

**Vorspann**  
zu unserem

# **Weißbuch zum Burgaufzug**

vom Februar 2008 (siehe [www.fdp-altoetting.de](http://www.fdp-altoetting.de))

## **Unser Ja zu einer Zugangshilfe zur Burghauser Burg-Anlage**

.....,

## **aber nach Erstellung eines Gesamtkonzepts und erfolgreicher Grüben-Belebung**

**Aktuelles zu den Plänen eines Aufzugs auf die Burg Trausnitz in Landshut** (siehe dazu auch das Kapitel „Schlagkraft eines Städte-Verbunds fraglich?“ weiter unten)

Am 14.10.2012 fand in Landshut die Abstimmung über ein Ratsbegehren mit folgender Fragestellung statt:

**„Sind Sie dafür, dass die Stadt das Projekt eines oberirdischen Burgaufzugs vom Dreifaltigkeitsplatz zur Burg weiter betreibt?“**

- Im Vorfeld wurden Gespräche mit den zuständigen Behörden geführt, eine Podiumsdiskussion abgehalten und in einer Ausstellung Varianten der oberirdischen und der bergmännischen Trassenführung (Machbarkeitsstudie durch Arbeitsgemeinschaft Bauer, beratende Ingenieure aus Landshut, und des Ingenieurbüros EDR - ebenfalls ohne Alternative, wie die Untersuchung durch die Fa. Doppelmayr in Burghausen - sowie eine touristische Potentialanalyse (Uni Passau) vorgestellt. Insgesamt also eine sehr aufwendige und sorgfältige Vorbereitung!

Eine bergmännische Lösung mit Tunnel und Vertikalauftzug erschien zuerst aus denkmalpflegerischen Gründen in Landshut als unproblematischer als ein oberirdischer Lösungsansatz (wie in Burghausen), wurde aber verworfen. Zum vorgeschlagenen schienengebundenen Schrägaufzug wurde zur konkreten Beurteilung seitens der Bayerischen Schlösser- und Seenverwaltung gebeten, zusätzlich eine dreidimensionale Animation zu erstellen. Diese sollte die Einbindungstiefe in den Burgberg, beziehungsweise die Ein- und Ausstiegssituation darstellen. Seitens der Schlösser- und Seenverwaltung als Hausherrin der Burg Trausnitz wurde für notwendige Maßnahmen zur barrierefreien Erschließung innerhalb

der Trausnitz eine finanzielle Beteiligung in Aussicht gestellt; eine Beteiligung an der Aufstiegshilfe wurde jedoch abgelehnt.

### **Angaben zu Investitionen (ohne Folgekosten):**

Oberirdische Lösung (2 Varianten): ca. 3,1 Mio € (inkl. Planungskosten, Stand Dez. 2011)

Bergmännische Lösung (3 Varianten): ca. 6 Mio €

Die FDP- Stadtrats-Fraktion Landshut plädierte ggf. für eine ausschließlich privat finanzierte und dann auch privat betriebene oberirdische Lösung.

### **Vorläufiges amtliches Ergebnis des Bürgerentscheids vom 14.10.2012:**

Bei einer Wahlbeteiligung von 43,9 % haben insgesamt 83,3 % der Landshuter Bürger mit „Nein“ gestimmt und sich somit gegen die Weiterführung des Projekts eines oberirdischen Burgaufzugs entschieden

Die bergmännische Lösung steht in Landshut auch aus Kostengründen nicht zur Diskussion (s.o.)

Kommentar FDP-Ortsverband Burghausen: „Wir sehen dies genauso kritisch, wie die Landshuter“ (siehe auch Burghauser Anzeiger vom 11.10.2012, Seite 30)

---

### **Einleitung**

Seit unserem Weißbuch zum Thema sind Jahre mit unterschiedlichen Fortentwicklungen der städtischen Planungen vergangen. Wirklichkeitsnahe Realisierungschancen im Bereich „Bayerischer Hof“ haben sich seinerzeit weitgehend zerschlagen. Es ist dann der Eindruck entstanden, dass der Zeitablauf die offene Diskussion zum Einschlafen gebracht hat. Im Gegensatz dazu wurde jedoch in sporadischen Presseberichten immer wieder deutlich, dass in der Stadtpolitik das Ziel eines Burgauszugs leider weiterhin Kosten durch Machbarkeitsanalysen, Studien etc. verursacht (siehe z.B. die Darstellung im „Altstadt Magazin Burghausen“, Ausgabe 1 vom Mai 2011) und BA-Bericht vom 23.7.2011. Damit verfestigte sich diese Idee in den Köpfen, ohne dass sich die Rahmenbedingungen verbessert hätten. Eine gravierende Änderung war allerdings eingetreten:

Die Varianten im Burgberg wurden durch Vorschläge für Aussenlösungen ersetzt, ebenfalls mit verschiedenen Varianten (siehe unten). Diese wären zwar billiger, aber wurden bereits auf 2,5 – 3 Millionen € geschätzt. Die Machbarkeit und die exakteren Kosten sollten durch ein abhängiges Unternehmen, die österreichische Lift-Firma Doppelmayr ermittelt werden. Jedoch ist auch das kurzlebig schon wieder überholt, siehe BA vom 17.12.2011. Die Bayerische Schlösser- und Seen-Verwaltung und alle zuständigen Behörden lehnten jede Art von Aussenaufzug ab. Was die Studie von Doppelmayr ergab, wurde bisher unter Verschluss gehalten. So will die Stadtverwaltung wieder zu einem Innen-Aufzug zurückspringen, der sowohl hinsichtlich Kosten, als auch Machbarkeit, Platzierung und – völlig ungeklärt – Betriebskosten die bekannten Probleme verschärft.

Ein ganz neuer Ansatz kommt aktuell auf Initiative der Stadt nun hinzu: Der Städteverbund Burghausen / Landshut / Passau, der 3 Städte unserer Region, die derzeit Interesse an einer besseren Erschließung ihrer Burgen/Festungen haben (BA vom 4.2.2012 und 15.2.2012). Außerdem ist vom neuesten Stand der Gräben-„Belebung“ aus der Stadtratssitzung vom 15.2.2012 zu berichten.

Unsere Vorstellungen fassen wir unter den folgenden Stichpunkten – ohne Gewichtung durch die Reihenfolge – zusammen und stellen sie zur Diskussion.

### **Versuche der Gräben-Belebung**

Im Stadtrat wurde berichtet: Die Versuche, die Eigentümer ungenutzter Läden und Schaufenster per Ansprache durch Anton Steinberger bei der Vermarktung und Verschönerung ihres Besitzes zu unterstützen, hatten in den letzten Monaten überraschend wenig Erfolg.

### **Schlagkraft eines Städte-Verbunds fraglich ?**

Wohl um die an den Vorhaben der 3 Städte maßgeblich beteiligte „Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser und Seen“ und der Denkmalsbehörden als Förderer zu gewinnen, wurde dieser lockere Interessenverband initiiert. Ein Erfolg bleibt aus unserer Sicht fraglich:

- zu unterschiedlich sind nahezu alle örtlichen Gegebenheiten (Größe der Städte, Bedeutung des Tourismus, Bekanntheitsgrad etc.)
- das Burghäuser Alleinstellungs-Merkmal „Weltlängste Burg“ wird verwässert.
- für Landshut kommt wohl nur ein Außenaufzug in Frage, der für Burghausen endgültig abgehakt wurde
- was die finanzielle Förderung angeht, machen sich die Städte in der derzeitigen Situation des Staates eher Konkurrenz, als dass sie sich unterstützen

Unser Fazit: Ein gewisser Sinn kann in dieser Aktivität für die Stadt vor allem darin liegen, die für die Ziele der Verwaltung dienliche Öffentlichkeitsarbeit am Kochen zu halten. Als Nebeneffekt ist ein engerer Schulterschluss für die angepeilte „Südostbayerische Straße der Burgen“ denkbar.

### **4 Jahrzehnte Gräben-„Belebung“**

Verschiedenste Gremien und Gedankengeber haben in den letzten 4 Jahrzehnten verschiedenste Konzepte zur Gräben-Belebung – größtenteils erfolglos – verfolgt. Diese Tatsachen dürfen wir nicht verdrängen. Sie legt nahe, dass diese Belebung für Burghausen nahezu unlösbar scheint. Dies bestätigt auch der BA-Bericht zum 25. Jubiläum des Vereins „Freunde der Altstadt“ vom 16.8.2011

### **Handwerkermeile**

Immer wieder wurde dabei in unterschiedlicher Form eine attraktive Ladenkette von altstadtgerechten Geschäften mit kundenorientierten Öffnungszeiten angepeilt. Die aktuelle Formulierung „Handwerker-Meile“ war dafür in jüngster Zeit ein populistisches, aber nicht zutreffendes Schlagwort: Attraktive Handwerksbetriebe (Schreiner, Keramiker, bald auch Glasbläser, der sogar Burghausen verlassen wollte, jetzt aber wieder eine Chance zum Bleiben

bekommen soll, siehe BA vom 19.5.2012) wanderten aus. Auch diese „Handwerker-Meile“ erlebt somit einen Tiefschlag nach dem anderen. Andere Geschäfte kosteten Steuergelder, waren aber aus vorhersehbaren, guten Gründen erfolglos (u.a. Friseur, ital. Spezialitäten-Geschäft, Espresso-Bar). Ein passender und allseits gelobter Leder-Fachmann wurde an falscher Stelle zu weit draußen angesiedelt, zog dann um in Richtung Bichl, wird aber wohl bald wieder verschwinden, weil die Feuchtigkeit des Anwesens In den Gruben 173 wohl sich mit diesem Handwerk nicht verträgt.(ist übrigens ein Problem aller Betriebe, die Stoffe, Verpackungsmaterial, Kartons etc. über längere Zeit lagern müssen, auch des Glaspunkts !)

Der Einzug des „Radl-Metzgers“ und des Inn-Salzach-Kuriers sind derzeit der einzige Neuzugang. Die Realisierung einer Handwerksmeile bleibt trotzdem ein Wunschtraum. Immer wieder auftauchende, hoffnungsweckende Ankündigungen (wie Auktionshaus u.a.) erweisen sich als Luft.

Nach wie vor sehen wir trotzdem eine Handwerker-Meile, die kein Meilchen sein darf, als einzig verfolgenswerte Voraussetzung für eine Belebung der Gruben an. Es ist ein Konzept, das zur Altstadt passt. Weitere Gaststätten o.ä. sind dagegen, vor allem im Sinne der Anwohner, unerwünscht.

### **Henne und Ei-Frage**

Zur Rechtfertigung der Kosten einer irgendwie gearteten Zugangs- oder Aufstiegshilfe (nach den bisherigen Diskussionen / Konzepten wäre der Begriff „Abstiegshilfe“ angebrachter) sind die Lösung der Verkehrsfragen, im Besonderen für Busse, und eine vorhandene, belebte Gruben Voraussetzung. Umgekehrt, bauend auf Erwartungen (siehe oben), wird kein Schuh draus! Erst eine einigermaßen attraktive, belebte Gruben rechtfertigt eventuell die entstehenden Kosten, aber innerhalb eines Gesamt-Konzepts, das einen vielseitigen Tourismus und die Lösung der Verkehrsfragen einbindet. Zweckdienlich könnte die Einbindung der Burghäuser durch ein Bürgerbegehren, einen Bürgerentscheid sein (siehe Stuttgart-21-Problematik). Hierbei könnte das „Bürgerforum Altötting“ eine hilfreiche Plattform werden.

### **Burg als historisches Verteidigungs-Bauwerk**

Der Charakter der Burghäuser Burg als Verteidigungsanlage wurde in den 80er Jahren kostenaufwendig, u.a. durch Fällen und Hubschrauber-Ausfliegen der Großbäume, durch die laufende Ziegen-Beweidung oder den Weinbau, wieder hergestellt. Aus gleichem Grund fand man auch in der Vergangenheit allenfalls nur einen Burgaufzug im Berginnern als evt. tragbar. Dann kam der Schwenk zu einem Aussen-Schrägaufzug am Burghang in die Diskussion. Unabhängig vom Standort und den möglichen Ausführungsvarianten missachteten solche Pläne historische Treue, sämtliche Positionen des Denkmalschutzes, verschandelten in jedem Fall die Burganlage und konterkarierten bisherige Vorgaben und Investitionen für ein Altstadt-Ensemble. Vordergründige kommerzielle Überlegungen dürfen hier auch zukünftig nicht bestimmend werden. Selbst wenn man „transparente“ Lösungen, die also einen Eingriff in die Burgmauern vermeiden oder diese überbrücken, hätte finden können, wäre dies für Burghäuser ein „Alptraum“, ähnlich wie ein früher bereits abgehaktes Kurzentrum am Wöhrsee oder gar ein „Verstecken“ der Aufstiegshilfe auf der Wöhrsee-Seite. Der weitere Nachteil dort: die noch schlechtere Erreichbarkeit. Wie sich heute zeigt, bestanden diese Einwendungen zu Recht.

### **Utting-Haus**

Das von der Stadt erworbene Utting-Haus am Bichl (In den Gruben 169, Flurnummern 454 und 456) ist weder als Parkhaus (fehlende Kosten-Nutzen-Relation), noch als alternativer

Zugang / Standort für einen senkrecht nach oben führenden Außen-Burgaufzug geeignet, vor allem auch wegen der nicht herstellbaren, vernünftigen Anfahrbarkeit / Parkmöglichkeiten für Busse. Der Weg zu Busparkplätzen am Vermessungsamt ist nach heutigen Gewohnheiten zu weit (siehe Stichwort „Trends im Tourismus“). Ob der aktuellste Vorschlag – die Aufstiegshilfe vom Utting-Flurstück über weitere Grundstücke (In den Gruben 168 und ggf. 166, Flurstücke 457/1, 461/1) hinweg nach oben und dann zu Fuß nach Norden am Steilhang in den Abschnittsgraben (die „Löwengrube“) und von dort mit einem 2. Aufzug (die vorhandene Treppe ist nicht nutzbar) auf den Waffenplatz zu führen – eine tragfähige technische Lösung hätte sein können, musste erst durch eine Studie geprüft werden. Die alleinige Beauftragung einer Liftbau-Firma (Doppelmayr) mit dieser Voruntersuchung ohne Einschaltung von Wettbewerbern und unabhängigen Sachkundigen war zumindest ungeschickt. Auch die jetzige Überlegung, den Innen-Aufzug von hier zu starten, wird sich wegen der längeren Tunnel-Lösung für eine Bergstation „Kornstadl/Zeughaus“ bzw. einer denkbaren Bergstation „Hauptburg“ (die kein Louvre-Innenhof ist) erübrigen. Zudem hat sich während des Adventsmarkts 2011 am Bichl gezeigt, welchen Charme die Altstadt-Gewölbe für eine vielfältige und häufigere Nutzung entwickeln könnten. Dies würde durch eine Nutzung als Lift-Zugang allein aus Platz- und Sicherheitsgründen zunichte. An der Situation am Bichl ändert sich auch nichts durch den Erwerb des Scherer-Hauses In den Gruben 168 durch die Stadt. Auch hätten sich, wie man erst jetzt weiß, Hang-Instabilitäten (siehe Pfarrheim St. Jakob) im gesamten Hangbereich für einen Außenaufzug als risikoreich erweisen können. Ob nun wieder der Bereich um den „Bayerischen Hof“ an Realisierbarkeit gewinnt, bleibt abzuwarten. Vermutlich sind dort die im Weißbuch angeführten technischen Risiken schwerwiegend.

### **Bader-Bauern-Platzl**

Am allermeisten würde die fast berühmte Aussicht auf die Hauptburg durch eine Anlage an dieser Stelle beeinträchtigt, auch von Österreich aus gesehen. Gerade erst hat man zudem die Burg in diesem Bereich durch die öffentliche Zugänglichkeit des oberen Zwingers massiv aufgewertet. Jetzt würde man dies und das gesamte Altstadt-Ensemble (Platzl, Mautner-Schloß und -Straße, Spitalgasse, Mittergasse) und die Stätte der letzten erhaltenen südlichen Stadtmauer-Reste beim Bader-Bauer schädigen. Die gerade vollzogene Verschönerung dieses Platzes bestätigt unsere Vorstellungen. Das Verkehrsproblem für die erwarteten Nutzer-Ströme wäre ähnlich dem am Bichl kaum lösbar. Die positive Haltung der Schlösser- und Seen-Verwaltung hierzu ist uns unverständlich. Schließlich hat sie sogar die eigentlich ertragbare Aussichts-Plattform am sehr engen „Oberen Zwinger“, die während der Landesgartenschau 2004 den Ausblick nach Süden und auf den weitläufigen „Unteren Zwinger“ ermöglichte, abbauen lassen. Wir teilen hier die kritische Einschätzung von BM Steindl zu diesem Standort. Sie hat sich aktuell als stichhaltig erwiesen.

### **Trends im Tourismus**

Die Trends und Erwartungen im Tourismus-Geschäft in unserem Zielbereich liegen wohl überwiegend bei Kurz-, Städte-, Ausflugs-Reisen und bei Durchreisenden. Man will immer mehr in immer kürzere Zeitspannen hinein packen. Dies gilt vor allem für Bus-Reisen, verstärkt bei Älteren und Gruppen. Die Wege vom Cura-Parkplatz zur Hauptburg und zurück sind angeblich zu lang, anstrengend oder zeitraubend. Warum sind es dann die gleichlangen Wege über die Burg hin und zurück durch die Altstadt / Gruben nicht ?

Unsere Erfahrungen und Schlussfolgerungen lauten für die Mehrheit der Besucher eher: Ist die Burganlage oneway erst einmal besichtigt, würde die Abstieghilfe „Burglift“ genutzt, um im

Tal in Bus/Auto zu steigen und ab nach Marktl / Altötting / Salzburg / Bäder-Dreieck ! Es sei denn, eine attraktive Gruben lockt. Die Gastronomie (in den Gruben tagsüber übrigens unbedeutend) und der Stadtplatz alleine reichen nicht.

Außerdem stimmen uns die nicht übertragbaren Erfahrungen mit der Nutzung von Aufzügen zu eigentlich attraktiven Zielen in Salzburg (Festungsbahn – Höhenunterschied 99 m, Kapazität 55 Personen; Mönchberg-Aufzug 60 m, Kapazität 17 Personen), Heidelberg (Standseilbahn Schloß – Höhenunterschied 69 m, Kapazität 130 Personen), Riegersburg/Steiermark (Daten fehlen noch) und Graz (Schloßberglifte – Höhenunterschied 77 m / Kapazität 15 Personen und Schlossberg-Standseilbahn / Kapazität 58 Personen) skeptisch.

Im zukünftigen Tourismus-Konzept muss natürlich auch die Erkenntnis einfließen, dass die Veranstaltungsdichte in Burghausen insgesamt das Verträgliche zu überschreiten droht.

### **Betriebzeiten / Betriebskosten**

Ein Nebenbedenken ist: Aufzüge sind attraktive Ziele für Vandalismus (siehe aktuell Tiefgaragen / Bürgerhaus / Stadtpark). Daher wären die Betriebszeiten einer Zugangshilfe auch ausschließlich auf die Tageszeiten beschränkt, obwohl gerade eine Nutzung für „Spätheimkehrer“ nach Veranstaltungs- und Gastronomie-Besuchen auf der Burg (Dürnitz / Museen / Burg-Café) wünschenswert sein könnte. Neben den exakt ermittelten, nicht nur geschätzten Investitionen spielen natürlich auch die Betriebskosten und Folgekosten eine massive, noch nicht belegte Rolle.

**Fazit**

Nach wie vor ist ein mit allen Betroffenen abgestimmtes Tourismus- und Verkehrsführungs-Konzept eine bedingungslose Voraussetzung für weitere Planungen einer jeden Burg-Zugangshilfe. Ein solches Konzept fehlt bisher komplett. Daran ändert auch nichts die zu begrüßende neue Imagebroschüre der Stadt. Im Gegenteil: Sie verstärkt die Bedeutung des Begriffs „längste Burg“ für unser Gesamt-Image durch die Wirklichkeit ! Eine Zugangshilfe würde daraus mit einem Schlag die „kürzeste Burg-Anlage“ machen, das Geld fürs Stadt-Marketings wäre zusätzlich zum Fenster hinaus geworfen. Ein Schritt in die falsche Richtung also. Das Geld wäre besser für andere Stadt-Ziele mit Zukunftswirksamkeit angelegt.

Das Projekt darf kein unbedingt durchzupaukendes Prestige-Projekt werden. Es muss vielmehr aus unserer Sicht auch derzeit ein für die ferne Zukunft angedachtes Schubladen-Vorhaben mit sehr untergeordneter Priorität bleiben. Eine gangbare Lösung der „Mobilitäts-Probleme“ wäre die Wiedereinführung von Elektro-Shuttles/Kleinbussen/Vans (alternativ: Hybrid- bzw. Gas-Antrieb) nach einem verbesserten, nutzer- und kostenfreundlichem Konzept. Dies muss beinhalten: Fahrzeuge mit max. 9 Plätzen (Personenbeförderungsberechtigungsschein notwendig, wenn auch bei 6 kmh unsinnig), flexible, bedarfsorientierte Fahrzeiten und Haltepunkte, Linienführung als Schleife/Rundkurs Burg-Altstadt-Burg (alternative Anbindung an Citybus ist weniger optimal), Pendelbetrieb, keine fixen Fahrpläne, Betrieb innerhalb festgelegter Zeiten (evt. mit Mittagspause).

Erprobt werden könnte dies Konzept optimal und kostengünstig (Leasing plus Nutzung des noch vorhandenen Elektro-13-Sitzers „Spartakus“ von Brodschelm, z. B. mit pensioniertem Fahrer) während der Burg- und Altstadtbelastungen anlässlich der Landesausstellung 2012. Dieser mehrfach gemachte Vorschlag wird wenigstens zum Teil dankenswerterweise umgesetzt (siehe BA vom 20.3.2012 und 23.6.2012). Ob die Batterien während des langen Stillstandes des „Spartakus“ seit 2004 gelitten haben, wird sich herausstellen (Info von Batterie-Fachleuten).

## **FDP-Weißbuch**

# **für eine verbesserte Verbindung / Attraktivität von Burg / Neustadt und Stadtplatz / Altstadt und zur "Zukunfts-Vision Burgaufzug"**

(Stand 19.2.2008)

<b>1) GRUNDLAGEN:</b> .....	<b>9</b>
<b>2) TECHNISCHE VARIANTEN FÜR EINE "AUFSTIEGSHILFE" (BURGAUFZUG)</b> .....	<b>10</b>
<b>3) ALTERNATIVE TECHNISCHE / LOGISTISCHE LÖSUNGEN MIT GLEICHEN ZIELEN FÜR BURGHAUSEN</b> .....	<b>12</b>
<b>4) AUSWÄRTIGE BEISPIELE</b> .....	<b>12</b>
<b>5) KOSTEN / FINANZIERUNG</b> .....	<b>13</b>
<b>6) KOSTEN-NUTZEN-ANALYSE</b> .....	<b>14</b>
<b>7) FOLGEKOSTEN</b> .....	<b>14</b>
<b>8) UMFELD DENKMALS-, ENSEMBLE- UND UMWELT- SCHUTZ</b> .....	<b>14</b>
<b>9) BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT / ÖFFENTLICHE MEINUNGSBILDUNG / BÜRGERBEGEHREN</b> .....	<b>15</b>
<b>10) INTERESSEN-GRUPPEN / LOBBYISTEN</b> .....	<b>16</b>
10.1 TOURISMUS- UND VERKEHRS-KONZEPT.....	18
10.2 BURGFÜHRER-VEREINIGUNG .....	18
10.3 DAS KAPITEL "HÖCKETSTALLER" .....	19



11) WAS TUN MIT DEN VIELEN MILLIONEN € ANSTATT ? / STICHWORT "SOZIALE STADT" 20

12) SCHLUßFOLGERUNGEN: ..... 23

## 1) Grundlagen:

Immer wieder tauchten in der Vergangenheit mehr oder weniger utopische Vorschläge zur Lösung von bestehenden oder vermeintlichen Problemen rund um Burg und Altstadt auf - meist verursacht durch unsere topographischen Gegebenheiten:

Seien es Probleme der Erreichbarkeit oder der Verbindung Altstadt-Neustadt (Schräg-Aufzug), des Parkens (Burgberg-Tiefgarage / Anton Barbarino, Parkhaus oder Parkdeck Zaglau), der Altstadt-Belebung (Sanierung, Überdachung der Gräben), der Attraktivitäts-Steigerung für den Tourismus (Kur-Zentrum Herzogsbad / August Geith, Wiederauferstehung der Seefeste, Anlage eines Zeltplatzes am Wöhrsee).

Allen gemeinsam war schon früher das Argument: Wir als reiche Stadt haben ja das Geld.

Schon vor vielen Jahrzehnten, als die Altstadt noch stärker bevölkert war, gab es Pläne, den Zugang der Bewohner zum Wöhrsee durch einen Durchstich zu erleichtern.

Aktuell gipfelten diese Vorstellungen in letzter Zeit in der "Vision Burgaufzug" und zwar bevorzugt in der Version eines im Burgberg "versteckten" Aufzugs. Hier wurden die Bemühungen von der Stadtverwaltung in der letzten Zeit intensiver vorangetrieben, gleichzeitig aber versichert, eine Priorität sei nicht vorgesehen.

Derzeit kocht das Thema wieder heftig hoch:

Das Wahljahr 2008 naht. Die Politik bemächtigt sich des Themas. Es drohen voreilige Entscheidungen und unwiderrufliche Festlegungen für oder gegen ein – da sind sich alle einig – nicht dringliches Projekt. Dann wieder folgt der gegenteilige Hinweis: Bis zur Wittelsbacher-Landesausstellung 2012 müsste alles fertig sein. Das würde wohl heißen: endgültige Entscheidung Ende 2008 !?

**Übrigens:** Die über 2000 Unterschriften der Burghauser Befürworter einer "Besseren Lösung" für die Burg-Problematik waren in der großen Mehrheit von Älteren über 65 Jahren !!

Wir versuchen in der Folge möglichst viele der bisher vorgebrachten Gesichtspunkte zusammenzufassen, sie abzuwägen und die Prioritäten von Interessengruppen – inklusive unserer eigenen, liberalen, bürgerfreundlichen Meinung – deutlich zu machen.

Benutzt und ausgewertet wurden dazu Stadtratsprotokolle öffentlicher Sitzungen seit etwa dem Jahr 2000, Medienberichte, Leserzuschriften, Interviews mit Betroffenen und Meinungsbildnern, sowie Besichtigungen vor Ort. Zu den Leserzuschriften ist anzumerken, dass deren Partei-Orientierung – überwiegend bekannt – berücksichtigt werden müßte. Auf den möglicherweise verfälschenden Einfluß von aktiven Lobby-Gruppen auf TED-Umfragen wird hingewiesen.

## 2) Technische Varianten für eine "Aufstiegshilfe" (Burgaufzug)

Voraussetzung für jedes Unterfangen dieser Größenordnung ist, dass es den hohen Anforderungen an eine zukunftsweisende Nachhaltigkeit voll gerecht wird, die auch von Kommunen verlangt wird.

Die Sondierung der auf Grund unserer Topographie beschränkten sinnvollen Möglichkeiten für eine Aufstiegshilfe zur Verbindung von Alt- und Neustadt / Burg schloss im Wesentlichen folgende Örtlichkeiten ein, wobei der Begriff "Aufstiegshilfe" sowohl die sichtbaren und als auch die "versteckten" Varianten umfasst (senkrechter bzw. Schräg-Aufzug, Standseilbahn, Rolltreppe, "Event-Aufzug", Kabinenbahn u.a.):

- im Bereich "Baderbauern-Platzl"
- in den Gruben am Bichl
- beim städtischen Grundstück der Hans-Stetheimer-Schule bzw. ehemalige Glaserei Pflug / Kirchplatz
- beim Geistwirt-Gaßl
- beim Hotel "Bayerischer Hof"
- im Bereich Hofberg / ehemalige Salesianer / Musikschule / Maria-Ward-Grundstück als einzig sinnvolle Verbindung von Alt- und Neustadt zum Cura-Platz / Glöcklhofer quasi als kontinuierlicher Citybus-Ersatz (UWB-Vorschlag), wenn die Aufstiegshilfe überwiegend für Burghäuser sein soll.

Wegen der besten Effekte, der zentralen Lage sowohl in der Mitte des Stadtplatzes als auch einem passablen Platz auf der Burg und den bautechnischen Besonderheiten / Vorteilen, vor allem aber auch wegen der verkehrsmäßigen Erschließung / Anfahrbarkeit konzentrierten sich weitergehende Überlegungen konkreter auf den Bereich "Bayerischer Hof" (siehe Kapitel 10.3 Höckestaller).

Auch hier werden Varianten diskutiert:

1. ohne Durchstich zum Wöhrsee (**L-Variante**, also Tunnel etwa bis Burgberg-Mitte, dann senkrechter Aufzugsschacht nach oben - mit oder ohne zusätzliche parallele, durch Brandschutz-Maßnahmen abgetrennte Fluchttreppe = Sicherheitsaspekte / Notausgänge -, endend im Bereich Zeughaus). Die Zahl und Größe der angedachten Kabinen (2 Kabinen statt 1 verdoppeln den Schacht-Querschnitt und fast auch die Kosten dieser Gewerke!!) und andere Details sind offen. Gestaltung der "Bergstation" ist umstritten bzw. offen. Völlig unerwartet kommt angeblich ein Enden im teilweise ungenutzten Gebäude des Zeughauses selbst nicht mehr in Frage (??). Könnte aber ggf. eine optimale Lösung sein (Denkmalschutz, siehe auch sonstige bisherige Auflagen und Entscheidungen der Vergangenheit im Burgbereich). Länge der Tunnelstrecke ca. 60 - 80 m. Damit verbunden sind unvermeidbar nicht zu unterschätzende psychologische Akzeptanz-Probleme für manche Tunnel-Nutzer.

2. mit Durchstich zum Wöhrsee (**T-Variante**, also Fortsetzung des Tunnels nach dem senkrechten Schacht weiter bis zum Wöhrsee, macht möglicherweise zusätzliche Fluchttreppe / Notausgang überflüssig, erleichtert vermutlich den Abtransport des Aushubs, erschwert die Sanierung der Baustelle im Landschaftsschutzgebiet).

Länge der Tunnelstrecke ca. 175 m. Damit verbunden sind verstärkt und unvermeidbar nicht zu unterschätzende psychologische Akzeptanz-Probleme für manche Tunnel-Nutzer (siehe dazu auch frühere Stadtrats-Diskussionen im Zusammenhang z.B. mit kurzen, unterirdischen Tiefgaragen-Zugängen).

Je nach Ausführungsform ändern sich auch die Brandschutz- und Sicherheitsauflagen (Fluchtwege, Notausgänge, Belüftung). Sowohl ein Fluchtweg im Aufzugschacht, als auch in den Tunnels muss in separaten, durch Brandschutztüren abgetrennten, rauchdichten Treppen- bzw. Tunnelbereichen mit einer gesetzlich nach der Besucher-Frequenz-Zahl festgelegten Mindest-Breite eingerichtet werden.

Die Baugenehmigung liegt nicht allein bei der städtischen Behörde. Es wirken Staatliches Hochbauamt, Landratsamt, Schlösser- und Seen-Verwaltung, Innenministerium u.a. mit.

Für die Gestaltung der Ausstiegsebene eines Aufzugs wurden von den Architekten 2 zuerst schwer vorstellbare Varianten vorgestellt (siehe BA vom 16.6.2007), die wegen unterschiedlicher Mängel neuen Vorschlägen weichen werden. Diese zielen auf ebenerdige Ausstiegsbauwerke in Verlängerung der Kornstadel-Achse, so dass der mittige Burgweg und die historischen Blickachsen erhalten bleiben. Andererseits könnte man sich aber auch eine denkmalgeschützerisch gewöhnungsbedürftige Kombination von alter Bausubstanz mit einem modernen Gegenpol (transparenter Glaswürfel) vorstellen (siehe die moderne Pyramide im denkmalgeschützten Louvre, einmal heiß umstritten, heute weltweit gelobt).

Unsicherheiten bestehen immer noch hinsichtlich der Gesteins-Struktur/-Festigkeit / der Sand- und Locker-Schichten im Wechsel mit Nagelfluh und Sedimentgesteinen im Bergrücken in Abhängigkeit von der endgültigen Schacht-Plazierung, und zwar auf der gesamten Schachthöhe (ca. 60 m) und damit Unsicherheiten der Statik für den Schacht und das Bauwerk insgesamt, somit auch für die Gesamtkosten. Welche Probleme ergeben sich ferner durch Niveau-Unterschiede (ca. 15 m) zwischen Eingang am Stadtplatz und Ausgang am Wöhrsee? Die Grundwasser-Situation und die Entwässerung bei Starkregen ist in allen beiden Varianten auch kostenmäßig zu berücksichtigen.

Ein Planungsauftrag wurde an das Büro EDR am 20.7.2007 für einen weiteren Detail-Schritt in nichtöffentlicher Stadtrats-Sitzung vergeben. Diese Firma war bereits früher in Burghäuser Burg-Projekte (Tiefgarage im Burgberg) und in Voruntersuchungen eingeschaltet und hat einschlägige Erfahrungen (z.B. Tiefgarage im Burgberg in Landsberg/Lech)

### **Übrigens:**

Ein Tipp vom Städtepartnerschaftsverein (SPV) für eine hilfreiche Klärung im Vorfeld: In unserer Partnerstadt Hohenstein-Ernstthal mit ihrer großen Bergbau-Vergangenheit gibt es Fachleute mit Erfahrungen mit dem Niederbringen von Schächten, mit Wasser-Führung und Entwässerung, mit den speziellen Sicherheits- und Brandschutz-Auflagen in vergleichbaren Anlagen (Besucher-Schaubergwerke), mit den Problemen des Gangart-Transports (Aushub). Diese könnten kostenlos "angezapft" und genutzt werden ("Freundeskreis Geologie und Bergbau e.V.", Vorsitzender Dipl.-Ing. Stefan Köhler, Tel. 03723-412003, ist pensionierter

Bauamtsleiter H-E). Auch als Gutachter über von anderer Seite vorgelegte Planungen kommen die Geologen in Frage. Gutes Beispiel der Vergangenheit: Erfolgreiche Beratung der Fachleute aus Ptuj bei der Anlage unseres Weinbergs.

**Ferner:** Bei dem in manchen Diskussionen angeschnittenen Turrell-Projekt handelte es sich um die Vision des amerikanischen Land-Art Künstlers James Turrell, in den Burgberg eine 28 m hohe Kaverne zu hauen (das Business Center ist ca. 26 m hoch) und mit dramatischen Lichteffekten in ein Kunstwerk mit hoher Anziehungskraft zu verwandeln. Das mit dem Künstler vor Ort im Vorfeld der Landesgartenschau bereits im Jahre 2002 besprochene Projekt wurde als undurchführbar ad acta gelegt.

### 3) Alternative technische / logistische Lösungen mit gleichen Zielen für Burghausen

Offene Aufstiegshilfen sind zwar vermutlich kostengünstiger, aber noch schwerer mit Burgcharakter, Ensemble und Denkmalschutz zu vereinbaren. Starke Eingriffe in Burgmauer-Bereiche sind nötig. Außerdem sind sie nicht ganzjährig nutzbar (Witterung, Eis, Schnee), müssten somit in jedem Fall überdacht sein.

Als einzige in jeder Hinsicht vertretbare Alternative bleibt also die bessere Erschließung der Burg und ihrer Verbindung mit der Altstadt durch eine verbesserte, durchdachte Lösung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Citybus + Elektropendelbus). Sie befindet sich aussichtsreich in der Erprobung und bietet kostengünstige, dem Bedarf anzupassende Rahmen-Bedingungen (siehe auch Kapitel 10.2 "Burgführer-Vereinigung"). Stichworte: Zahl, Größe und gegebenenfalls Wetterschutz der Elektro-Fahrzeuge, angepasste Qualifikation der Fahrer (bevorzugt: solche ohne Bus-Führerschein), individuelle Audio-Information, Bedarfshalte auf der Strecke, Diskussion der Gebühren / Tarife bis hin zur Freifahrt,

Diverse betroffene Interview-Partner machen sehr hilfreiche, den ganz individuellen Bedürfnissen angepasste und leicht zu verwirklichende **Vorschläge:** Leihweise Bereitstellung von Gehhilfen - bereits privat vielfach im ganzen Stadtgebiet von Gehschwachen genutzt (die wie Gepäckwägen an Bahnhöfen / Flughäfen oder Einkaufswägen an Supermärkten bei den Fahrradständern gegenüber Fotomuseum angeboten werden können), von Leih-Fahrrädern und Leih-Sonnen- bzw. Regenschirmen, sowie die Aufstellung von mehr Ruhebänken auf der Strecke (siehe auch Kapitel 10.2 "Burgführer-Vereinigung").

### 4) Auswärtige Beispiele

Es gibt Erfahrungen sowohl mit dem Bau, den Investitionskosten, dem Betrieb und den Folgekosten ähnlicher Aufstiegshilfen. Diese sind leider weitgehend noch nicht ermittelt und dokumentiert bzw. noch nicht in die Überlegungen einbezogen worden. Diese Lücke muss vor einer Entscheidung unbedingt verlässlich geschlossen werden.

Genannt wurden in der Diskussion:

- Salzburg mit Festungsbahn und Mönchberg- Aufzug
- Bergrücken-Durchstich + Aufzug in Ischgl im Paznaun-Tal / Tirol zur Verbindung von altem Dorf mit neuem Ortskern / Hotelzentrum und den Lift-Talstationen
- Landshut (vage Pläne für Burg Trausnitz)
- Kabinenbahnen / Aufzüge an diversen privaten Burgen / Schlössern in Deutschland.

Diese Beispiele sind allerdings wegen völlig unterschiedlicher örtlicher, historischer und touristischer Gegebenheiten nur ganz bedingt auf Burghausen übertragbar, gehören aber zu einem vollständigen Bild. Vor allem fehlten oder fehlen im Gegensatz zu Burghausen bei diesen Beispielen alternative Verbindungen zwischen Stadt und Burg mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder das Umfeld war / ist unsensibel oder es gab gar – als am wenigsten überzeugendes Argument – öffentliche Fördermittel.

## 5) Kosten / Finanzierung

Die Stadt hat im Grunde die nötigen finanziellen Mittel, auch für die aufwendigsten Lösungen (siehe aber Kapitel "Alternative Verwendung der Steuergelder"). Bisher wird der weite Spielraum von 4 – 7 Mio. € Investitionen für einen Burgaufzug im Berg genannt, ohne dass das damit umfasste Maßnahmen-Paket exakt beschrieben wurde. Das wäre Voraussetzung für eine weitere Bewertung, nicht nur im Stadtrat, sondern auch in der Öffentlichkeit.

Die Möglichkeit, einen privaten Investor und Betreiber einzuspannen, wurde noch nicht erörtert. Das ist unserer Meinung nach unerlässlich. Ein solches Modell bietet viele Vorteile: Privatisierungs-Vorhaben öffentlicher Aufgaben sind allerorts im Gange und entsprechen heute nicht nur liberaler Politik. Die wirtschaftliche Seite wird von vornherein kritischer durchleuchtet und wirkungsvoller hinterfragt. Private reagieren flexibler. Örtliche Investoren und Banken könnten bevorzugt eingebunden werden. Risiken werden nicht mit Steuergeldern abgedeckt.

Bei der Baumaßnahme selbst wären von vornherein hohe Zusatzkosten durch den schwierigen Abtransport des Aushubs zu berücksichtigen, der sich nach Ansicht der Planer über fast ein Jahr hinziehen würde. (enge Zufahrten auf Grundstück Höcketstaller, enge Tordurchfahrten auf der Burg, enges Wöhrtor. Neben kleinen LKW-Kippern hat man also sicher auch an Loren (= Hunde) oder Förderbänder zu denken. Der Abtransport des Aushubs bei der T- Lösung (Wöhrsee-Durchstich) ist effektiv nur über die Zufahrten durchs Landschaftsschutzgebiet von St. Johann / Am Pulverturm oder Herzogbadstraße möglich. Auch die Wiederherstellung der Wege muß berücksichtigt werden.

## 6) Kosten-Nutzen-Analyse

Eine Kosten-Nutzen-Analyse macht heutzutage jeder Geschäftsmann. Von jedem Existenzgründer wird sie zwingend verlangt.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse zum Burgaufzug – und zwar abhängig von der Art der Ausführung – ist bisher nicht einmal im Ansatz publiziert worden. Das war bisher auch nicht möglich. Man stützt sich ja mehrheitlich zu sehr auf Vermutungen. Tragfähige Aussagen zu definitiven Kosten für klar umrissene Projekte sind noch nicht auf dem Tisch. Die bisherigen Aussagen schwanken zwischen 4 und 7 Millionen Euro (siehe auch Kapitel 10.1 "Tourismus-Konzept"). Die Nutzung dieser Investition ist maßgeblich auf ca. 6 Saison-Monate des Jahres beschränkt.

Nicht zu vergessen sind die positiven Wirkungen einer jeden Investition auf verschiedene Bereiche der Wirtschaft, bevorzugt bei Vergabe im regionalen Bereich:

- Arbeitsplätze werden geschaffen oder gesichert (Baugewerbe, Aufzugshersteller, Planungsbüros, Handwerker, Dienstleister, Gastronomie-Bereich etc.)
- mehr Touristen bringen möglicherweise mehr Geld, wenn sie denn auch länger bleiben.

## 7) Folgekosten

Die Folgekosten sind völlig offen und zudem von einem noch nicht vorliegenden Nutzungskonzept (z.B. vollautomatischer Betrieb? Notstrom-Aggregate oder Handkurbel-Betrieb? Betriebszeiten – Sommer, Winter, Wochenenden, wie viele Monate, nach Einbruch der Dunkelheit? Sonderbetriebszeiten bei Events vieler Art auf der Burg? etc. – , Personal-Einsatz, Fahrpreise, evt. sogar privater Betreiber/Investor) abhängig und massiv von dem technischen Aufwand beeinflusst. Dazu kommen Kosten für Wartung von Aufzug / Kassenautomaten, Unterhalt, Reparaturen, technische Revision, Belüftung und Beleuchtung, Betriebs-Strom, Reinigung, Bedienungs-Personal, Sicherheitsdienst, Berücksichtigung der Witterungseinflüsse, Entwässerung von Schacht, Zugängen und Tunnel.

### Übrigens:

Wenig Beachtung wurde bisher auch dem Thema "Energiesparen" geschenkt, das die Stadtpolitik bisher bestimmte (Ausnahmen gibt es zwar bereits: Unsere moderne Brunnenanlagen). Wir hoffen hier auf eine erstrebenswerte Neuauflage eines Energiespar-Konzepts. Ganz vorbei kommt auch die Stadt nicht an der Diskussion zum Klimawandel und an den daraus resultierenden Bundes- und Länder-Erlassen in der nahen Zukunft.

## 8) Umfeld Denkmals-, Ensemble- und Umwelt- Schutz

In der Vergangenheit wurde der Charakter und die Anlage unserer Burg stets als Verteidigungsburg ernsthaft herausgestellt. Sie ist seit dem 16. Jahrhundert wie wenige Burgen im Lande nahezu unverändert. Aufwendige Abholz-Aktionen und andauernde Pflegemaßnahmen wurden vor diesem Hintergrund veranlasst. Überlegungen zum Denkmalschutz fielen der biblische Garten, manche Bäume (zum Glück bisher nicht der ökumenische Pavillon) u.a. zum Opfer. Die Ausstellung moderner Plastiken auf der Burg rief Begeisterung und Protest hervor. Geblieben ist nichts davon. Daraus ist zu schließen, dass die Denkmal-Schützer auch im Hinblick auf jede Art vor Aufstiegshilfen sehr strikte Maßstäbe anlegen (siehe auch Dürnitz). Das Ensemble Burg / Altstadt als Aushängeschild der Stadt verdient dieses restriktive Verhalten in besonderem Maße.

Verbesserte Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse von Behinderten sind im baulichen Bereich der Burg in bestimmten Abschnitten jedoch noch möglich (siehe auch Kapitel 10.3 "Burgführer-Vereinigung"). Es muss aber eine Interessen-Abwägung geben: Bessere Zugänglichkeit (mit Rollstuhl, Gehwagen, Stöckelschuhen) darf nicht zwangsläufig zur Versiegelung der Wege oder Strangulierung des historischen Bildes führen. Die in der ganzen Stadt platzgreifenden Bemühungen um Entsiegelung verdienen auf der Burg und in der Altstadt, vor allem am Stadtplatz, besondere Beachtung.

Die enorme finanzielle Opferbereitschaft der privaten und öffentlichen Hand zum Erhalt oder Wiederherstellung historischer Substanz in Altstadt und Burg in der Vergangenheit muß gewürdigt bleiben und darf nicht dem Tourismus geopfert werden.

Die Bayerische Schlösser- und Seen-Verwaltung hält sich derzeit verständlicherweise solange bedeckt, bis konkrete Pläne vorgelegt werden (s.a. oben zum bisherigen restriktiven Verhalten bei Veränderungen auf der Burg und die Hinweise im Kapitel 2 "Technische Varianten"). Erst dann ist ein entscheidendes Ja oder Nein zu erwarten.

## **9) Beteiligung der Öffentlichkeit / Öffentliche Meinungsbildung / Bürgerbegehren**

Nach der Vorlage einer aktuellen Unterschriftenliste mit über 2000 Unterschriften vom Juli 2007, die einen Burgaufzug für unangemessen halten, lässt sich eine weitere Bürgerbeteiligung kaum umgehen. Dabei ist nicht unerheblich, in welcher Form dies passiert.

Es wird vorgebracht, dass dies sehr komplexe Thema sich schwerlich für eine Volksbefragung eignet. Andererseits wäre ein offizielles Bürgerbegehren in seinen rechtlich abgesicherten Stufen am unanfechtbarsten. Außerdem könnte das Kosten-Argument wegfallen, wenn man das Begehren ggf. gleichzeitig mit der Kommunalwahl 2008 bzw. zeitlich wegen des Zeitbedarfs für weitere Abklärungen sinnvoller mit kommender Landtags- oder Bundestagswahl abwickelt.

Dazu gibt es 3 wesentliche Möglichkeiten / Voraussetzungen:

1. Eine generelle Grundsatz-Abstimmung ohne die Vorlage und Diskussion aller Details, sozusagen "aus dem Bauch heraus".

Vorteile: Man erfasst rasch und ohne massive Kosten das Stimmungsbild in der Bevölkerung und kann sich aufwendige und zeitraubende Recherchen sparen.

Nachteile: Argumente in beide Entscheidungsrichtungen können nicht abgewogen werden.

2. Eine Abstimmung über ein - und nur ein - sehr konkret detailliert vorgelegtes Projekt.

Vorteile: Aufwand hält sich in Grenzen, kann bei Befürwortung genutzt werden.

Nachteile: Alternativen fallen im Vorfeld schon unter den Tisch, werden gar nicht mehr erwogen.

3. Eine Abstimmung über mehrere konkrete Varianten.

Vorteile: Umfassende Information über die Konzepte ermöglicht bessere Abwägung.

Nachteile: Hoher Aufwand, nur wenige werden sich mit den Konzepten ausreichend beschäftigen, nur wenige werden sich also aktiv beteiligen. Es kann ein Patt entstehen. Dann kann es gleich eine "Bauch-Entscheidung" nach Möglichkeit 1 sein.

**Alle 3 Möglichkeiten können emotionslos und sachlich und schon aus Zeitgründen optimal nach überwiegender Meinung nur nach der kommenden Kommunalwahl am 2. März 2008 umgesetzt werden.**

Weder eine "**außerordentliche Bürgerversammlung**", noch ein ausführliches "**Burghausen aktuell**" sind dazu geeignete alternative Instrumente. Sie könnten zwar zu einer umfassenderen Information einer größeren Zahl von Bürgern genutzt werden, beinhalten aber keine Entscheidungs-Gremien. Nach allen Erfahrungen sind außerordentliche Bürgerversammlungen zudem vor allem ein Podium für die wenigen "Profis". Eine Abstimmung in solch emotionsgeladener Atmosphäre ergibt somit kein faires brauchbares Meinungsbild. Dies zeigt sich nur in einer geheimen Abstimmung gut informierter Mitbürger !

Wenig hilfreich dürften im Ergebnis festgelegte Informations-Veranstaltungen von Parteien / Gruppierungen sein. Vorzuziehen wären vielseitig aufgezugene Podiums-Informations-Veranstaltung.

## **10) Interessen-Gruppen / Lobbyisten**

Es gibt eine stattliche Zahl von unterschiedlich großen Interessengruppen. Dies erschwert eine sachliche Betrachtung, ist aber für die Gewichtung und die Einschätzung der Motive (Eigennutz?) der vorgebrachten Argumente von entscheidender Bedeutung.

Einige dieser nachfolgend genannten "Lobbyisten" haben sich in Leserzuschriften bereits – manches Mal einseitig und ohne Abwägung - geäußert. Es gab dabei auch mehr kabarettistische, bezugslose Hinweise, wie auf Archimedes, Napoleon und den reichen Georg, der sicherlich zur medizinischen Versorgung seiner Gemahlin keiner "Aufstiegshilfe" bedurft hätte. Hatte er doch seinen Hof-Medicus auf der Burg !



- Die größte Gruppe sind die **ansässigen BurghauserInnen**. Selbst bei ihnen unterscheiden sich die Interessen der Alt- und der Neustädter, im besonderen speziell auch der stark betroffenen **Burg-Bewohner und -Anlieger** (die übrigens bisher in keiner Stellungnahme auch nur erwähnt wurden!!), mindestens in gewissen Punkten der Betroffenheit, sowie die der **Wöhrsee-Nutzer**. Sie alle haben nach unserer Meinung die größte Priorität in der Berücksichtigung ihrer Interessen.

**Übrigens:** Die über 2000 Unterschriften der Burghauser Befürworter einer "Besseren Lösung" für die Burg-Problematik stammten in der großen Mehrheit von Älteren über 65 Jahren !!

Es folgen, zahlenmäßig ganz unterschiedlich wichtig, die folgenden Lobby-Gruppen:

- die gelegentlichen oder einmaligen **auswärtigen Besucher, die Touristen**, darunter wie bei unserer eigenen Bevölkerung die Gehbehinderten und Rollstuhlfahrer,
- das **örtliche Beherbergungsgewerbe**,
- die **örtliche Gastronomie** (besonders im Altstadtbereich, zu allererst am Stadtplatz),
- die **Geschäftsleute in der Altstadt**, vor allem auch außerhalb des Stadtplatzes,
- die örtlichen **Busunternehmen und Reisebüros**,
- die überörtlichen **Touristik-Unternehmen**: die wirtschaftliche Bedeutung und das Ausmaß eines durch eine Aufstiegshilfe (gleich, ob Aufzug oder ÖPNV) steigenden Tourismus ist nicht ermittelt, vielleicht sogar schwer ermittelbar. Es gibt neben möglichen positiven Effekten für Burghausen auch die gegenteilige Einschätzung: Ein Aufzug verstärkt den augenblicklichen Trend von Städtereisen, möglichst viel in die wachsende Zahl von Kurzreisen hineinzupacken. Sprich: "Burghausen in 1,5 Stunden" also Negativ-Wirkung für den Tourismus (siehe auch Kapitel 10.1 "Tourismus-Konzept").
- die **Burgführer-Vereinigung**,
- die **Museen** auf der Burg,
- die **Bayerische Schlösser- und Seen-Verwaltung**,
- die **Umwelt- und Denkmalschutz-Behörden**
- die **Gastronomen** auf der Burg,
- der **Gewerbeverband / Werbering**, besonders im Hinblick auf Grüben, Bichl, Mautnerstr., St. Johann bisher nicht sonderlich erfolgreich
- die **Wirtschaftsförderungsgesellschaft**
- die **Familie Höcketstaller**.
- die **Planer**: mit Vorsicht sind die Stellungnahmen / Empfehlungen der teilweise seit längerem beteiligten Planer (z.B. das Münchner Büro EDR - bereits im Jahre 2000 und früher mit Voruntersuchungen, z.B. Burgberg-Tiefgarage, beauftragt, sowie der Fußballstadion-Architekt Titus Bernhard aus Augsburg) zu bewerten, nicht nur wegen der Honorarabhängigkeit von der Investitions-Summe. Am besten wäre es, das Honorar der Planer wenigstens zu einem Teil von dem Erfolg der Maßnahme abhängig zu machen, wie es bei Energiesparprojekten früher geschah. Sehr vorausschauend werden Planungen durch die Stadtverwaltung offensichtlich nur in kleinen Schritten mit Fest-Honorar für bestimmte Planungsphasen vergeben.

## 10.1 Tourismus- und Verkehrs-Konzept

Damit wird ein ganz kritischer Punkt der "Option Burgaufzug" berührt:

Eine wichtige Voraussetzung ist wegen der von mehreren Seiten angeschnittenen Kopplung mit Tourismus- Zielen - die naturgemäß langfristig sein müssen – ein überlegtes, von vielen mitgetragenes Konzept dazu. Dieses fehlt komplett, genauso wie ein durchgängiges Gesamt-Verkehrskonzept. Selbst die dazu nötige Abstimmung mit dem Hotelgewerbe ist in der Vergangenheit bei verschiedenen Versuchen (z.B. "Die Vier", Kooperation der Tourismus-Gesellschaften der Partnerstädte) letztlich an zu viel Eigeninteressen gescheitert. Bloß mit Jazz, Sport, Burg und ein paar der viel zu zahlreichen und manchem Burghauser zu regelmäßigen Feste zu werben, ist zu wenig. Dazu gehört vor allem eine verlässliche Kooperation vieler der oben genannten Lobby-Gruppen und eine zuverlässige Abstimmung mit den oft unterschiedlich und vor allem unabgestimmt operierenden Verantwortlichen in der Stadtverwaltung und in tragenden Vereinen (BM, Touristik GmbH, Kulturamt, Bürgerhaus, Werbering, Freunde der Altstadt, Städtepartnerschaftsverein u.a.). Rund 85 % der Burgführungen entfallen auf die Monate Mai – Oktober. In diesem Zusammenhang muß auch der Rad-Tourismus einbezogen werden.

## 10.2 Burgführer-Vereinigung

Die Burgführer und die Touristik GmbH haben die größte Erfahrung mit der Betreuung von Fremden. Seit Jahrzehnten wird die längste Burg Europas erfolgreich und trotz aller jetzt betonten Widernisse in zunehmendem Maße gestürmt. Dabei hat die Länge der Burg besondere Anziehungskraft und Vorteile in der Gestaltung der 1- bis 1 ½ -stündigen Führungen:

Man kann die Stadt- und Burg-Geschichte in Etappen einteilen, Informationen im Stehen wechseln mit etwas Bewegung, Blicke auf die Altstadt und Salzach mit solchen auf Wörhsee und Eggenberg ab, dazu die Wanderung von einem Hof zum nächsten mit ihren unterschiedlichen Informations-Schwerpunkten bis hin zum Höhepunkt der Hauptburg. Dies alles macht die Besonderheit der längsten Burg Europas aus.

Dabei gibt es für die geringe Zahl der **Rollstuhlfahrer** immer noch einige Behinderungen, da noch nicht die gesamten 1000 m rollstuhl- und gleichzeitig burggerecht verändert wurden. Ob dies in einer historisch getreuen Anlage 100 % ig sein muß und überhaupt erwartet wird, ist dabei eine offene Frage. Der jetzige Zustand wird jedoch bis auf kurze Zwischenstücke von den meisten Nutzern so akzeptiert, könnte aber auch noch verbessert werden, z. B. in der Hauptburg.

Weitere maximal **10-15 % der Teilnehmer älterer Besuchergruppen** können die ganzen 1000 m nur mit einiger Mühe bewältigen (und nutzen jetzt dankbar den Elektrobuss, könnten unterbrechen an einer der zu wenigen Bänke oder enden bereits im Burg-Cafè oder am Kiosk). Der Anteil dieser Personen-Gruppe von maximal 10-15 % der Gesamtbesucher wird übrigens auch von vielen anderen Betreuern älterer Gruppen bei jeder Führung in jeder anderen Stadt bestätigt.

Nur wenige bleiben manchmal von Beginn an im Bus sitzen. Die meisten Älteren sind jedoch rüstige Besucher. (Anmerkung: Trotz unserer Werbung mit "längster Burg Europas" geht vielen Besuchern und Organisatoren leider oft erst am Cura-Platz auf, was dies zeit- und

fußweg-mäßig bedeutet !! Für bestimmte Besucher helfen dann nur die Ersatz-Hinweise: Genießt wenigstens den Blick vom Schwammerl oder von den Aussichtspunkten an der B 20.

Das Besondere an der Burghauser Burg ist, dass man den gleichen Weg ohne Führer im eigenen Tempo und unter Reflektion des Erlebnisses zurück gehen kann. Nur ein Teil auch der Älteren sieht das als lästig an, von Wetterunbilden jeder Art einmal abgesehen.

Für viele ist es jedoch seit langem bereits eine auch von den Gästeführern empfohlene Alternative, die kurzen, mühelosen, direkten Steige von der Burg in die Altstadt für den Zugang zum Bus / zum Verkehrsmittel zu bevorzugen. Dies lenken viele Burgführer bewusst so. Eine Kombination von Burg- mit Altstadt-Führungen ist also aufwandslos gegeben und damit ebenso die Zahl der Bus-Anfahrten in die Altstadt auch ohne Aufzug so zu reduzieren.

Dass ein Streben nach Bequemlichkeit einen Aufzug als angenehme Alternative erscheinen lässt, dass selbst Gehtüchtige lieber mit einem Elektrobus zurückfahren würden, sind völlig andere Fragen. Im Sinne einer vernünftigen "Gesundheitspolitik" ist dies jedenfalls nicht und damit auch in der Unterstützung durch eine Kommune durchaus mit Recht umstritten. Die Krankenkassen kann man sich mit diesem Argument der Bequemlichkeit sicher nicht ins Boot holen. Und entscheidende Erlebnisqualität geht dabei für viele Besucher verloren.

Eine weitere Frage ergibt sich aus einer erweiterten Bewegung wachsender Massen auf die Burg mittels eines Aufzugs. Dies wäre ja ein erklärtes Ziel dieser Investition im Sinne eines attraktiver gestalteten Tourismus (siehe z. B. rund 85 % der Burgführungen entfallen bisher auf die Monate Mai – Oktober): Wie gestalte ich den Stadtplatz zum Anfahren, Wenden und Parken für Busse / Kraftfahrzeuge um, ohne dass sich die geschätzten Altstadtplaner wie Architekt Alexander Frhr. von Branca im Grabe umdrehen müssten? Ist doch jetzt schon der Stadtplatz mehr eine Verkehrsdrehscheibe als ein Stück historischer Altstadt. Moderne Gestalter von zentralen Plätzen in Altstädten (z.B. Weiden, München, Landshut, Leipzig, Stralsund, Greifswald, Wismar, Rostock) halten solche Plätze bewohner- und touristenfreundlich sogar völlig verkehrsfrei. Das ist in Burghausen leider nicht möglich. Man muß den Platz aber auch nicht mit Verkehr noch voller stopfen ! Das wäre eine unvermeidbare Folge eines "erfolgreichen" Aufzugs.

**Übrigens:** Die Bedürfnisse älterer Menschen, die in den Diskussionen bisher eine große Rolle spielten, werden oft von (noch) Nichtbetroffenen falsch eingeschätzt (Beispiel: Mit hohen Kosten wurde vor vielen Jahren das Heilig-Geist-Altenheim modernisiert und mit Balkonen als Attraktion für die Bewohner zur Steigerung der Lebensqualität ausgestattet. Sie wurden so gut wie nie benutzt).

### **10.3 Das Kapitel "Höcketstaller"**

Die Zustimmung des Stadtrats vom Juli 2007 zu Verhandlungen des Bürgermeisters mit der Familie H. mit dem Ziel, die beabsichtigten, vermeintlich dringenden (seit nunmehr über 1 Jahr so bezeichnet!!) Baumaßnahmen der Familie voranzubringen, ist in der öffentlichen Meinung überwiegend in Ordnung. Es soll die weitere Planung / Ausführung so gelenkt werden, dass ein eventueller, wohl optimaler, geradliniger Zugang zu einem möglichen Tunnelzugang für einen Burgaufzug über das Grundstück der Familie (Wegerecht) und einen

im Burghang vorhandenen Kellerraum nicht behindert würde. Dies birgt Chancen und Gefahren.

Chancen: Kommt später eine Entscheidung für einen Burgaufzug, ist möglicherweise eine gute technische Lösung gesichert.

Gefahren: Immerhin dürfte die Erkaufung / Sicherung dieser Option die Stadt einen sechsstelligen Subventionsbetrag kosten. Die Dringlichkeit dieser Vorentscheidung mag zudem zweifelhaft sein (s.o.). Dieser "Baukostenzuschuss" ist jedoch in jedem Falle, selbst im Falle einer Nichtinanspruchnahme der Option auch im Steuerzahler-Sinne als positiv so zu betrachten. Dies entspricht früheren Subventionen der Stadt von stadtpolitisch erwünschten Baumaßnahmen (siehe Odevis, ZESS, Salzachzentrum, Nickel-Edeka-Projekte, Salesianer-Gebäude, Lindenheim, Altstadt-Supermarkt etc.) bzw. ist im Sinne einer generellen Altstadt-Förderung bejahend einzustufen. Außerdem ist diese Baumaßnahme als wünschenswertes Sanierungsprojekt in der Altstadt anzusehen. Er kann somit von Burgaufzug-Befürwortern auch später nicht als "halbe Miete" oder als Grund für einen schlussendlichen Bau desselben angeführt werden, genauso wenig wie die erheblichen angefallenen Planungs-Kosten im Vorfeld.

Auch in diesem Zusammenhang gilt es noch einige wesentlichen Unklarheiten für die Aufzugs-Planer zu beseitigen:

Ist es doch nach Ansicht der Planer vielleicht sogar technisch günstiger, den vorhandenen Lagerkeller der Höcketstaller's nicht zu nutzen, sondern ihn "links liegen zu lassen" und rechts daneben einen neuen (sprich kostenerhöhenden) Zugang in den Berg zu schaffen. Was bedeutet dies für die Kosten der Stadt und die Stabilität dieses Bereichs ? Wie wird der Stollen-Schildvortrieb technisch gelöst ? Kann der nur mit Ziegeln ausgemauerte Keller erhalten bleiben oder muß er wirkungsvoll verfüllt werden ? Wie wird die marode Stützmauer im hinteren Höcketstaller-Hof zum nördlichen Nachbargrundstück mit dem dahinter liegenden Burghang saniert ? Wie beeinflussen die städtischen Wünsche die Statik der vorhandenen Nachbarbauten nördlich, aber auch südlich der Baustelle ?

Auch das Argument, der Zeitablauf sei wegen des notwendigen "Aushub-Transports" mit Lastfahrzeugen möglicherweise an die Baumaßnahme Höcketstaller gekoppelt, stand urplötzlich kontraproduktiv und widersprüchlich im Raum (siehe BA vom 16.6.2007).

## **11) Was tun mit den vielen Millionen € anstatt ? / Stichwort "Soziale Stadt"**

Vielfach wird die Frage nach der alternativen Verwendung der Steuermittel angeschnitten:

Immer wieder hört man das – zugestandenermaßen oberflächliche – Argument "Wir als reiche Stadt können uns das ja leisten", sowohl im positiven als auch im negativen Sinne zitiert. Das kann durch einfache Überlegungen relativiert werden. Es gibt nämlich eine Vielzahl von anderen, sinnvollen, städtisch zu fördernden Maßnahmen, also von anderen ebenfalls freiwilligen Leistungen der Stadt, die mit den gesparten Investitionen und ihren nicht zu

trennenden hohen regelmäßigen Folgekosten über lange Zeiträume finanziert werden könnten (nachfolgend Vorschläge kommen von vielen Seiten und sind in unvollständiger Reihenfolge ohne endgültige Gewichtung aufgeführt !):

- Generelle Verkürzung der Taktzeiten des Stadtbusses, besonders aber auch in touristisch interessanten saisonalen Stoßzeiten und den Abendstunden mit ihrem Veranstaltungs-Reichtum. Diese Maßnahme würde zudem der Entwicklungsstruktur der Gesamtbevölkerung in Burghausen (Alterspyramide, siehe auch aktuelle Studie des Aventinus-Gymnasiums) für einen Großteil der Mitbürger, nicht nur für relativ wenige Burgbesuchern und Touristen, Rechnung tragen, immer wieder herausgestellte Parkprobleme mildern und auch einem nachhaltigen Tourismus (im besonderen mit Bussen) nutzen. Die Möglichkeiten des Stadtbusses sind nämlich noch lange nicht ausgereizt. Er dient zudem der Milderung der von vielen Seiten bemängelten, aber auch oft überbetonten Parkproblematik. Der Citybus muß dazu verstärkt und vor allem regelmäßig ideenreich beworben, die Tarifsituation z.B. durch zeitlich begrenzte Unterbrechungsmöglichkeiten (in einer Fahrtrichtung zwischen Neu- und Altstadt und umgekehrt) und Touristentickets verbessert werden. Es könnten ferner Fahrkarten-Automaten an ausgewählten zentralen Punkten (ZOB, Stadtplatz, Curaplatz, auch für den Elektrobus-Burgpendel zur Zeitersparnis !) aufgestellt werden. **Übrigens:** Das wäre am Bahnhof auch für die Bayernticket-Zusatzkarte zum 08:47-Uhr-Zug sinnvoll, da die Kunden derzeit sehr früh vor Zug-Abfahrt da sein müssen und den normalen Citybus-Einstieg behindern. Die hier eingesetzten Gelder wären echte Zukunfts-Investitionen mit Nutzen für die Gesamtbevölkerung + die Touristen. Weitere Beispiele:
- Ausweitung des Elektrobus-Zubringers auf der Burg auch hinsichtlich Zahl der Busse, z.B. Pendelbus statt ½-Stundentakt, ggf. mit einer Kapazität (bis 9 statt jetzt 13), die nicht zwangsweise teure Fahrer mit Bus-Führerschein, wie derzeit verlangt.
- Förderung des Einbaus von Aufzügen in Altstadt-Mehrfamilienhäusern. Die durch verschiedene Maßnahmen in der Vergangenheit angestrebte, sinnvolle Zunahme der Bewohnerzahlen in der Altstadt – allerdings mit nicht überzeugendem Erfolg – könnte dadurch erfolgreicher fortgesetzt werden. Im Grunde ist unsere Altstadt bisher in entscheidenden Teilbereichen nicht altengerecht.
- Einbau von behinderten-gerechten Aufzügen und Förderung der Behinderten-Integration in unseren Schulen. Allerdings widerspricht dies wiederum der Forderung nach mehr Bewegung für die Jugend.
- behinderten-gerechter Aufzug und Behinderten-Parkplätze am Burgausgang der Tiefgarage Nähe Glöcklhofer.
- Auch Blinde sind behinderte Bewohner oder Besucher in unserer Stadt: Auf die Idee, für diese Gruppe relief-artige, in Blindenschrift verfaßte Bronze-Informationen-Tafeln für die typischen Gebäude der Burganlage zu schaffen (Beispiel Rundweg u.a. im behinderten-freundlichen historischen Philadelphia / USA) ist noch niemand gekommen. Nach Meinung des Blindenbundes hat eine blinden-gerechte Stadt auch für den Tourismus Vorteile.
- Übernahme der Kosten für zusätzliches Personal in den Altenheimen, zuvorderst im städtischen Heilig-Geist-Heim. Trotz des höheren Personalschlüssels für den sehr hohen Pflegefall-Anteil der Bewohner sind ganze Stockwerke nachts und an Wochenenden beklagenswerterweise oft nur mit einer - natürlich überforderten - Kraft besetzt.

- Gezielte Personal-Vermehrung in anderen, der Gesamtbevölkerung und der Zukunftssicherung dienenden Bereichen der Stadtverwaltung (Bürgerhaus, Gärtnerei, Bauhof, Touristik, Stadtbibliothek - deutliche Verlängerung der Öffnungszeiten am Vormittag -, Jugendarbeit u.a.).
- Übernahme der Jahresbeiträge für Jugendliche bei Burghauser Vereinen bei entsprechendem sozialen Hintergrund.
- Entscheidende Verbesserungen für unseren Migrations-Anteil in der Bevölkerung (z.B. Sprachkurse für Eltern in allen Kindergärten). Dies wäre zudem ein nachhaltiger Beitrag zur Verbesserung der Altersstruktur (höhere Geburtenrate dieser Personengruppe) und zum Abbau der Jugendarbeitslosigkeit.
- Einrichtung eines Jugendtreffs in der Neustadt nach einem Konzept, das auch angenommen wird.
- Verstärkung der Drogen-Präventions-Arbeit.
- die Gründung einer Stiftung, aus deren Kapital entsprechend der technisch-naturwissenschaftlichen Ausrüstung unserer großen Betriebe einige förderungswürdige Studenten mit Stipendien für technisch-naturwissenschaftliche Berufe gesponsort werden (moderne Folge-Stiftungen nach Beispiel der Kanzelmüller-Stiftungen u.a.).
- die Übernahme einer Patenschaft für ein Dritte-Welt-Dorf zur beispielhaften zivilisatorischen Förderung wie z.B. Bau von Brunnen und Wasserleitungen, Schulen und Krankenhäusern, die Ausstattung mit Solarkochern / Solar-Energie.
- die gezielte Verbesserung der Infrastruktur Burghausens, z.B. einer lärmdämmenden Beteiligung der Stadt bei der Bahnelektrifizierung im Stadtbereich.
- unpopulär, aber zukunftsweisend ist die Sicht, die in Burghausen erwirtschafteten Gelder nicht ausschließlich zum Nutzen Burghauser Bürger, sondern in beträchtlichem Ausmaß auch umlandgerecht einzusetzen.
- moderne Überlegungen zu Erdwärme- / Abwärme-Nutzung, Wärme-Kraft-Koppelung, Block-Heizkraftwerken, sowie Gebäude-Sanierung anstellen und umsetzen.

Warum soll nicht auch Burghausen ganz intensiv den Titel einer wirklich "**Sozialen Stadt**" verstärkt anstreben?? Wir sind bisher schon auf dem besten Wege dazu (Förderung Schul-Ausbauten, Büchergeld, zusätzliche Sozialarbeiter, Kindernest, Burghauser Tafel, Bürgerinsel, Erlebnisbäder, Luxus-Sauna, zusätzliche Lehrer, etc. etc.).

### **Übrigens:**

Zu obigen Ausführungen steht außer Frage, dass bei der derzeitigen Rücklagen-Situation des Stadt-Haushalts sowohl obige Alternativen als auch irgendeine Aufstiegshilfe finanzierbar sein könnten. Das würde jedoch ein deutliches Abgehen von der auf Zukunftssicherheit und Nachhaltigkeit bedachten vorsichtigen Stadtpolitik der vergangenen Jahre bedeuten, besonders im Hinblick auf bereits angestoßene wichtige Infrastruktur-Maßnahmen (Ortsumgehung, Lärmschutz, Bahn, Kooperation mit Nachbargemeinden u.a.).

## 12) Schlußfolgerungen:

Allein der Wechsel in der Meinung der Bürgermeister, einzelner Stadträte, ja ganzer Fraktionen vom Jahre 2000 über den Herbst 2006 im Auf und Ab bis heute (siehe Presse) machen deutlich, wie schwierig und wichtig ein wohlbegründetes Abwägen vor einer Beschlussfassung ist. Beispiele für solche Änderungen der Einstellungen und Argumente sind im Vorstehenden zitiert (u.a. Baubeginn wird Herbst 2007 sein: Aussage im Herbst 2006; Durchstich Wöhrsee erst ja, dann nein; Entscheidung vor, dann nach der Wahl anstreben; erst flankierende Maßnahme entwickeln / testen). Eine im Oktober 2006 vorgesehene, repräsentativ besetzte Arbeitsgruppe (siehe BA vom 13.10.2006) - Wirkung vermutlich offen - ist bisher jedenfalls nicht einberufen worden.

### **Unser Haupt-Ziel muß also sein:**

Keine überstürzten Entscheidungen!

Wir haben nach den jahrelangen, bruchstückhaften Diskussionen noch alle Zeit der Welt!

Da sind sich zum Glück uneingeschränkt alle einig. Dies schließt natürlich nicht aus, dass der Burgaufzug in den Programmen der Parteien zur Kommunalwahl 2008

(und dann wieder 2014 ) thematisiert werden wird. Auch ein trotz vorgebrachter Bedenken gleichzeitig kostendämpfend ablaufendes Bürgerbegehren wäre mit seinem Ergebnis aber ein klarer und positiv zu wertenden, demokratisch-liberaler Auftrag an den neuen Stadtrat.

Das Schlimmste wäre ein mehr als fauler voreiliger Kompromiss etwa nach dem Motto: "Wenn schon kein teurer Aufzug im Burgberg, dann wenigstens eine abgespeckte Version" oder "eine Aufstiegshilfe an der Oberfläche" oder "Wir haben doch schon so viel vorinvestiert". Das wären nämlich bestgelungene "Tricks 17" der derzeit relativ wenigen uneingeschränkten Befürworter einer Aufstiegshilfe.

Bleibt vorerst als einzig sinnvoller Weg aus überwiegender, auch unserer Sicht, die viele BürgerInnen teilen:

**Eine Lösung mit Hilfe eines optimierten öffentlichen PNV, in Kombination mit einem – gegebenenfalls sogar privaten – Elektrobuss-Pendel auf der Burg!! Für eine sorgfältige Erprobungsphase mit allen oben genannten denkbaren Varianten im Detail sind vorzusehen: nicht weniger als 1 - 2 Jahre Erprobung und eine anschließende dauerhafte optimierte Umsetzung der Ergebnisse / Erfahrungen.**

*Der Vorstand des FDP-Ortsverbands Burghausen*

*unter Mitwirkung von Vera und Ignaz Bauer, Klaus Blum, Hanne und Hermann Bräunling, Karin Fichtner, Sissi Frey, Konrad Kammergruber, Jörn Mierke, Christine und Reinhardt Müller, Arndt Schlosser, Klaus Ulm, Christian Winter*