Geschossen.

Planungsbeginn: 1982  
Baubeginn: 1983  
Fertigstellung: 1989



Innenhof

Ehemaliges »Bräuwinkl«-Anwesen

Planung:  
Architekt Hans Hiebl, Wasserburg am Inn  
Bauherr:  
Fritz und Maria Meyer, Wasserburg am Inn

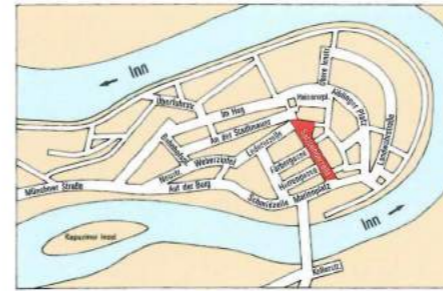
Das ehemalige »Bräu im Winkl« ist ein bedeutender historischer Gebäudekomplex. Der größte und künstlerisch, geschichtlich und städtebaulich bedeutendste und einprägsamste Teil der Baugruppe ist das alte herzogliche Mauthaus, ein großer Eckbau des 13. bis 15. Jahrhunderts, der um 1530 einen entscheidenden Ausbau und in den folgenden Jahrhunderten bis 1961 weitere



Ansicht ca. 1950



Während der Sanierung 1987



Neugestaltung der Salzsenderzeile

Planung:  
Architekt Klaus Immich, Zorneding

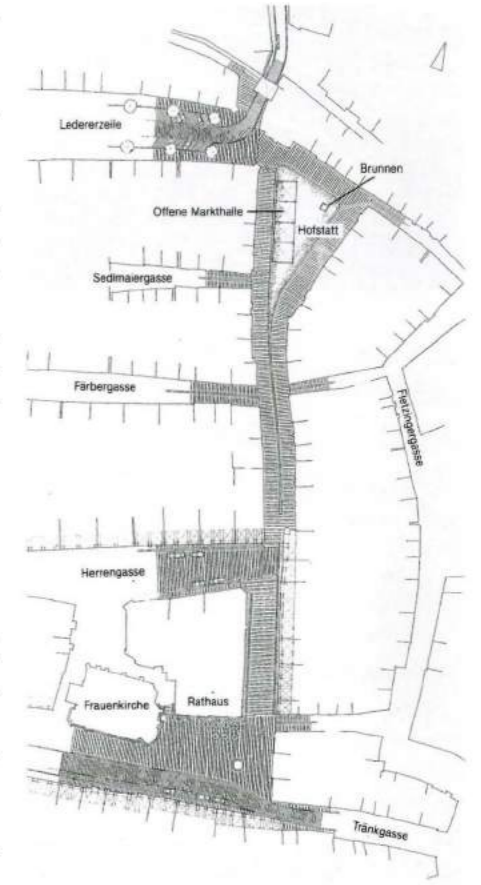
Über die Salzsenderzeile lief bis zur Fertigstellung der Umgehung der Bundesstraße 304 der gesamte Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung. Die Fahrbahn nahm den größten Teil des Straßenraums ein, Fußgänger fanden nur auf schmalen Gehsteigen Platz.

Die Salzsenderzeile wurde auf der Grundlage des Verkehrskonzepts als verkehrsberuhigter Bereich ohne erkennbare Fahrbahn gestaltet. Im südlichen Teil wird die platzartige Weite des Straßenraums durch zwei in Gebäudehöhe verlaufende Pflasterrinnen betont. Auf der Hofstatt, einem dreieckförmigen Platz am nördlichen Ende der Salz-

senderzeile, wurde eine offene Markthalle aus Stahl errichtet. An dieser Stelle stand früher ein zweistöckiges Gebäude. In die Gestaltung der Salzsenderzeile wurde der östliche Teil des Marienplatzes einbezogen, dadurch wurde es möglich, wieder einen Marienbrunnen mit der alten Marienfigur aufzustellen, der vor etwa 60 Jahren entfernt werden mußte.

Trotz der Beschilderung als verkehrsberuhigter Bereich mit vorgeschriebener Schrittgeschwindigkeit war die Salzsenderzeile anfangs noch zu stark mit Verkehr belastet. Die Stadt sah sich gezwungen, Poller und Sitzbänke als Verkehrshindernisse zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit aufzustellen. Die Gestaltung des Straßenraums wurde durch diese Einbauten nicht besser. Erst nachdem der Mittelteil der Salzsenderzeile zwischen der Färber- und Herrengasse als Fußgängerzone für den Verkehr gänzlich gesperrt und der Nord-Süd-Verkehr auf den Umweg über die Färber- und Herrengasse geschickt wurde, reduzierte sich das Verkehrsaufkommen in der Salzsenderzeile auf ein erträgliches Maß.

Planungsbeginn: 1989  
Baubeginn: 1990  
Fertigstellung: 1992



Planung Salzsenderzeile



Hofstatt vor



Salzsenderzeile, Blick nach Süden

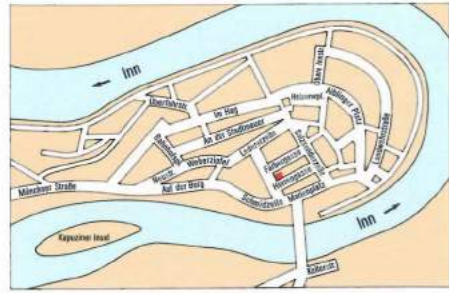


und nach der Umgestaltung



Neugestaltung des Straßenraumes





**Gasthaus »Weißes Röhl«**

Planung:  
Architekt Hans Philipp, Wasserburg am Inn  
Restauratoren:  
Rainer Neubauer, Sabine Lehnert,  
Bad Endorf  
Bauherr: Johann Maier, Grüntegernbach

Das Gebäude Herrengasse 1 kann seine besondere städtebauliche Bedeutung nicht aus seinem auffallenden Äußeren ableiten, sondern aus der Lage an der Einmündung der Herrengasse in die Schustergasse und in unmittelbarer Nähe zum Chor der spätgotischen Stadtpfarrkirche St. Jakob mit dem Monumentalgemälde des »Lebensbaumes«. Vergleichbar mit anderen Gebäuden an Straßeneinmündungen schiebt sich das Haus verengend in den Straßenraum der Schustergasse vor und bewirkt somit den optischen Abschluß der einen Straße und betont den Platzcharakter des Straßenraumes der Herrengasse und der oberen Schustergasse.

Jahrzehntelang vernachlässigter Bauunterhalt, eine sehr extensive Nutzung der Obergeschosse mit schlecht ausgestatteten Fremdenzimmern und die wenig ansprechende Gestaltung der Gasträume machten eine durchgreifende Sanierung des gesamten Anwesens notwendig.

Im vorliegenden Fall ermöglichte es die Aufgeschlossenheit des Bauherrn, daß die Maßnahme nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten geplant und ausgeführt werden konnte. So wurde im Erdgeschoß die traditionelle Nutzung als Gastwirtschaft beibehalten und durch geringfügige Veränderungen des Grundrisses ein moderner gastronomischer Betrieb mit allen Nebeneinrichtungen und daneben ein kleines Ladengeschäft eingerichtet.

Die Befunduntersuchungen, denen ein exaktes Aufmaß vorausgegangen war, förderten in den Innenräumen umfangreiche barocke Stuckierungen und daneben größere Schablonenmalereien aus der Zeit des Jugendstils zutage. Im Zuge der Umbauarbeiten wurden zunächst im Treppenhaus die früher vorhandenen Vorplätze rekonstruiert und die Raumaufteilungen soweit wie irgend möglich den alten Befunden unter weitestgehender Erhaltung der vorhandenen Substanz angepaßt. Lediglich die Treppe vom zweiten

zum dritten Obergeschoß mußte verlegt werden. Trotz dieser Berücksichtigung der historischen Gegebenheiten entstanden durchaus zeitgemäße Zwei- und Dreizimmerwohnungen in den Obergeschossen.

Eine besondere Überraschung ergab die Befunduntersuchung der Außenfassade. Unter moderneren Malerschichten konnten größere Fragmente einer ornamentalen Renaissancebemalung im Bereich des ersten und zweiten Obergeschosses freigelegt werden, darunter auch der Ansatz eines ovalen Medaillons mit Fragmenten einer Stadtansicht.

Nähere, vergleichende Untersuchungen erhärteten die Vermutung, daß diese Fassadengestaltung in ihren Ansätzen dem auf das Jahr 1634 datierten Entwurf für eine Fassadengestaltung des Wasserburger Rathauses durch den Maler Wolfgang Pittenharder entspricht.

Mit ausdrücklicher Billigung des Landesamtes für Denkmalpflege und des Stadtrates Wasserburg am Inn wurde daher für die Fassadengestaltung einem Entwurf der Restauratoren Neubauer und Lehnert zugestimmt, diesen Entwurf Pittenharders als »Raster für das architektonisch-ornamentale System« der Neugestaltung zu nehmen und dabei die historischen Befunde zu integrieren. So wurde das Äußere dieses Gebäudes nicht rekonstruiert, sondern auf der Basis der Renaissance-Ornamente neu gestaltet. »Man bemühte sich sowohl um den zeitbezogenen Kontext üblicher Fassadenmalerei in der Renaissance, als auch um aktuelle Gestaltungselemente des 20. Jahrhunderts, die das Jahr der Ausführung, 1990 deutlich machen sollten.«

So entstand eine Fassade in Fresko-Technik, die die besondere Lage des Gebäudes an dieser Stelle hervorhebt. Insgesamt wurde im Zusammenwirken vom Bauherrn und Architekten ein Gebäude so saniert, daß es beispielhaft auch für andere Vorhaben wirken und zeigen kann, daß Modernisierung und Sanierung nicht in erster Linie Abriß und historisierenden Neuaufbau bedeuten muß.

Planungsbeginn: 1989  
Baubeginn: 1989  
Fertigstellung: 1990

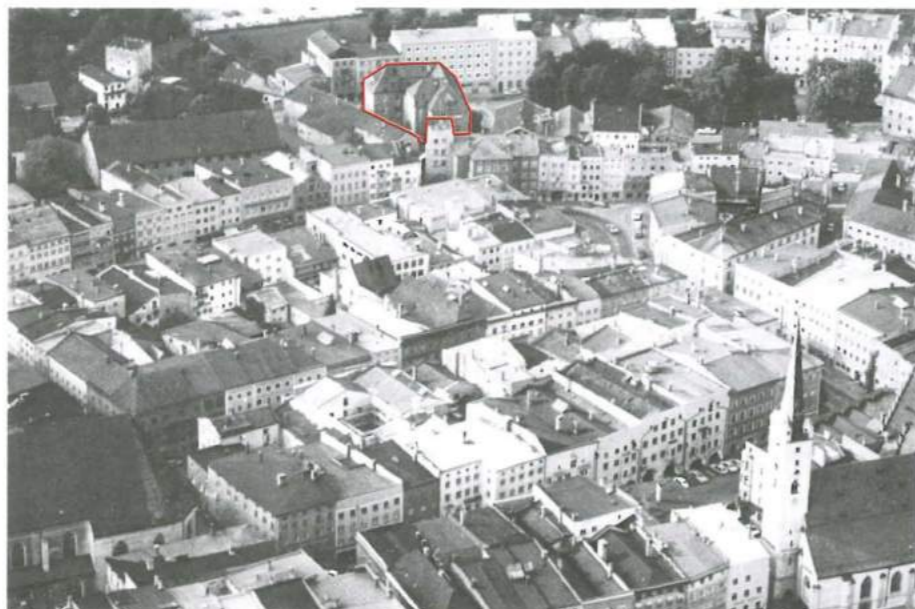
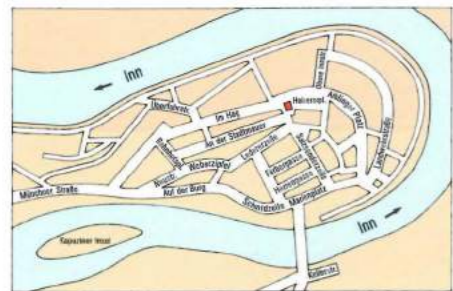


Fassade nach der Renovierung



Blick ins barocke Treppenhaus





Blick auf die Altstadt mit dem Gebäude der ehemaligen Realschule

Sanierungsgebiet »Alte Realschule«  
Neubau eines Wohngebäudes mit  
Laden und Garagen

Planung:  
Architekt Prof. Herbert Kriegisch  
Bauherr:  
Gemeinnützige Wohnungsbaugenossen-  
schaft Wasserburg am Inn

Stadtbildanalyse als  
Planungsgrundlage:

Ausgehend vom Studium der Stadtstruktur am Stadtmodell M = 1:1000 und der Darstellung des Bestandes im Modellausschnitt M = 1:500 erfolgte nach Modellversuchen die Festlegung der Gebäudeausrichtung, seine Gliederung und die Dachform.

Am Situationsmodell M=1 : 100 wurden die Ausformung der Straßenräume und ihre Rückwirkung auf die Bauwerksgestalt untersucht. Neues Gestalten im Sanierungsgebiet heißt die geschichtliche Entwicklung kennen zu lernen. Untersuchungen, die die Entwicklung der Wasserburger Häuser aufzeigen, wurden genauso, wie die sich heute präsentierenden Fassaden der Altstadt, in die formalen Überlegungen zur Ausbildung des Neubaus herangezogen. Die nähere Umgebung wurde im Bild festgehalten. Es ergaben sich folgende Merkmale für das Wasserburger Haus: Es hat eine strenge regelmäßige in die Senkrechte weisende Fensterreihung, sie ist oft durch einen Erker

noch zusätzlich betont. Die Häuser haben in der Mehrzahl 3 Fensterachsen. Vorschüßwände an den Giebeln haben zum Teil vielfältige Formen. Die Häuser sind 3-4geschossig, im zentralen Stadtbereich haben die Erdgeschosse Arkaden, zum Stadtrand auch Hauslauben in den Obergeschossen.

Erkenntnisse für den Neubau  
und seine Formbestimmung:

Übernahme vorhandener gestalterischer Gesetzmäßigkeiten und typischer Details, jedoch in der Formsprache unserer Zeit. So erhielten die Fassaden eine senkrechte Fensterreihung, Vorschüßwände wurden giebelseitig an den Hauptsichtflächen angeordnet. Der schmale westseitige Straßenraum erhielt eine Arkade, sodaß trotz eines unbedingt erforderlichen Fußweges der vorhandene Straßenraum nicht erweitert werden mußte. Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse wurden an Modell und Fotomontagen die Entwurfsvorstellungen konkretisiert.

Eine Bestätigung der gemachten Überlegungen; die Anerkennung zum Deutschen Architekturpreis 1983:

Aus dem Protokoll der Jury: »Eine sorgfältige Stadtbildanalyse und die überlegte Auseinandersetzung mit den geschichtlich gewachsenen Bauformen einer alten Stadt führten zu einer

stadträumlich und baulich überzeugenden Lösung. Exemplarisch wird bei dieser Aufgabe dargelegt, wie unter den Bedingungen des sozialen Wohnungsbaus entstandene zeitgenössische Architektur zu einer Verbesserung und Bereicherung des alten Stadtbildes führen kann, ohne dem Mißverständnis der vordergründigen Übernahme alter Formen zu erliegen: Denkmalspflege also im besten Sinne. Insofern kommt diesem Projekt beispielhafte Bedeutung zu. Die Fassaden sind gut proportioniert. Das neu gesehene Erkerthema bereichert Grundriß und Ansicht.«

Planungsbeginn: 1981  
Baubeginn: 1982  
Fertigstellung: 1983



Blick durch den Torbogen im Roten Turm. Früherer Bauzustand des Gebäudes der alten Realschule



Blick vom Heisererplatz auf die westliche Platzwandbegrenzung. Das frühere Gebäude der alten Realschule



Neuplanung, Modellfotomontage



Neuplanung, Modellfotomontage

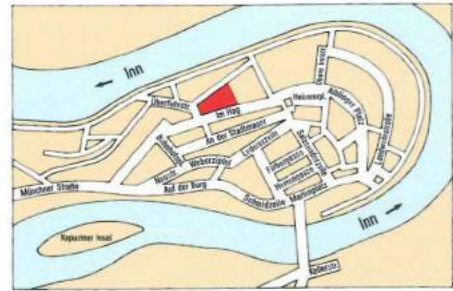


Gebäudeneubau von 1983



Fassadenausschnitt des Neubaus von 1983 aus gleicher Blickrichtung





**Bildungszentrum  
der Sozialverwaltung**

Planung:  
Architekten Leyck, Hugle, Kendlbacher,  
München  
Bauherr: Freistaat Bayern

Für die Errichtung des Bildungszentrums stand mit dem Grundstück des ehemaligen Krankenhauses »Im Hag« mit 6 800 m<sup>2</sup> eine für die Wasserburger Altstadt relativ große Fläche für ein ebenfalls großes Programm zur Verfügung. Bei einer so großen Aufgabe ist die Gefahr hierbei zwangsläufig, daß die gewachsenen Maßstäbe aus technischen Notwendigkeiten und Begehrlichkeiten durchbrochen werden, daß neue Baustrukturen entstehen, die mit den alten keine wirkliche Verbindung aufweisen.

Für die Lösung dieser Bauaufgabe gab es jedoch eine Reihe sehr guter Rahmengengebenheiten:

**Das Programm**

Die Raumanforderungen des Bildungszentrums beinhalten zwei Schulen mit integriertem Wohnen, Cafeteria sowie Freizeitbereiche. Es ist also eine Durchmischung von Wohnen und Arbeiten auf engem Raum gegeben, eine Kombination, die lebendiges und urbanes Leben möglich macht, was sich wiederum in der städtebaulichen und architektonischen Ausformung niederschlägt.

**Die klare vorhandene Baustruktur**

Der Innbogen hat in alles beherrschender und unübersehbarer Weise die Stadt geformt. Man muß sich nur ein Stück weit von ihm tragen lassen um zu sehen, daß die Weiterführung einer Bebauung an dieser Stelle nur in einer analogen Weiterführung der dichten, hohen Randbebauung »Auf dem Gries« erfolgen kann, mit lockerer dahinterliegender, niedriger Ergänzung zum Inn hin, nur punktuell durchlässig. Die Schule selbst stellt also eine Art Rückgebäude dar, erschlossen über einen ruhigen Innenhof, ähnlich wie früher Werkstätten in Hinterhöfen von Wohnbauten lagen. Die engen Durchlässe vermitteln die notwendige Intimität.

**Der vorhandene Altbaurest**

Das Bruderhaus mit den alten Gewölbten, von dem nur noch ein erdgeschossiger Rest übrig war, fixierte durch seine Lage und sein inhaltliches Gewicht genau die Stelle, an der der Schwerpunkt und Ausgangspunkt des Schulzentrums liegen mußte. Es war nicht notwendig, diesen Punkt erst zu suchen, er war vorhanden, vergleichbar einem Scheitel, nach dem alles Folgende zu richten war. Diese Fixierung galt nicht nur in der Grundrißdisposition, sondern auch in der Höhenlage (das Gebäude liegt tiefer als die angrenzende Straße) und der Maßstäblichkeit von Mauerwerk und Öffnungen und natürlich auch im Material.

So konnte auf den Altbau nicht nur real (drei Stockwerke), sondern auch im übertragenen Sinne voll aufgebaut werden.

Planungsbeginn: 1986  
Baubeginn: 1990  
Fertigstellung: 1993



Studentenwohnungen



Gesamtansicht

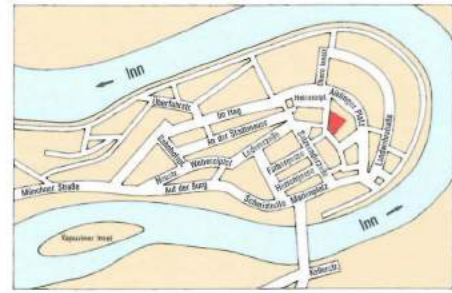


Hauptzugang



Cafeteria im alten Bruderhaus





und der Gasse hinter den Mauern, der alten Stadtmauerlinie. Palmanopark um 1900 entstanden, nach dem Stadtbrand 1885.

Planungsbeginn: 1986  
Baudurchführung: 1991 – 1993.



Schichtung und Spuren

1885 hat der Stadtbrand dieses Viertel vernichtet. Oben links: später wieder aufgebautes Danziger-Anwesen und der vom Apotheker Palmano geschaffene Park (im abgebrannten Stadtteil)

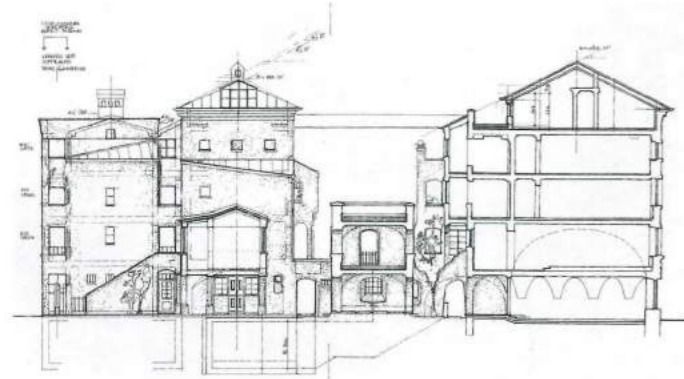
Diese städtebaulich ungeplante Seite aus dem Stadtbrand entstanden 1896 dunkel und abweisend

Ehemaliges Danziger-Anwesen am Palmanopark

Planung: Architekt Erwin Lynen,  
Bonn-Bad Godesberg, Wasserburg am Inn  
Bauherr: BL Massivbau, Rosenheim

Altbau 4 400 m<sup>2</sup> Geschoßfläche in vier Etagen mit nur 50 m<sup>2</sup> Lichthof, ungenutzt, vernagelt, teils zerfallen und gefüllt mit Resten alter Nutzungen: von Schreinerei bis Lokaltitäten und Wohnen, asoziale Szenerie, alleinstehend, zwischen Bäckerzeile, Palmanopark

Schnitt vom Park zur Bäckerzeile



Erdgeschoß



Alt und neu als eins: ca. 1000 m<sup>2</sup> Geschoßfläche je Etage: bis 5 Etagen im alten und neuen Raum: 52 Wohn- und Gewerbeeinheiten. Eine Vielzahl von Gewölbeketten und -gruppen durchziehen

die Keller-, Erd- und Obergeschoßzone. Teils zerstört, teils unzugänglich: sie wurden alle wieder hergestellt und in Nutzungen einbezogen

Einbindung in den Stadtraum. Wechselspiel: Gebäudekomplex – Stadtraum zur Schaffung lebendiger sozialer Struktur

Planinhalt als Vorgabe für den Bebauungsplan



Hochgewölbe – ehemalige Brauerei



Innenhof



Gasse an der Stadtmauer



Ansicht Parkseite

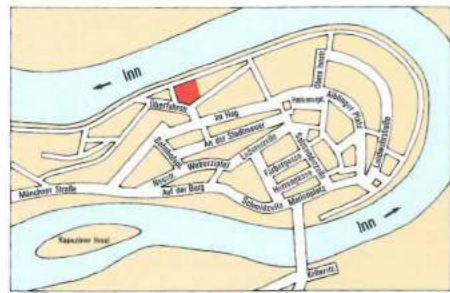


Detail



Innenhof und Dachlandschaft





Parkhaus an der Überfuhrstraße

Planung:  
Büro Obermeyer, Planen und Beraten,  
München  
Bauherr:  
Stadt Wasserburg am Inn

Das Parkhaus an der Überfuhrstraße ist Teil der städtebaulichen Maßnahmen zur Altstadtsanierung. Mit der verkehrlichen Umstrukturierung der Stadt Wasserburg am Inn wurde auch der Bau von Anlagen für den ruhenden Verkehr erforderlich.

Durch das Parkhaus am Standort Überfuhrstraße konnte die Stellplatzsituation der Stadt wesentlich entspannt werden. So wurde die Voraussetzung dafür geschaffen, stadteinwärts fahrende Fahrzeuge (Münchner Straße,

Verbindungsrampe) bereits an der Peripherie vom innerstädtischen Bereich fernzuhalten. Damit wird das Ziel – verkehrsberuhigte Innenstadt – wesentlich unterstützt.

Das Parkhaus hat vier Parkgeschosse (ein Kellergeschoß) und ist in drei Gebäudeteile gegliedert, die eine innenliegende halbkreisförmige Rampenanlage umschließen. Die Gesamtzahl der Stellplätze beträgt 289, davon 7 für Behinderte.

Das Parkhaus wurde im wesentlichen in Stahlbetonkonstruktion errichtet, wobei der Keller als »weiße Wanne« gegen das drückende Grundwasser ausgebildet wurde.

Die Dachkonstruktion besteht aus Stahlrohrprofilen mit Trapezblech und als Dachhaut naturrote Flachdachpfannen.

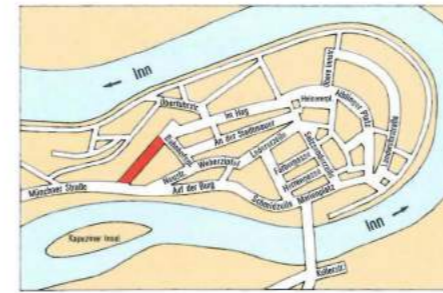
Die architektonische Gestaltung des Parkhauses ist wesentlich beeinflusst durch den Standort im äußeren Altstadtbereich. Während der innere Altstadtbereich durch die typische Intalarchitektur mit Grabendächern und Vorschubmauern geprägt ist, ist der äußere Altstadtbereich durch die unterschiedlichsten Bauweisen und Dachformen nicht mehr klar definiert.

Trotzdem besteht aufgrund der räumlichen Beziehung beider Altstadtbereiche die Forderung nach Anpassung an die mittelalterliche Stadtstruktur, das heißt Übernahme von Maßstäblichkeit, Höhe, Gliederung und Kleinteiligkeit.

Die Gestaltung des Parkhauses folgte diesen Kriterien: Das große Bauvolumen wurde durch die Gliederung in drei Flügel aufgelöst. Ebenso wurde die Dachlandschaft durch den Wechsel von Pult- und Satteldächern kleinteilig dargestellt. In der Fassade sind die einzelnen Geschosse jeweils individuell gestaltet. Durch die vorstehenden Außenstützen wird die senkrechte Struktur betont. Stahlrohrprofile als Schutz- und Rankelemente unterstützen dies. Die außenliegenden Stahlbetonteile wurden mit einem Putz versehen.

Das Einfügen des Parkhauses in die Umgebung, besonders zum Innufer, wird auch durch das Anpflanzen von Rankgewächsen an der Fassade unterstützt.

Baubeginn: November 1986  
Inbetriebnahme: April 1988  
Stellplätze: 289



Verbindungsrampe Münchner Straße

Planung:  
Büro Obermeyer, Planen und Beraten,  
München  
Bauherr: Stadt Wasserburg am Inn

Planung und Bau der Verbindungsrampe sind Teil der Altstadtsanierung bzw. der verkehrlichen Umstrukturierung von Wasserburg am Inn.

Während der Transitverkehr durch die neu geschaffene Umgehungsstraße (B 304) um die Stadt herumgeführt wird, ermöglicht die Verbindungsrampe eine Neuorientierung des Zielverkehrs.

Der aus Richtung München kommende Verkehr muß nun nicht mehr das Nadelöhr Schmidzeile/Marienplatz passieren, sondern kann seine Ziele, ausgehend vom Bahnhofplatz, verteilt suchen. Die Praxis hat gezeigt, daß mit der Inbetriebnahme der Verbindungsrampe eine ganz erhebliche Verkehrsberuhigung und -entflechtung eingetreten ist.

In Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege wurde ein Brückenbauwerk errichtet, die die ursprüngliche historische Situation – Einfahrt in die

Stadt von Westen über den sattelartigen Höhenrücken (»Landsporn«) – in ihrer topographischen Eigenart unbedingt erhält.

Die Verbindungsrampe wurde deshalb als flaches, transparentes, durch Stützen und Vorsprünge gegliedertes Bauwerk konzipiert, das die vorgegebene natürliche Geländesituation möglichst wenig beeinflusst.

Das Brückenbauwerk ist als Stahlbetonkonstruktion ausgeführt. Das Stahlgeländer besitzt eine Fangseilkonstruktion. Der besonders verkehrlich gefährdete Bereich am oberen Widerlager erhielt eine massive Brüstung.

Das Bauwerk überbrückt eine Länge von ca. 130 m; der Stützenabstand beträgt etwa 23 m. Die Rampe ist zweispurig mit Bürgersteigen und hat eine Gesamtbreite von 10,90 m. Das Längsgefälle beträgt etwa 6,5 %. Unter dem überbrückten Teil wird der Bereich als Stellplatzfläche genutzt. Um die baulichen Voraussetzungen zu schaffen, wurde der Bebauungsplan Nr. 16 »Knoppermühlweg« aufgestellt.

Baubeginn (Gesamtmaßnahme):  
Juli 1989  
Inbetriebnahme: Juni 1991



Bahnhofsgelände 1977







**Parkhaus an der Kellerstraße (im Bau)**

Planung:  
Architekt Klaus Immich, Zorneding, in  
Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro  
EDR, München  
Bauherr:  
Stadt Wasserburg am Inn

Die Notwendigkeit eines Parkbaus südlich der historischen Altstadt am rechten Innufer wurde durch das Verkehrskonzept und den städtebaulichen Rahmenplan aufgezeigt.

Die Stadt besitzt zwei Möglichkeiten, Stellplätze außerhalb der Altstadt in Fußgängerentfernung zu schaffen. Nordwestlich wurde bereits ein Parkhaus mit 289 Stellplätzen in der Nähe des Bahnhofs errichtet. Der aus Süden kommende Besucher kann nur dann vom Befahren der Altstadt abgehalten werden, wenn ihm vor der Innbrücke ein Parkplatz angeboten wird.

Die städtebaulich und besonders für das Stadtbild beste Lösung bestünde darin, Stellplätze in einer unterirdischen Garage im Hang zu schaffen. Diese Lösung schied jedoch aus Kostengründen aus. Die schwierige topografische Situation, die Sichtbeziehungen zur Altstadt, die Nähe zum Innufer und die Lage im Ensemblebereich stellen hohe Anforderungen an die Gestaltung des Gebäudes.

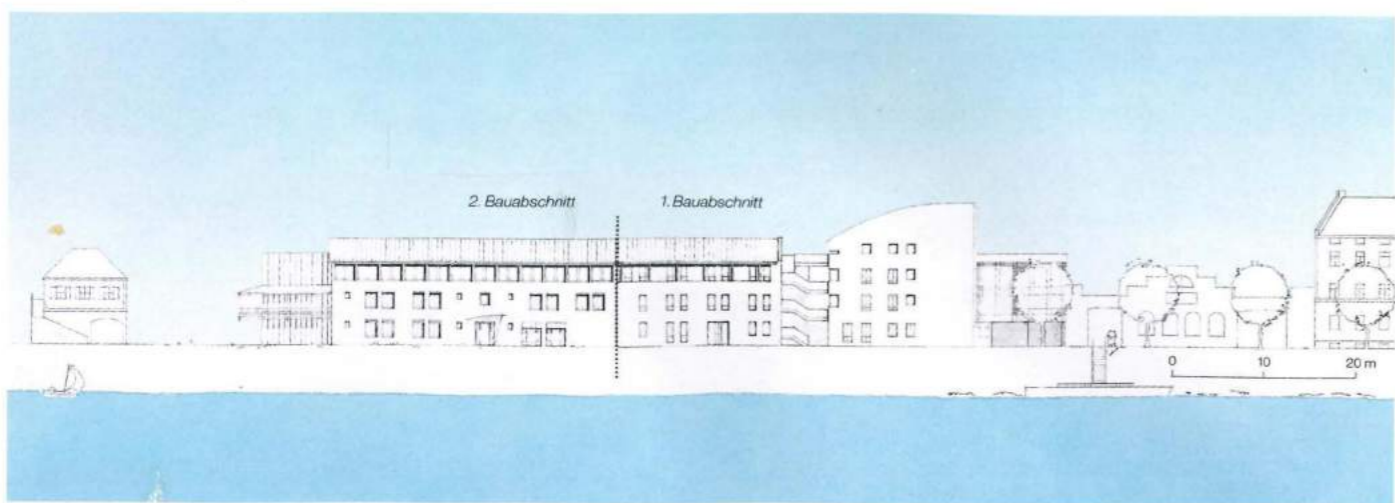
Die Kellerstraße verdankt ihren Namen der Tatsache, daß im vergangenen Jahrhundert an dieser Stelle unter-

irdische Bierkeller im steilen Innufer angelegt wurden. Die Wasserburger Brauereien nutzten die Gelegenheit, im Sommer das kühle Bier an Ort und Stelle auszuschenken. Eines der Brauereigebäude stand unter Denkmalschutz. Für die Errichtung des Parkhauses war es leider unvermeidbar, dieses Gebäude, das sich außerdem in einem schlechten baulichen Zustand befand, abzurechen. Nach einer intensiven und fruchtbaren Diskussion mit den Vertretern des Denkmalschutzes wurde der ursprünglich als reines Parkhaus geplante Bau über mehrere Varianten zur vorliegenden Planung entwickelt. Wesentliches Ergebnis war, daß das Parkhaus zur Altstadt hin durch schlanke Gebäude mit Büro- und Praxisnutzung abgedeckt wird.

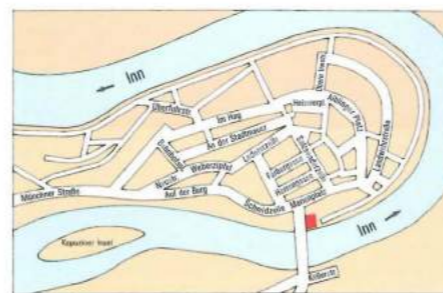
Mit der Errichtung des Parkhauses soll die gesamte Kellerstraße saniert werden. Das Innufer wird durch Garagen und Stützmauern gestört, die Beseitigung ist wünschenswert.

Für die Errichtung des Parkhauses ist es notwendig, das Steilufer des Inns mit einer bis zu 12 m hohen Bohrpfehlwand abzustützen. Die Konstruktion des Parkhauses selbst wird unabhängig von dieser Bohrpfehlwand in Stahlbeton ausgeführt.

Es ist zu hoffen, daß diese für die Stadt sehr große Investition dazu beitragen wird, die immer noch viel zu hohe Verkehrsbelastung der Altstadt weiter zu verringern.



Ansicht von Norden



**Sanierungsvorhaben »Ferstlhaus« und »Pensionat II« (in Planung)**

Planung:  
Architekturbüro Plankreis, München  
Statik:  
Dr. Bergmann, München  
Bauherr:  
Stadt Wasserburg am Inn

Bei den Gebäuden »Ferstlhaus« und »Pensionat II« in der Bruckgasse 5 und 7 handelt es sich um Baudenkmäler im Eigentum der Stadt Wasserburg am Inn von hoher baugeschichtlicher und städtebaulicher Bedeutung. Dies ergibt sich bereits aus ihrer Lage unmittelbar neben dem Brucktor, an der Bruckgasse. Die beiden Gebäude sind allerdings baugeschichtlich und statisch völlig getrennt zu behandeln.

Für das »Pensionat II« wurde anhand von Bestandsplänen aus dem Jahre 1823 festgestellt, daß es über den Gewölben der mittelalterlichen Fleischbänke im Untergeschoß und abgesehen von der ehemaligen (Brücken-) Wächterstube im EG in den darüberliegenden Geschossen keinerlei weitere Decken und Einbauten gegeben hat. Der Ausbau des Gebäudes zum Bürgerheim und die gleichzeitige bauliche



Rechts vom Brucktor das »Pensionat II«

Verbindung mit dem früheren »Pensionat I«, das sich aus dem ehemaligen Heilig-Geist-Spital entwickelt hatte, wurde erst gegen Ende des letzten Jahrhunderts durchgeführt. In diesem Gebäude befanden sich zuletzt einfache städtische Wohnungen, deren Ausstattung nicht mehr den zeitgemäßen Anforderungen entsprach.

Das angrenzende, durch eine Komunmauer getrennte Ferstlhaus dagegen ist ein typisches Bürger- und Handwerkerhaus, dessen mittelalterliche Substanz wie nur noch in ganz wenigen anderen Fällen zum großen Teil erhalten ist. Auch die Nutzung als Bürgerheim hat kaum zu Substanzverlusten geführt.

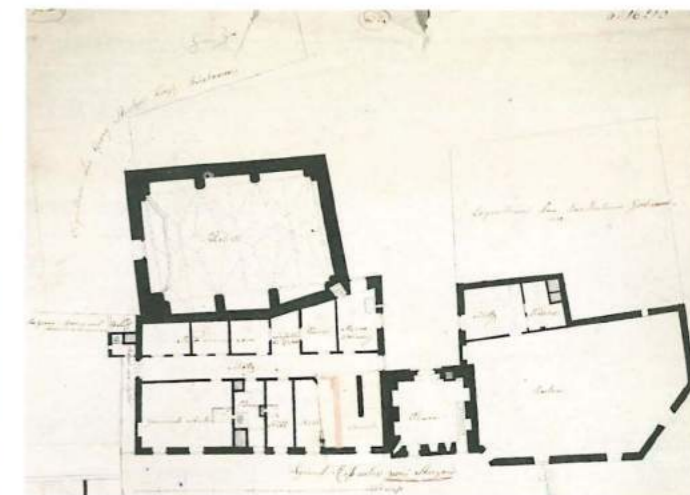
Es wird eingehender Untersuchungen und sorgfältiger Restaurierungsbe-

mühungen bedürfen, um unter weitestgehendem Substanzerhalt angemessene Nutzungen für diese Gebäude zu finden. In der Planungskonzeption ist vorgesehen, hier das derzeit völlig unzureichend und dezentral untergebrachte Stadtarchiv und einen Teil der städtischen Sammlungen (eventuell), auch Räume für eine »städtische Galerie« und für eine Studiensammlung des Stadtmuseums unterzubringen.

Auf der Grundlage eines verformungsgerechten Aufmaßes des Ingenieurbüros Sattler wird derzeit durch die Architekten des Büros Plankreis, Bäumler und Žagar eine Feinuntersuchung durchgeführt, auf deren Grundlage Nutzungs- und Sanierungskonzepte noch im Jahre 1994 erarbeitet werden sollen.



Südsansicht, (1823)



Grundriß 2. OG (1823)



Herausgeber Stadt Wasserburg am Inn  
Marienplatz 2  
83512 Wasserburg am Inn

Regierung von Oberbayern  
Maximilianstraße 39  
80538 München

September 1994

Bearbeitung Regierung von Oberbayern  
Dipl.-Ing. (FH) Heide Kraus-Preiss  
Diplomverwaltungswirt (FH) Martin Bengsch  
Dipl.-Ing. (FH) Architektin Eva Winkler

Stadt Wasserburg am Inn  
1. Bürgermeister Dr. Martin Geiger  
Stadtbaumeister Manfred Förtsch-Menzel

Die Textbeiträge für die Einzelprojekte  
wurden großteils von den jeweiligen  
Architektur- und Planungsbüros verfaßt

Gestaltung Diet & Rink, München

Bildnachweis Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege,  
München  
Bildarchiv der Stadt Wasserburg am Inn  
Dr. Martin Geiger, Wasserburg am Inn  
Alex Heck Fotografie, Wasserburg am Inn  
Klaus Immich, Zorneding  
Karl Kagerer, Ismaning  
Nikolaus König, München  
Herbert Kriegisch, Haar  
Landesbildstelle Rheinland-Pfalz  
Hans-Jürgen Linge, Wasserburg am Inn  
Luftbildverlag Hans Bertram, München  
Maria Meyer, Wasserburg am Inn  
R. Mühlbauer, Wasserburg  
Dipl.-Ing. Wilhelm Müller, Architekt  
im Büro Obermeyer, München  
Unifoto, Wasserburg am Inn

Satz blay satz, München

Druck ESTA-Druck S. Tafertshofer, Polling

Die Broschüre ist auf chlorfrei  
gebleichtes Papier gedruckt