

WERNER PHILIPP

Überlagerungstendenzen von Urlaubs- und Naherholungsverkehr am Beispiel des bayerischen Alpenraums

Problemstellung

Unter den Erholungsräumen der BRD nimmt der bayerische Alpenraum eine Sonderstellung ein. Auf der Grundlage seiner hervorragenden Eignung für Erholung und Freizeitgestaltung entwickelte sich dieses Gebiet zum »Erholungsraum Bayerische Alpen«, das neben seiner großen Bedeutung als bevorzugtes Urlaubszielgebiet zugleich die Funktion als Naherholungsraum besonderer Prägung erfüllt. Hier verbinden sich zahlreiche naturgeographische Landschaftsfaktoren, die durch ihr Potential und ihren Abwechslungsreichtum wesentliche Voraussetzungen für die Erholungswirksamkeit einer Landschaft¹ darstellen, mit einer Kombination freizeitorientierter Infrastruktureinrichtungen, die den Erlebniswert dieses Raumes entscheidend prägen und ihn breiten Bevölkerungsschichten als Freizeit- und Erholungsraum erschließen. Unter freizeitorientierter Infrastruktur soll dabei der Teil der Grundausrüstung mit materiellen, institutionellen und personellen Einrichtungen

und Gegebenheiten verstanden werden², der von öffentlicher oder auch privater Seite angeboten wird, um mittelbar oder unmittelbar Freizeitbetätigung zu gewährleisten oder zu fördern. Auch wenn es sich dabei vorwiegend um die materielle Ausstattung handelt, soll nicht verkannt werden, daß sie im Erholungsraum erst in Verbindung mit den verschiedenen institutionellen (z. B. den Fremdenverkehrsorganisationen) und personellen Faktoren (z. B. der Einstellung der Bevölkerung zum Tourismus) zur optimalen Wirkung kommt. Zur materiellen fremdenverkehrsorientierten Infrastruktur im engeren Sinn zählen vor allem die Einrichtungen des Beherbergungs- und Gastgewerbe-Angebots, die Ausstattung mit Dienstleistungsbetrieben, die verschiedensten kulturellen Möglichkeiten und nicht zuletzt auch die Spiel- und Sporteinrichtungen, deren Angebotskapazität die Nachfrage der ortsansässigen Bevölkerung bei weitem übertrifft und in erster Linie auf die Nutzung von Ortsfremden abgestellt ist³. Dieser Teil der Infrastruktur

2 Vgl. Jochimsen, R.: Theorie der Infrastruktur. – Tübingen 1966.

3 Vgl. Maier, J.; W. Philipp: Die Berg- und Seilbahnen im Rahmen der Infrastrukturmaßnahmen für ein Fremdenverkehrsgebiet im Gebirge. In: Verkehr und Technik. 25. Jg. (1972) S. 23–26.

1 Vgl. hierzu insbesondere Kiemstedt, H.: Zur Bewertung der Landschaft für die Erholung. – Stuttgart 1967; sowie Krysmanski, R.: Die Nützlichkeit der Landschaft. – Düsseldorf 1971.

hat im bayerischen Alpenraum einen beachtlichen Umfang erreicht. Es handelt sich dabei um »verortete Einrichtungen⁴«, die sich im Zuge der Herausbildung der »Freizeitgesellschaft« aufgrund der Bezugssysteme menschlichen Handelns bei der Entfaltung der Grunddaseinsfunktion »Sich erholen« im Freizeitraum niedergeschlagen haben.

Der Begriff »Erholungsraum Bayerische Alpen« soll sich hier nicht isoliert auf den relativ schmalen Saum südlich der morphologischen Alpengrenze, den eigentlichen Alpenraum, beziehen, sondern sich auch auf den unmittelbar vorgelagerten Teil des Alpenvorlandes erstrecken. Zwar bestehen in beiden Teilräumen – Alpenraum und südliches Alpenvorland – z. T. Unterschiede im physisch-geographischen Landschaftspotential (wie z. B. hinsichtlich des Reliefs und der Reliefenergie) und demgemäß auch in der Ausstattung mit fremdenverkehrsorientierter Infrastruktur (wie z. B. Seilbahnen und Lifte). Unter dem Aspekt der Funktion beider Teilgebiete als Erholungsraum sollte jedoch eine Trennung in dieser Weise nicht vorgenommen werden. Vielmehr sind beide eher als Einheit mit fließenden Übergängen und unterschiedlicher Ausprägung anzusehen. In den folgenden Überlegungen soll daher der Begriff bayerischer Alpenraum oder »Erholungsraum Bayerische Alpen« eine breite Interpretationsbasis erfahren⁵. Die große Bedeutung dieses Gebietes in seiner Urlaubs- und Naherholungsfunktion kommt in einer Reihe von Faktoren zum Ausdruck.

Der bayerische Alpenraum als Urlaubszielgebiet

Nach der Reiseanalyse des Studienkreises für Tourismus waren die bayerischen Alpen und das Alpenvorland 1970 das beliebteste deutsche Reiseziel. Dies konnte bereits 1962 und 1966 ermittelt werden⁶. Die Bedeutung dieses Raumes als Urlaubsgebiet zeigt sich auch darin, daß von den 668 Berichtsgemeinden Bayerns im Fremdenverkehrsjahr 1971/72 etwa ein Drittel in dem oben abgegrenzten Raum liegt, der nur ca. 15 % der Fläche Bayerns einnimmt. Mit ca. 266 000 verfügbaren Gästebetten und fast 30 Mill. Gästeübernachtungen (1971/72) entfällt sogar jeweils mehr als

die Hälfte der Werte Bayerns auf diese Gemeinden⁷. Dabei sind darin noch nicht die Übernachtungen auf Campingplätzen sowie die Nicht- oder »Zu-kurz«-Meldungen der für den bayerischen Fremdenverkehr wichtigen Privatquartiere einbezogen⁸. Ferner werden von der Statistik Gemeinden mit weniger als 5000 Übernachtungen pro Jahr nicht erfaßt, obwohl ihre Gesamtzahl nicht unerheblich sein dürfte. Dazu kommen noch die Übernachtungen in Freizeitwohnsitzen, wovon allerdings eine größere Anzahl eher dem Naherholungsverkehr zuzurechnen ist. Das Gesamtaufkommen der Gästeübernachtungen entfällt zwar nicht in voller Höhe auf den längerfristigen Urlaubsreiseverkehr, jedoch läßt die in den meisten Fällen relativ hohe durchschnittliche Aufenthaltsdauer in den Fremdenverkehrsgemeinden des bayerischen Alpenraumes den Schluß zu, daß der weitaus überwiegende Teil der Gästeübernachtungen aus dem Urlaubsreiseverkehr stammt. Die geringe durchschnittliche Aufenthaltsdauer in den Großstädten und den übrigen Berichtsgemeinden über 5000 bzw. bis 5000 Einwohner in Bayern gibt dagegen einen Hinweis auf andere Arten des Reiseverkehrs, wie z. B. den Geschäftsreiseverkehr. Von diesen Gemeinden liegen jedoch keine bzw. nur wenige im bayerischen Alpenraum, während sich dort aber je zwei Drittel der Heilbäder und Luftkurorte sowie ein Drittel der Erholungsorte befinden⁹. Als regionale Schwerpunkte treten dabei insbesondere das Oberallgäu, das Werdenfelser Land, der Tegernsee-Schlierseer Raum, der Bereich der Chiemgauer Alpen sowie das Berchtesgadener Land hervor¹⁰.

Der bayerische Alpenraum als Naherholungsgebiet

Neben die Funktion als Urlaubsgebiet tritt die große Bedeutung dieses Raumes für den Naherholungsverkehr, worunter wir den Erholungsverkehr von mehrstündiger Dauer bis zum Wochenendausflug verstanden wissen wollen¹¹. Infolge seiner hohen Dynamik haben insbesondere die dem Verdichtungsraum München am nächsten gelegenen Erholungsgebiete des Alpenraumes und des Alpenvorlandes, wie der Isarwinkel oder der Tegernsee-Schlierseer Raum, in den letzten Jahren eine von der Fremdenverkehrsstatistik nicht erfaßte große Bedeutung im Tagesausflugsverkehr erhalten. So beteiligten sich bereits im Jahre

4 Vgl. Ruppert, K.; F. Schaffer: Sozialgeographie. In: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. 2. Aufl. – Hannover 1970. Bd. 1, Sp. 987–989.

5 Um eine zwar nicht voll befriedigende, jedoch operationale Abgrenzung treffen zu können, soll diesen Betrachtungen das Gebiet zugrunde gelegt werden, das im Umgriff der heutigen Landkreisgrenzen (nach der Gebietsreform vom 1. Juli 1972) der Landkreise Lindau, Oberallgäu, Marktoberdorf, Weilheim-Schongau, Garmisch-Partenkirchen, Bad Tölz-Wolfratshausen, Miesbach, Rosenheim, Traunstein und Berchtesgadener Land liegt (einschließlich der kreisfreien Städte Kempten, Kaufbeuren und Rosenheim). Dabei wird nicht verkannt, daß diese Abgrenzung nach gebietskörperschaftlichen Gesichtspunkten nicht problemlos ist, jedoch wegen der Einbeziehung der für die hier gestellte Thematik wesentlichen Teilräume des Alpenvorlandes vorteilhaft erscheint.

6 Vgl. Studienkreis für Tourismus e. V.: Urlaubsreisen 1970. – Starnberg 1971. (Unveröffentl. Manuskript.)

7 Vgl. Statistische Berichte des Bayerischen Statistischen Landesamtes Nr. G IV 1. H. 1/72, S. 14 ff.

8 Vgl. Ruppert, K.; J. Maier; L. Deuringer: Das Bergbauerngebiet der deutschen Alpen. – München 1971. = WGI-Berichte zur Regionalforschung, H. 7. S. 82.

9 Vgl. Statistische Berichte, a.a.O., S. 14 ff.

10 Vgl. Alberstötter, H.: Die Fremdenverkehrsgebiete in Bayern. In: Zeitschrift des Bayer. Statist. Landesamtes. (1971) H. 1, S. 13–26.

11 Ruppert, K.; J. Maier: Naherholungsraum und Naherholungsverkehr. Geographische Aspekte eines speziellen Freizeitverhaltens. S. 55–77 in: Zur Geographie des Freizeitverhaltens. Beiträge zur Fremdenverkehrsgeographie. – Kallmünz/Regensburg 1970. = Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie, Bd. 6.

1968 an einem schönen Wochenende allein 350 000 bis 400 000 Münchner an dieser Naherholung¹². Trotz der breiten Streuung zwischen den Naherholungsgebieten bestehen dabei je nach Jahreszeit mehrere Schwerpunkte, die aber nicht immer die gleiche Attraktivitätsstufe besitzen. Während im Frühjahr und Herbst die Forstgebiete um München und im Sommer die Seengebiete im Alpenvorland an erster Stelle der Beliebtheitsskala stehen, treten im Winter die nahegelegenen Skigebiete im Tegernsee-Schlierseer Raum und im Isarwinkel vor den österreichischen Skigebieten in den Vordergrund. Dieser Positionswechsel zeigt sich auch in der relativen Bedeutung des »Erholungsraumes Bayerische Alpen« unter den Münchner Naherholern, der von 33 % Anteil unter den Zielgebieten im Sommer auf 45 % im Winter ansteigt¹³.

Bei Schätzungen der Zahl der Münchner Skifahrer wurden vor wenigen Jahren 40 000 Personen angenommen, die bei entsprechender Schneelage jedes Wochenende die nahegelegenen Wintersportgebiete in den bayerischen Alpen aufsuchen. Parkplatzzählungen an 17 ausgewählten Seilbahn- und Liftstationen zwischen Berchtesgaden und Lindau im Frühjahr 1971¹⁴ ergaben, daß von den erfaßten PKW über ein Drittel aus München stammte. An einzelnen Zählstandorten, wie z. B. dem Sudelfeldgebiet bei Bayrischzell und dem Brauneckgebiet bei Lenggries, waren sogar 55 % bzw. 63 % der erfaßten PKW aus München, weshalb diese Bereiche mit Recht zu den »Münchner Hausbergen« gerechnet werden dürfen. Daneben zeichneten sich bei dieser Erhebung noch die größeren Städte in Bayern und Baden-Württemberg, wie Augsburg, Ulm und Stuttgart, als wichtige Quellgebiete für den Ausflugsverkehr in die Zählgebiete ab. Obwohl die Einzugsbereiche des Ausflugsverkehrs sich entlang der Autobahnen bis über Nürnberg und Frankfurt erstrecken, ist eine Grenze in einer Entfernung von ca. 120–150 km oder anderthalb bis zwei Fahrstunden etwa in Höhe der west-östlichen Linie Ulm – Ingolstadt – Landshut – Eggenfelden zu erkennen, von der an ein intensitätsmäßig starkes Nachlassen der Einzugsbereiche auftritt¹⁵.

Insgesamt hat sich bei dieser Erhebung gezeigt, daß die Einzugsbereiche wesentlich von der Verkehrserschließung abhängen und gewisse Reichweiten nur in seltenen Fällen überschritten werden.

Wenn man z. B. die München in südlicher Richtung verlassenden PKW an einem schönen Wochenendtag im Frühjahr erfaßt, wobei eingehenden Beobachtungen zufolge auf 80 % aller PKW im Durchschnitt zwei bis drei Paar Ski befestigt sind, läßt sich in etwa die Zahl der Münchner Skifahrer im Tagesausflugsverkehr errechnen. Legt man dabei realistische Werte von durchschnittlich 2500 PKW/Std. auf den Autobahnen München – Salzburg und Mün-

chen – Garmisch-Partenkirchen, 1500 PKW/Std. auf den Bundesstraßen B 2, B 11 und B 13 sowie ca. 500 PKW/Std. auf den Staatsstraßen von München über Starnbergersee West- und Ostufer, Bad Tölz, Dietramszell und Bad Aibling zugrunde, die München im Laufe von vier Vormittagsstunden verlassen, so kann auf ca. 100 000 Münchner Skifahrer hochgerechnet werden. Davon ist nach Ergebnissen eigener Befragungen¹⁶ etwa ein Viertel derjenigen abziehen, die in ausländische Skigebiete fahren, während sich die anderen hauptsächlich in die oberbayerischen Gebiete begeben dürften. Damit kann nochmals auf die große Bedeutung des bayerischen Alpenraumes als Naherholungsgebiet allein für den Verdichtungsraum München gerade auch in der Wintersaison hingewiesen werden.

Die Beteiligung am Naherholungsverkehr im bayerischen Alpenraum muß jedoch um den Teil der Bevölkerung vermehrt werden, der nicht in München bzw. in Räumen mit ähnlich hoher Naherholungsbeteiligung lebt, aber ebenfalls in dieses Gebiet fährt, sowie um die im dortigen Gebiet ansässige Bevölkerung, die am Naherholungsverkehr teilnimmt. Eine Reihe von Untersuchungen am Wirtschaftsgeographischen Institut der Universität München wurde kürzlich von Ruppert und Maier zusammengefaßt¹⁷. Darin wird ausgeführt, daß die Quote der Beteiligung am Naherholungsverkehr im ländlichen Raum im Vergleich zu den Zentren der Verdichtungsgebiete zwar geringer ist; es wird jedoch deutlich, daß sie je nach Grad der Urbanisierung bzw. der Übernahme urbaner Verhaltensweisen der Bevölkerung im Umland von Verdichtungsräumen einen nicht unerheblichen Umfang aufweist. Während z. B. für die Münchner Innenstadtgebiete eine Quote von 34 % ermittelt werden konnte, betrug dieser Anteil in Mainburg, dem Zentrum des Hopfenanbaus in der Hallertau, nur 15 % und in Griesbach, einem Ort im Bereich des niederbayerischen Tertiärhügellandes, nur 10 %. Demgegenüber konnten für Ebersberg und Glonn, zwei im Nahbereich Münchens gelegene Gemeinden, 18–25 % ermittelt werden. Schließlich konnte festgestellt werden, daß sich fast 28 % der Bevölkerung Garmisch-Partenkirchens regelmäßig an der Naherholung beteiligen. Sowohl bei den Parkplatzzählungen als auch bei den Befragungen von Skifahrern im bayerischen Alpenraum wurde deutlich, daß neben den großen Gruppen der Naherholer aus den Verdichtungsräumen die Skifahrer aus dem jeweiligen Naherholungszielgebiet selbst als auch – je nach der Verkehrserschließung – aus anderen Räumen z. T. erhebliche Anteilsquoten ausmachen. So wurde z. B. in den Gebieten um Aschau und Ruhpolding u. a. ein recht hoher Anteil von Skifahrern aus dem oberbayerischen Chemiedreieck Burghausen, Töging, Trostberg festgestellt. Besonders hohe Beteiligungsquoten wurden auch für die im Erholungsraum selbst lebende Bevölkerung der Stadt- und Landkreise wie z. B. Kempten, Sonthofen, Füssen, Garmisch-Partenkirchen, Bad Tölz und

12 Vgl. ebenda, S. 75.

13 Vgl. ebenda, S. 66.

14 Vgl. Philipp, W.: Seilbahnen und Lifte im bayerischen Alpenraum. Wirtschaftsgeographische Aspekte freizeitorientierter Infrastruktur. Diss. am Wirtschaftsgeographischen Institut der Universität München unter Leitung von Prof. Dr. K. Ruppert. – München 1973.

15 Vgl. Maier, J.; W. Philipp, a.a.O., S. 25.

16 Vgl. Philipp, W., a.a.O.

17 Vgl. Ruppert, K.; J. Maier: Zur Naherholung der Bevölkerung im Erholungszielgebiet. Ein Beitrag zur Modellbildung im Freizeitbereich. (Unveröffentl. Manuskript.)

Rosenheim in den nächstgelegenen Skigebieten ermittelt. Deutliche Mehrheiten waren auch im Berchtesgadener Land von seiten der Ortsansässigen sowie aus den Räumen Bad Reichenhall und Freilassing feststellbar. Als Besonderheit ist hier jedoch ein grenzüberschreitender Ausflugsverkehr aus Österreich, insbesondere aus Salzburg, zu nennen.

Die wachsenden Raumannsprüche für Freizeit und Erholung

Entsprechend den obigen Ausführungen ist es offensichtlich, daß sich in einem Raum, der zugleich als intensiv genutztes Urlaubs- und Naherholungsgebiet dient, Überlagerungserscheinungen ergeben müssen, auf die noch näher eingegangen wird. Es soll jedoch gleich an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß sich das Problem der Überlagerung durch die Zunahme von Freizeit und Erholung voraussichtlich noch deutlicher zeigen wird.

So ist z. B. die Teilnahme der über 14jährigen Bewohner der BRD am Urlaubsreiseverkehr (die sog. Reiseintensität) kontinuierlich von 28,3 % im Jahre 1962 auf ca. 45 % im Jahre 1971 angestiegen¹⁸. Im Jahre 1966 haben bereits etwa 10 % aller Reisenden mehr als eine Reise unternommen, für 1971 rechnete man mit 20 % oder 4,2 Mill. Reisenden, die zweimal oder öfter verreisen¹⁹. Hier zeigt sich deutlich ein Trend zum Zweit- und Dritturlaub, wobei in zunehmendem Maße auch die Wintersaison als zusätzliche Reisezeit gewählt werden dürfte. Es darf angenommen werden, daß sich diese Entwicklung mit der Zunahme des Jahresurlaubs verstärken wird.

Eine Reihe von Einflußgrößen läßt allgemein eine starke Zunahme des Fremdenverkehrs erwarten. Die Steigerungsraten werden dabei außer von endogenen Faktoren (z. B. Veränderung der Bedürfnisse und Präferenzen der Fremdenverkehrs-Nachfrager und ihre Abhängigkeit von gesellschaftlichen Bewertungskriterien wie Sozialprestige, Gesundheitsbedürfnis oder Modetendenzen in Verbindung mit der Werbung, Veränderung der Angebotsstruktur im Fremdenverkehr durch Entwicklung neuer Erholungsgebiete und Beherbergungsformen wie z. B. Chalets, Wintercamping) im wesentlichen von folgenden Faktoren bestimmt²⁰:

- Bevölkerungsentwicklung und zunehmende Verstädterung
- Erhöhung der Realeinkommen
- Verkürzung der Arbeitszeit, Verlängerung des Urlaubs
- Veränderung der Alters- und Sozialstruktur
- Herabsetzung des Rentenalters
- Erhöhte Aufbruchsbereitschaft, steigende Motorisierung

18 Vgl.: Urlaubs- und Erholungsreisen 1966. (Hrsg.): Statistisches Bundesamt Wiesbaden. – Stuttgart 1968. = Fachserie F, Reihe 8: Fremdenverkehr. Sonderbeitrag; ferner: Studienkreis für Tourismus, a.a.O.

19 Vgl. ebenda.

20 Vgl. Ruppert, K.: Naherholung in der urbanisierten Gesellschaft. S. 55–60 in: Der Tourismus und seine Perspektiven für Südosteuropa. – München 1971. = WGI-Berichte zur Regionalforschung, H. 6; sowie ferner Maier, J.: Methoden und Probleme von Fremdenverkehrsprognosen. S. 33–48 in: Der Tourismus und seine Perspektiven für Südosteuropa, a.a.O.

Überträgt man die vom IFO-Institut angenommene Zunahme der Reiseintensität – also den Anteil der Urlaubs- und Erholungsreisenden an der Bevölkerung – auf 65 % für das Jahr 1980²¹ auf den Münchner Naherholungsverkehr, so würde dies eine voraussichtliche Steigerung von 350 000–400 000 Münchner Naherholungssuchenden im Jahre 1968 auf 700 000–750 000 Personen im Jahre 1980 bedeuten²².

Nach den Ergebnissen der Reiseanalyse des Studienkreises für Tourismus hat 1 Mill. Deutsche den bayerischen Alpenraum und das Alpenvorland als Urlaubsziel gewählt, bei einer Reiseintensität von ca. 40 %. Nach der angenommenen Steigerung auf 65 % im Jahre 1980 ergäbe sich damit bei gleichbleibender Präferenzstruktur eine Zahl von über 1,6 Mill. deutscher Urlaubsreisender in dieses Gebiet, neben einer noch weitaus größeren Zahl von Transitreisenden.

Erfassung von Überlagerungstendenzen

Aus der Parallelität verschiedener Freizeitformen, wie Naherholung, Kurzurlaub und langfristiger Reiseverkehr, die für den bayerischen Alpenraum als typisches Kennzeichen angesehen werden kann, resultieren Überlagerungstendenzen, die zeitlich und örtlich von unterschiedlicher Ausprägung sind. Zu ihrer Charakterisierung und Erfassung kann eine Reihe sozialgeographischer Indikatoren herangezogen werden, wie z. B. der Saison- und der Wochenrhythmus in den Übernachtungen des Beherbergungs- und in den Umsätzen des Gaststättengewerbes oder der Überbesatz zentraler Dienste niedriger Ordnung bzw. freizeitorientierter Infrastruktureinrichtungen und ihre Inanspruchnahme bzw. Auslastung im Zeitablauf. Ferner bieten sich aus der Fremdenverkehrsstatistik einige sozialstatistische Daten an, wie die Zahl der Übernachtungen, der Anteil der Gästeübernachtungen im Sommer- bzw. Winterhalbjahr, die Fremdenverkehrsintensität, die durchschnittliche Aufenthaltsdauer, die durchschnittliche Auslastung der Bettenkapazität.

Neben einer statischen Betrachtungsweise im Sinne einer Querschnittsanalyse lassen insbesondere die Veränderungsquoten im komparativ-statischen Vergleich Rückschlüsse auf die raumrelevante Situation der Fremdenverkehrsentwicklung zu. Eine Gemeindetypisierung²³ anhand dieser Daten läßt deutlich die Schwerpunktverteilung des Fremdenver-

21 Vgl. Gleißner, E.; T. Huber; J. Maier; S. Wieczorek: Die voraussichtliche Entwicklung der Nachfrage nach Personenverkehrsleistungen in der BRD bis zum Jahre 1980. – Berlin 1967. = Schriftenreihe des IFO-Instituts für Wirtschaftsforschung, H. 66.

22 Ruppert, K.; J. Maier: Naherholungsraum und Naherholungsverkehr, a.a.O., S. 75.

23 Ruppert, K.; J. Maier: Geographie und Fremdenverkehr. Skizze eines fremdenverkehrsgographischen Konzepts. S. 89 bis 101 in: Wissenschaftliche Aspekte des Fremdenverkehrs. – Hannover 1969. = Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Bd. 53. Raum und Fremdenverkehr 1.

kehrs im Alpenraum erkennen, wobei auffällt, daß insbesondere die Gemeinden mit guter Ausstattung an freizeit-orientierter Infrastruktur überdurchschnittliche Werte aufweisen.

Für die Beurteilung des Tagesausflugsverkehrs lassen sich allerdings bisher nur wenige Aussagen machen. Zur Ergänzung kann hierzu das Sitzplatzangebot in Gaststätten herangezogen werden. Eine regionale Differenzierung dieses Angebots in Relation zum Bettenangebot läßt u. a. wiederum deutlich die Fremdenverkehrszentren im bayerischen Alpenraum hervortreten. Darüber hinaus ist ein deutlicher Zusammenhang dieser Relation mit dem quantitativen Umfang des Tagesausflugsverkehrs zu erkennen²⁴. Wie *Maier* dazu weiter ausführt, läßt sich mit diesem Indikator auch eine Differenzierung unter den Ortsteilen von Fremdenverkehrsgemeinden selbst durchführen. Trotz gewisser Nachteile bei der Verwendung nur dieses einen Indikators erlaubt diese Methode als eine der bisher wenigen quantifizierende und regionale Aussagen im Tagesausflugsverkehr.

Außerdem können die Methoden angewandt werden, deren Ergebnisse oben z. T. schon vorweggenommen wurden. Es handelt sich dabei um die Erfassung des ruhenden Straßenverkehrs im Zielgebiet anhand von Parkplatzzählungen, die Messung der Verkehrsströme zwischen Herkunfts- und Zielgebiet sowie Repräsentativbefragungen zum Naherholungsverhalten bei den Bewohnern im Quellgebiet²⁵.

Zur Bestimmung der Funktion einer Gemeinde hinsichtlich des Urlaubs- und Naherholungsverkehrs läßt sich ähnlich dem Sitzplatzangebot das Angebot anderer spezieller Infrastruktureinrichtungen auf dem Freizeitsektor (wie z. B. Seilbahnen und Lifte) im Vergleich zum Bettenangebot heranziehen. Dabei wird davon ausgegangen, daß in einem Wintersportort mit überwiegendem längerfristigem Reiseverkehr die notwendigen Liftkapazitäten in einer bestimmten Relation zur Bettenkapazität stehen müssen, um Wartezeiten zu vermeiden. Ein Verhältnis von etwa 2:1 bis 3:1 der Beförderungskapazität pro Stunde zur Bettenzahl hat sich dabei als zweckmäßig erwiesen. Bei anderen Freizeitverhaltensweisen der Gäste kann dieses Verhältnis jedoch selbst in Gemeinden mit großer Bedeutung im Urlaubs- und Naherholungsverkehr niedrigere Werte aufweisen. Z. B. ergab sich 1971 für Oberstdorf ein Verhältnis von nur 1,0 : 1, und selbst gut mit Liften ausgestattete Gemeinden wie Schliersee erreichten wegen sehr hoher Bettenkapazitäten aus dem Sommerfremdenverkehr nur ein Verhältnis von 1,74 : 1. Im Falle von Rettenberg und Niederaudorf wurden jedoch entsprechende Werte von über 10 : 1 errechnet, wobei der Kapazitätsüberschuß der Seilbahn- und Liftanlagen eine deutliche Aussage über die große Naherholungsfunktion zuläßt. Bei Niederaudorf

darf jedoch der enge Zusammenhang mit der Gemeinde Bayrischzell²⁶ nicht übersehen werden. Trotz großer Bedeutung im Naherholungsverkehr ergab sich für Bayrischzell nur ein Verhältnis von 1,55 : 1, für beide Gemeinden zusammen jedoch 3,62 : 1. Hier erweist sich deutlich, daß benachbarte Orte hinsichtlich ihrer Beherbergungsfunktion im Vergleich zum Seilbahn- und Liftangebot und seinem Einzugsbereich nicht isoliert betrachtet werden dürfen²⁷.

Als Nachteil dieser Methode ist jedoch anzusehen, daß die stündliche Beförderungskapazität z. T. sehr unterschiedlicher Anlagen (z. B. hinsichtlich Beförderungslänge und Höhenunterschied), die damit auch für einen unterschiedlich großen Benutzerkreis pro Tag in Frage kommen, mit dem Tagesangebot Bettenkapazität in Relation gesetzt wird. Aus diesem Grunde wurde versucht, eine Methode zu entwickeln²⁸, die eine gleiche Bezugsbasis durch die Errechnung von Tagesangebotskapazitäten zuläßt. Die Berechnungen wurden dabei auch auf andere fremdenverkehrsorientierte Infrastruktur, wie Frei- und Hallenbäder, Kleingolfanlagen, Eisplätze, ausgedehnt und dem Sommer- und Winterangebot an Gästebetten gegenübergestellt. Eine Kartierung der Gemeinden im bayerischen Alpenraum mittels dieser Methode läßt sowohl Rückschlüsse auf ihre Bedeutung im Sommer- und Winterfremdenverkehr als auch auf ihre Naherholungs- und Urlaubsfunktion zu. Dabei lassen sich wiederum die ausgeprägten Naherholungszentren insbesondere für den Skisport feststellen (z. B. Rettenberg, Lengries), wobei hier die Tagesangebotskapazität freizeitorientierter Infrastruktur im Winter das Bettenangebot weit übertrifft, während in den Zentren des längerfristigen Reiseverkehrs insgesamt das Bettenangebot überwiegt (z. B. Pfronten, Bad Wiessee, Berchtesgadener Land). Entsprechend diesem Verhältnis kann der Grad der Urlaubs- und Naherholungsfunktion bestimmt werden. Ein hohes Bettenangebot, das vom Freizeitangebot weit übertroffen wird, läßt auf stärkere Überlagerungstendenzen schließen, wobei auch eine Funktionsübernahme des Angebots an Freizeiteinrichtungen für benachbarte Orte im Urlaubsverkehr in Betracht kommt (z. B. Garmisch-Partenkirchen).

Probleme der Überlagerung

Die Synthese aller Indikatoren kann als Grundlage planerischer Ansätze für die Problemlösung von Überlagerungstendenzen im Urlaubs- und Naherholungsverkehr herangezogen werden. Dabei ist zu beachten, daß die Überlagerung nicht in jedem Fall negativ zu werten ist, sondern auch Vorteile beinhaltet. Allerdings resultiert aus der Überlagerungssituation auch eine Reihe ernster raumordnerischer Probleme. In den Zeiten hoher Naherholungs- und Urlaubsintensität können z. B. Konzentrationserscheinun-

24 Vgl. *Maier, J.*: Die Sitzplätze in Gaststätten: Ein Indikator auf der Angebotsseite für Freizeit und Erholung? In: Institut für Raumordnung. Information. 23. Jg. (1973) Nr. 9, S. 179 bis 192.

25 Vgl. *Ruppert, K.; J. Maier*: Naherholungsraum und Naherholungsverkehr, a.a.O., S. 57.

26 Das früher zu Niederaudorf gehörende Sudelfeld, auf dem sich eine große Anzahl von Liften befindet, wurde inzwischen nach Bayrischzell eingemeindet.

27 Vgl. *Philipp, W.*, a.a.O.

28 Vgl. *Philipp, W.*, a.a.O.

gen und Überlastungen der Infrastrukturkapazität auftreten, die zu einer Gefährdung der Erholungsfunktion führen können. Die Beeinträchtigung kann sogar einen Rückgang oder ein Stagnieren des Gästeaufkommens bewirken, wie es sich z. B. im Falle Garmisch-Partenkirchens bereits zeigt.

Am offensichtlichsten stellen sich die Probleme einer Überlagerung im Verkehrswesen, insbesondere auf den Zufahrtsstraßen und in den Zentren touristischer Schwerpunkte, dar, wobei sich lange Autoschlangen, Parkraumnot, Lärm- und Geruchsbelästigung negativ auf den Erholungswert dieser Gebiete auswirken. Dabei kann die Verkehrssituation durch den Transitverkehr (z. B. Garmisch-Partenkirchen, Tegernseer Tal) und durch den sekundären Ausflugsverkehr innerhalb des »Erholungsraumes Bayerische Alpen« zu den touristischen Attraktionszentren (z. B. Königssee) noch zusätzlich verschärft werden, was man durch Aus- und Neubau von Straßen und Anlegen großer Parkflächen zu mindern versucht.

An zweiter Stelle ist hier die Belastung der Infrastruktur zu nennen. Wegen der Zielparallelität im Freizeitverkehr sind es vor allem die attraktiven Berg-, Seen- und Talgebiete und die eigentlichen Urlaubsorte, deren freizeitorientierte Infrastruktureinrichtungen, wie Cafés, Strandbäder, Bergbahnen, einen mehrfachen Andrang erfahren und damit partiellen Überlastungen ausgesetzt sind. Durch die oft weitgehende Ausrichtung der Angebotskapazitäten für infrastrukturelle Investitionen auf den durch Saison- und Wochenrhythmus bedingten Spitzenbedarf entstehen zwischen den Zeiten ihrer hauptsächlichen Inanspruchnahme hohe Leerkosten. Die dennoch an der Rentabilität ausgerichteten Einrichtungen tragen dabei oft einseitig den speziellen Wünschen einzelner Gruppen von Erholungssuchenden Rechnung, ohne die ökologischen Auswirkungen zu berücksichtigen. Im Bereich der mechanischen Aufstiegshilfen führte die Entwicklung des Skifahrens als Freizeitaktivität breiter Bevölkerungsschichten zu einer starken Ausweitung der Kapazitäten. Im Jahre 1972 entfielen über 90 % der Seilbahnen und fast drei Viertel aller Schlepplifte Bayerns auf den bayerischen Alpenraum.

Hier stellt sich die Frage der Belastbarkeit der Landschaft, die auch bei anderen Freizeiteinrichtungen sowie im Zusammenhang mit der teilweise starken Siedlungstätigkeit im Freizeitraum, der Reinhaltung der Gewässer, der Seeuferverbauung und vor allem auch den Freizeitwohnsitzen zu sehen ist. Ein besonderes Problem stellt darunter in den letzten Jahren auch das Dauercamping auf bevorzugten Campingplätzen des bayerischen Alpenraumes dar, wobei die Anlagen z. T. zu 100 % von diesen Pseudo-Zweitwohnsitzen in Anspruch genommen werden.

Vom Gesamtzusammenhang der Problematik ist auch die Frage der Landbewirtschaftung nicht zu trennen. Entsprechend dem Rückgang der bewirtschafteten Flächen suchen die Bergbauern Ersatzlösungen im Fremdenverkehr, wobei auch der Verkauf von Grund und Boden für Freizeitwohnzwecke und -einrichtungen mit Einschränkung des landwirtschaftlichen Betriebes einhergeht. Die Rolle des Bergbauern als Landschaftspfleger kann damit langfristig einer

Gefährdung unterliegen. Programme für eine Honorierung dieses Dienstes erscheinen deshalb dringend erforderlich, wobei ein leistungsbezogenes Entgelt als Basis diskutabel erscheint. Entsprechende Pläne haben jedoch bisher kein konkretes Stadium erreicht.

Jedoch bringt die Überlagerung der verschiedenen Freizeitformen auch gewisse Vorteile mit sich. Sie bestehen darin, daß durch die Bereitstellung höherer Kapazitäten touristischer Infrastruktur den Bewohnern des bayerischen Alpenraums ein überdurchschnittliches Angebot dieser Einrichtungen zur Verfügung steht. Ferner kommen die Gesamtkapazitäten in der Haupturlaubszeit und unter der Woche fast ausschließlich dem Urlauber zugute. Mit diesem Vorteil glaubt man z. B. im Landkreis Starnberg den Urlaubsverkehr intensivieren zu können²⁹. Im wesentlichen kommt es auf den Grad der Überlagerung an. Es gibt im bayerischen Alpenraum nämlich durchaus Bereiche und Zeiten, in denen der Naherholungsverkehr in die Urlaubsgebiete keine negativen Auswirkungen hat. So wirft z. B. ein Nebeneinander beider Erholungsformen in Orten ohne ausgeprägten Urlaubsverkehr kaum Probleme auf. In den Zeiten hoher Naherholungsintensität, wie Mai/Juni und September/Oktober, ist der Naherholungsverkehr sogar als günstige Ergänzung für die Auslastung der im Urlaubsreiseverkehr bereitgestellten touristischen Infrastruktur zu betrachten, um die Leerkosten in den urlaubsschwachen Zeiten der Vor- und der Nachsaison zu vermindern. Dies gilt auch für das Winterhalbjahr. Daß es dabei gebiets- und zeitweise zu Überschneidungen mit dem Urlaubsverkehr kommt, soll keineswegs verkannt werden. Dies dürfte vor allem in der Weihnachts-, der Oster- und der Pfingstferienzeit durch die zunehmende Zahl an kürzeren Zweit- und Dritturlaubsreisen der Fall sein. Dagegen tritt in der Hauptferienzeit die Überlagerung mit dem Naherholungsverkehr nicht so stark hervor, da das Naherholungsgebiet meist nicht zugleich Urlaubszielgebiet für denselben Personenkreis ist. In gewissem Sinne vorteilhaft kann auch eine gegenseitige Kontaktaufnahme zwischen längerfristigem Reiseverkehr und Naherholung unter soziologischen und psychologischen Aspekten, z. B. im Hinblick auf den Kurverkehr, beurteilt werden.

Auch das Problem der Freizeitwohnsitze sollte nicht einseitig gesehen werden. Sofern es sich nicht um bauliche Maßnahmen, sondern um Anmietung bestehender Räume in bäuerlichen Anwesen handelt, ist ein positiver Einfluß auf die Stärkung des bäuerlichen Nebenerwerbs ohne entsprechende Belastung der Landschaft zu bestätigen. Auch ein gewisser Prozentsatz von Dauerstellplätzen auf Campingplätzen kann zu deren Rentabilität und durch die regelmäßigen Einnahmen zur Erhaltung aller für einen gepflegten Platz notwendigen Einrichtungen beitragen. Bei ähnlich hohen Quoten an Dauerstellplätzen wie im Landkreis Starnberg³⁰ dürfte es aber zu einer Verdrängung des Urlaubsverkehrs kommen³¹.

29 Vgl. *Helmschrodt, Chr.*: Tourismus vor den Toren der Großstadt. In: *Süddeutsche Zeitung* Nr. 129/1973, S. 18.

30 Von 18 Campingplätzen sind 11 zu 100 % und weitere 5 zu über 80 % von Dauercampnern belegt.

Erscheinungen wie diese können in solcher Deutlichkeit in anderen Bereichen bisher noch nicht festgestellt werden, wenn man von Verkehrsstaus, Warteschlangen an Liften, überfüllten Badestränden usw. an Spitzentagen absieht. Eine weitere Entwicklung in dieser Richtung kann allerdings für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden, wobei zusätzlich zu berücksichtigen ist, daß in den Tagen nach besonders großem Andrang die fremdenverkehrsorientierte Infrastruktur an verschiedenen Brennpunkten nur mit Mühe wieder in gepflegten Zustand (z. B. abgefahrene Pisten, Verschmutzung von Badestränden) versetzt werden kann. Daraus könnte sich langfristig eine gewisse Abwehrhaltung von Feriengästen gegenüber den Gebieten mit starker Überlagerung und damit den Schwerpunkten des Fremdenverkehrs im bayerischen Alpenraum entwickeln. Es ist dabei ferner zu vermeiden, daß sich ein gewisses Vorurteil auf andere Gebiete oder den gesamten Raum überträgt.

Die Erhaltung des Urlaubsverkehrs ist hier allein wegen seiner weitaus größeren ökonomischen Bedeutung im Vergleich zum Naherholungsverkehr erforderlich, da er wesentlich zur Existenzsicherung der ortsansässigen Bevölkerung und damit auch zur Erhaltung des bayerischen Alpenraums als Erholungsgebiet beiträgt. Die immer stärker werdende Abhängigkeit der Bevölkerung in diesem Raum vom Tourismus ist aus einem Vergleich der Erwerbstätigkeit der Wohnbevölkerung nach den Volkszählungen 1961 und 1970 erkennbar. Einem Umsatzvolumen von 30–40 Mill. DM in diesem Raum aus dem Naherholungsverkehr steht ein solches von 900–1000 Mill. DM aus dem längerfristigen Reiseverkehr gegenüber³². Allein für das Ostrachtal wurden als Umsatz aus dem Urlaubsverkehr rd. 24 Mill. DM für das Jahr 1968 ermittelt³³, während z. B. die Gesamtausgaben aller Münchner Skifahrer pro Saison im bayerischen Alpenraum mit 15–20 Mill. DM trotz hoher Ausgaben für Seilbahnen und Lifte vergleichsweise bescheiden sind³⁴.

Zur Erhaltung des ökonomischen Potentials aus dem Urlaubsverkehr sind daher in der nächsten Zeit weitere planerische Initiativen nötig, die zur Verhinderung einer Zunahme negativer Überlagerungserscheinungen durch die starke Steigerung des Fremdenverkehrs im Sinne einer vorausschauenden Daseinsvorsorge rechtzeitig Lösungsmöglichkeiten anbietet. Dabei müssen insbesondere auch die ökologischen Aspekte zur Frage der Belastung der Landschaft durch den Überbesatz an Einrichtungen berücksichtigt werden, wenngleich eine Grenzfestlegung von wissenschaftlicher Seite bisher noch nicht vorgenommen wurde.

Planerische Ansätze

Im folgenden sollen einige Ansätze der Orts-, Regional- und Landesplanung aufgezeigt werden, die geeignet sind, zu einer gewissen Entflechtung von Urlaubs- und Naherholungsverkehr, zu ihrer Koordination oder sogar zu einer geplanten Überlagerung ohne negative Effekte beizutragen³⁵. Als Basis geeigneter Maßnahmen im bayerischen Alpenraum erscheint das Konzept einer »dezentralisierten Konzentration« für das Angebot an Freizeiteinrichtungen im Rahmen verschiedener Verteilungsvarianten zwischen starken Konzentrations- und weitgehenden Dispersionsmustern als besonders diskutabel. Mit dieser Konzeption können z. B. rentable Größenordnungen bei entsprechender Vielfalt freizeitorientierter Infrastruktureinrichtungen erreicht werden, ohne daß zu hohe Verkehrsfrequenzen den Erholungswert beeinträchtigen. Neben der Abrundung des Freizeitangebots in den Fremdenverkehrszentren mit stärkeren Überlagerungstendenzen müßte zugleich der Ausbau einer Reihe weiterer Fremdenverkehrsgemeinden und -gebiete mit guter Verkehrserschließung erfolgen, wobei jeweils die ökologischen Aspekte zu berücksichtigen sind. Parallel dazu wäre für die dazwischenliegenden Ruhezeiten eine entsprechende Funktionszuweisung vorzunehmen.

Einen ersten Ansatzpunkt hierzu stellt die Verordnung der Bayerischen Staatsregierung über den Teilabschnitt »Erholungslandschaft Alpen« des Landesentwicklungsprogrammes vom 22. 8. 1972 dar, nach der bestimmte Erschließungsmaßnahmen, wie z. B. Bau von Bergbahnen und Liften oder Skiabfahrten, in fest abgegrenzten Bereichen unzulässig sind oder einer besonderen Überprüfung bedürfen.

Orientiert am Konzept der »dezentralisierten Konzentration«, müßte ein Gesamtverkehrsplan erstellt werden, der zur Entlastung vorhandener Zentren und zur Kanalisierung des Verkehrs in die übrigen auszubauenden Gebiete beitragen könnte. Flankierend wäre hierzu der Schienenverkehr einzubeziehen. Gerade bei dem bestehenden Netz an Stichbahnlinien in den bayerischen Alpenraum könnte sich bei entsprechender Fahrtenhäufigkeit und Tarifgestaltung ein Entlastungseffekt für den Straßenverkehr ergeben.

Eine Lenkung der Naherholungsströme ist sowohl durch Beseitigung von Engpässen (Autobahn München – Garmisch-Partenkirchen) als auch durch Schaffung neuer Verkehrslinien (Lindauautobahn) langfristig möglich. Dabei sind allerdings regional- und ortsplanerische Aspekte in den tangierten Zonen und Gemeinden in einem möglichst frühzeitigen Stadium zu berücksichtigen. Für die zu erwartenden Verkehrsströme sind von vornherein geeignete Zubringerlinien und Ortsumgehungen einzuplanen. Ferner sollte parallel zur Verkehrserschließung auch ein rechtzeitiger Ausbau der fremdenverkehrsorientierten Infrastruktur in den verkehrsmäßig leichter erreichbaren Gebieten vor sich gehen.

31 Dabei stellt sich u. a. auch die grundsätzliche Frage der Zugänglichkeit im Zusammenhang mit dem Prinzip einer »Erholung für alle«.

32 Vgl. Maier, J.: Räumliche Aspekte von Freizeit und Erholung im bayerischen Alpenraum. In: Frankfurter Geogr. Beiträge. (Im Druck.)

33 Vgl. Maier, J.: Die Leistungskraft einer Fremdenverkehrsgemeinde. Modellanalyse des Marktes Hindelang/Allgäu. – München 1970. = WGI-Berichte zur Regionalforschung, H. 3. S. 445.

34 Vgl. Philipp, W., a.a.O.

35 Dabei kann es sich nicht um grundsätzliche Lösungsmöglichkeiten für die verschiedenen Konfliktsituationen im »Erholungsraum Bayerische Alpen« handeln, die wohl nur auf der Basis einer auf ein übergeordnetes Zielsystem ausgerichteten Integralplanung ausgearbeitet werden könnten.

Im Bereich der Ortsplanung kann zur Vermeidung von Belästigung infolge hohen Verkehrsaufkommens neben dem Bau von Ortsumgehungen die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen oder von Fußgängerzonen bei gleichzeitigem Parkplatzangebot erfolgen, wie dies z. T. vor Jahren in Schweizer Fremdenverkehrsorten (z. B. Zermatt, Saas Fee) und neuerdings auch im bayerischen Alpenraum (Bad Reichenhall, Oberstdorf) vorgenommen wurde.

Im Bereich der freizeitorientierten Infrastruktur sollte durch eine Sortierung des Infrastrukturangebots eine Funktionsstreuung in belebte und ruhige Bereiche auf Gemeindeebene angestrebt werden. So ist z. B. in Lenggries das überwiegend im Naherholungsverkehr genutzte Angebot an Skisporteinrichtungen auf das Brauneckgebiet konzentriert. Ähnlich ist diese Sortierung in der Gemeinde Hindelang durch die Konzentration der Lifte am Oberjoch gegeben. Auf diese Weise wird der Urlaubsverkehr in den anderen Ortsteilen nur wenig tangiert. Ebenso kann durch überörtliche Infrastrukturplanung eine Funktionsteilung innerhalb eines Fremdenverkehrsgebietes erreicht werden, was wiederum zu einer Verminderung von Überlagerungstendenzen führen kann. Hier muß allerdings eine verstärkte kommunale Gebietsorientierung mit dem Abbau von Gemeindeegoismen einhergehen.

Unerwünschten Überlagerungstendenzen durch die starke Zunahme an Freizeitwohnsitzen kann durch die Bauleitplanung begegnet werden. In einer gemeinsamen Bekanntmachung vom 27.10.1972 haben die Bayerischen Staatsministerien für Landesentwicklung und Umweltfragen und des Innern die Kriterien zur landesplanerischen Beurteilung der gesamten Siedlungstätigkeit im bayerischen Alpenraum präzisiert. Hierunter fällt auch der freie Zugang zu besonders schutzwürdigen Landesteilen, wie z. B. Fluß- und Seeufer, Wälder und Gebirgstäler. Auch die Anlage von Feriensiedlungen und Campingplätzen ist unter diesen Gesichtspunkten zu beurteilen. Auf landschaftlich bevorzugten Plätzen sollte eine fluktuierende Belegung gewährleistet sein.

Auch durch wasserwirtschaftliche Maßnahmen können Überlagerungserscheinungen verringert werden. Der Reinhaltung der Seen in den bayerischen Alpen sowie ihrer Zu- und Abflüsse kommt dabei entscheidende Bedeutung zu. Nur wenn die Wasserqualität auch in den nahe den Verdichtungsräumen gelegenen Seen und Flußabschnitten einen ungehinderten Badebetrieb zuläßt, besteht nicht die Neigung, weiter flußaufwärts im Alpengebiet bessere Bedingungen zu suchen. So wird es auch entscheidend darauf ankommen, die Wasserqualität z. B. von Starnberger- und Ammersee oder von Amper, Würm und Isar auch im stadtnahen Bereich zu erhalten oder zu verbessern.

Zur Entlastung der Fremdenverkehrszentren ist es ferner notwendig, durch Anlage und Markierung von Rundwanderwegen und Skiloipen, an deren Ausgangspunkt entsprechende Parkflächen zu situieren sind, dem Wunsch der Naherholer nach Bewegung Rechnung zu tragen und durch entsprechende Vielfalt die Naherholungsströme zu verteilen. Das gleiche gilt für die Erschließung der Wälder und die Anlage von Waldlehrpfaden. Auch der Ausbau und

die Verbreiterung von Skiabfahrten tragen dazu bei, die Enge auf den Skipisten zu vermindern. Zugleich wird die starke Belastung der Pisten auf größere Flächen verteilt, so daß sie nach dem Wochenendverkehr leichter wieder für den Urlaubsverkehr präpariert werden können.

Mit dem Programm Freizeit und Erholung der Bayerischen Staatsregierung werden u. a. diese genannten Maßnahmen gefördert. Staatliche Förderung aus diesem Programm erhielt auch die zur Modelleinrichtung erhobene Freizeitanlage mit geheiztem Freibad und Hallenbad, Gymnastikraum, Solarium, Sauna usw., das sog. »Trimini«, am Kochelsee. Bei dieser Anlage, die von München aus über das Autobahnstück Ohlstadt schnell erreicht werden kann, ist eine Parallelität von Urlaubs- und Naherholungsverkehr denkbar. Neben der Werbewirkung sind vor allem die großen Kapazitäten während der Woche für den Urlaubsverkehr von Vorteil.

Bei der Anlage solcher Einrichtungen müssen jedoch sowohl die Kapazitäten als auch die Lage sorgsam überlegt werden. Wegen des starken Ausflugsverkehrs von Münchnern (51–60 % der Besucher) treten in einer ähnlichen Anlage (Alpamare in Bad Tölz) sowohl Kapazitätsprobleme als auch Verkehrsprobleme auf. Der Standort im Kurbereich bringt außer Parkplatzschwierigkeiten auch andere Konflikte mit sich, die bis hin zu überhöhter Unfallgefahr für Kurgäste reichen³⁶. Eine Situierung dieser Anlage am Ortsrand von Bad Tölz wäre günstiger.

Wenn man von diesen Maßnahmen absieht, die dazu beitragen, die Überlagerungstendenzen durch Planungen im bayerischen Alpenraum selbst zu steuern, so kann bei der zu erwartenden Zunahme aller Freizeitformen und wohl insbesondere der Naherholung eine stärkere Überlagerung voraussichtlich nur dann vermieden werden, wenn auch im Vorfeld des bayerischen Alpenraumes und im Umland von Verdichtungsräumen oder stärker industrialisierten Gebieten intensive Entwicklungsplanung im Freizeitbereich betrieben wird. Entsprechende Initiativen haben dieser Forderung z. T. schon Rechnung getragen. Hier sind die Maßnahmen des Vereins zur Sicherstellung überörtlicher Erholungsgebiete in den Landkreisen um München e. V. zu nennen, der den Ausbau von weitläufigen Freibadanlagen betrieb und jetzt die Erschließung der Isaraue nördlich von München als Erholungsgelände plant. Ähnliche Ansätze sind außer in Augsburg auch in Ingolstadt (Rekultivierung von Kiesgruben) und im oberbayerischen Chiemgauer Seegebiet (Erschließung der Innauen) vorhanden.

Für weitere Bademöglichkeiten ist die Wasserqualität der siedlungsnahen Flüsse zu erhalten oder zu verbessern. Als Erfolg kann hier die jüngst ergangene Aufhebung der Sperre der Würm als Badefluß genannt werden, die u. a. durch die Ringkanalisation am Starnberger See möglich wurde.

Eine entscheidende Bedeutung kommt einem engen Zu-

³⁶ Vgl. Maier, J.; K. Ruppert: Geographische Aspekte planerischer Initiativen im Freizeitraum. Beispiele aus der Region München. (Unveröffentl. Manuskript.)

sammenwirken zwischen dem Ausbau freizeitorientierter Infrastruktur und der Verkehrsplanung zu, um eine entsprechende Kanalisierung des Naherholungsverkehrs zu erreichen. Von großer Bedeutung ist dabei das öffentliche Verkehrsnetz, das gerade in München inzwischen einen hohen Ausbaugrad erreicht hat. Von der örtlichen Presse werden z. B. Wanderrouuten vorgeschlagen, die ausschließlich auf dieses Verkehrsnetz ausgerichtet sind³⁷. Mit »Freizeitips«, die vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen in Zusammenarbeit mit dem Bund Naturschutz in Bayern e. V. und dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub zusammengestellt wurden, wird versucht, der Bevölkerung der bayerischen Verdichtungsräume weniger frequentierte Gebiete bekanntzumachen.

Eine wichtige Rolle kommt auch der Erschließung der stadtnahen Wälder unter dem Aspekt ihrer Erholungsfunktion bei entsprechender Ausweisung von Parkflächen und Markierung von Rundwanderwegen sowie der Anlage von Radfahrwegen zu.

Der wachsenden Nachfrage nach Wochenendhäusern kann wohl nur durch Ausweisung von entsprechenden Gebieten im Sinne einer Positivplanung Rechnung getragen

werden, wobei zur Ablenkung des zunehmenden Siedlungsdrucks auf empfindliche Räume wie die bayerischen Alpen die Ausweisung von Wochenendhausgebieten z. B. im Tertiärhügelland denkbar wäre. Größere Projekte sollten Einzelprüfungen in Raumordnungsverfahren vorbehalten bleiben.

Nachhaltige Wirkungen auf die Verteilung des Naherholungsaufkommen könnte z. B. die bessere Verkehrsanbindung Münchens an den niederbayerischen Raum und den Bayerischen Wald bringen. Dem Bau der Autobahn München – Deggendorf sollte unter diesem Aspekt gerade auch in Anbetracht der zu erwartenden Zunahme des Wintersportverkehrs entsprechende Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Mit diesen Ausführungen sollten einige Gedanken zusammengefaßt werden, die im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der verschiedenen lang- und kurzfristigen Freizeitformen geeignet erscheinen, negative Überlagerungstendenzen vor allem in den bevorzugtesten Bereichen des bayerischen Alpenraumes in Grenzen zu halten und die Erholungsfunktion dieses Raumes insgesamt langfristig zu gewährleisten. Die Überlagerungsproblematik darf jedoch nicht nur isoliert für den bayerischen Alpenraum gesehen werden. Die Dynamik im Freizeitbereich wird es in Zukunft verstärkt erforderlich machen, planerische Initiativen auch über Landesgrenzen hinweg abzustimmen.

37 Vgl.: Unser Freizeit-Tip; Mit der S-Bahn wandern. In: Münchner Stadtanzeiger.