



Jahresbericht der
Staatsbauverwaltung

2014



Titelbild

Die Neugestaltung des Hauptplatzes (Lohrer, Hochrein Landschaftsarchitekten und Stadtplaner, München) ist ein herausragendes Projekt der Stadterneuerung in Landsberg am Lech. Im Rahmen des Bayerischen Landeswettbewerbs 2014 „Modellhafte Stadt- und Ortssanierung – Lebensräume für die Bürger“ wurde die Maßnahme wegen ihrer gestalterischen Qualität und der beispielhaften Bürgerbeteiligung unter dem Motto „Ein Platz für Alle“ als Preisträger ausgezeichnet. Im Rahmen des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramms „Städtebaulicher Denkmalschutz“ haben Bund und Freistaat Bayern 1,5 Mio. Euro für die Neugestaltung des Hauptplatzes zur Verfügung gestellt.

**Jahresbericht der
Staatsbauverwaltung**

2014



Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Tradition und Fortschritt sind gleichermaßen
Markenzeichen Bayerns. Die bayerische
Staatsbauverwaltung zeigt uns in ihrem neu-
en Jahresbericht, wie wir diesen Anspruch
bayerischer Politik in gebaute Wirklichkeit
umsetzen.

Zum Beispiel mit dem Programm „Bayern
barrierefrei 2023“: Auch Menschen mit Be-
hinderung oder altersbedingten Einschrän-
kungen sollen am Leben in unserer Gesell-
schaft voll teilnehmen können. Um den bau-
lichen Teil des Programms voranzutreiben,
müssen wir weit in die Zukunft blicken und
einen langen Atem beweisen.

Die Sicherheit der Menschen hat höchste
Priorität in unserem Land. Damit sich unsere
Bürger darauf weiterhin verlassen können,
braucht es ein technisches Großprojekt wie
das digitale Funknetz für Sicherheits- und
Rettungskräfte.

In dem Spannungsfeld zwischen „Fortschritt“
und „Bewahren“ bewegt sich auch die Ent-
wicklung der Windenergie in Bayern. Zu
neuen Energieformen sagen wir ja. Wir ver-
gessen aber auch nicht das Landschafts-
und Ortsbild. Traditionell ist die typisch baye-
rische Landschaft eine unserer wichtigsten
einheimischen Ressourcen.

Stichwort Nahverkehr: Die Dynamik der bay-
erischen Wirtschaftszentren führt einerseits
zu dem Wunsch nach mehr schnellen Zü-
gen in die Verdichtungsräume. Andererseits
soll gerade eine bessere Anbindung des
ländlichen Raums möglichst vielen Men-
schen und Familien erlauben, in ihrer bishe-
rigen Heimat wohnen zu bleiben.

Das sind nur vier Beispiele. Viele weitere
werden Sie in dem vorliegenden Heft finden.
In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine
recht anregende Lektüre.

Joachim Herrmann
Mitglied des Landtags
Bayerischer Staatsminister
des Innern, für Bau und Verkehr

Gerhard Eck
Mitglied des Landtags
Staatssekretär im Bayerischen
Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr

Unsere Organisation – Unsere Aufgaben	6
Näher am Kunden – Unsere Präsenz vor Ort	7
Was erwartet die Gesellschaft von der Staatsbauverwaltung?	8
Echelsbacher Brücke 1930 – 2014	12
Bayern barrierefrei 2023	14
Hochbau	16
Recht, Planung und Bautechnik	24
Wohnungswesen und Städtebauförderung	32
Straßenbau	40
Verkehr	48
Zahlen und Daten	56
Aktuelle Veröffentlichungen	76
Abbildungsnachweis	78
Impressum	79

Unsere Organisation – Unsere Aufgaben

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

Staatsminister

Staatssekretär

Amtschef

Allgemeine Innere Verwaltung – Leiter

Zentrale Angelegenheiten

Verfassung und Staatsverwaltung

Kommunale Angelegenheiten

Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Brand-/ Katastrophenschutz, Rettungswesen, Staatsschutz

Oberste Baubehörde – Leiter

Zentrale Angelegenheiten

Gemeinsam für alle fünf Fachsparten optimieren wir kontinuierlich unsere Organisation, die vom Ministerium über die Mittelbehörden zu den Bauämtern und Meistereien reicht, und managen die Personalangelegenheiten von rund 10.000 Mitarbeitern. Wir haben im Jahr 2014 ca. 4 Milliarden Euro an Bundes- und Landesmitteln umgesetzt und nehmen zentrale Kompetenzen im Vergabewesen, in der Aus- und Fortbildung, in der Informationstechnik und in der Landschaftspflege wahr.

Staatlicher Hochbau

Wir planen und steuern alle Bauaufgaben für die Landesressorts, den Bund, die NATO, die Gaststreitkräfte und andere Bauherren in Bayern und unterhalten über 25.000 Gebäude. Im Jahr 2014 haben wir dabei insgesamt 1,44 Milliarden Euro für Land und Bund umgesetzt. Darüber hinaus wirken wir an mit staatlichen Mitteln geförderten Bauvorhaben wie Schulen oder Krankenhäuser privater und kommunaler Bauherren beratend mit.

Recht, Planung und Bautechnik

Wir erarbeiten nicht nur die rechtlichen Rahmenbedingungen des Bauens (z. B. Bayerische Bauordnung, Baugesetzbuch), sondern sind auch für alle damit zusammenhängenden städtebaulichen und bautechnischen Themen zuständig. Gleichzeitig betreuen wir alle Rechtsfragen aus den Bereichen des staatlichen Hochbaus und Straßenbaus.

Wohnungswesen und Städtebauförderung

Mit einem Fördervolumen von jährlich rund 500 Millionen Euro erzielen wir aufgrund hoher Multiplikatoreffekte ein Bauvolumen von mehr als 1,2 Milliarden Euro. Wir beteiligen uns an der Weiterentwicklung des Bundes- und Landesrechts im Wohnungswesen. Mit der Förderung von Modellvorhaben zeigen wir neue Wege auf. Im Rahmen der Städtebauförderung unterstützen wir die Kommunen bei der Erhaltung und Weiterentwicklung vitaler Stadt- und Ortszentren.

Straßen- und Brückenbau

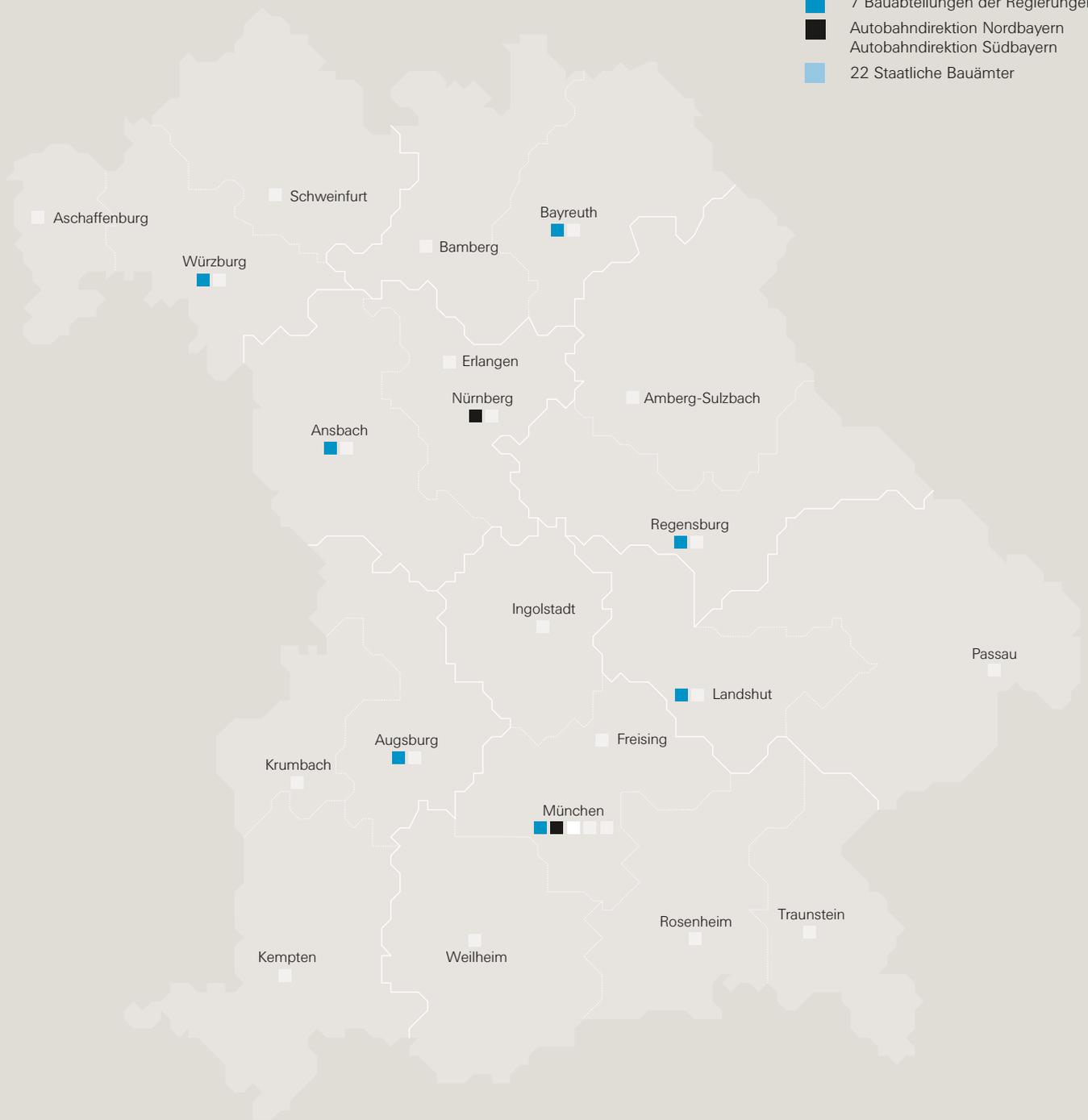
Wir planen, verbessern, erhalten und betreiben die überörtliche Straßeninfrastruktur in Bayern. Diese umfasst ein Netz von 25.500 km Straßen mit 14.500 Brücken und über 6.000 km Radwegen. In den Ausbau und den Erhalt des Autobahn-, Bundesstraßen- und Staatsstraßennetzes investieren wir jährlich mehr als eine Milliarde Euro. Kommunale Straßenbauprojekte fördern wir zudem mit etwa 200 Millionen Euro pro Jahr.

Verkehr

Im öffentlichen Verkehr (SPNV und ÖPNV), Radverkehr, gewerblichen Personen- und Güterverkehr, Luftverkehr, in der Binnenschifffahrt und bei Seilbahnen sorgen wir für nachhaltige Mobilität. Pro Jahr wenden wir für den ÖPNV ca. 200 Millionen Euro auf, für SPNV-Leistungen sind es knapp eine Milliarde Euro. Für die Sicherheit an Verkehrsflughäfen stellen wir über 80 Millionen Euro und für den Kombinierten Verkehr sowie innovative Verkehrskonzepte ca. 3 Millionen Euro zur Verfügung.

Näher am Kunden – Unsere Präsenz vor Ort

- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
- 7 Bauabteilungen der Regierungen
- Autobahndirektion Nordbayern
Autobahndirektion Südbayern
- 22 Staatliche Bauämter





Was erwartet die Gesellschaft von der Staatsbauverwaltung?

In der Demokratie geht, wie der Name schon sagt, alle Staatsgewalt vom Volke aus. Die ausführende Gewalt, zu der neben der Staatsregierung die Verwaltung gehört, dient also dem Volke – oder anders ausgedrückt „der Allgemeinheit“.

Wer ist das? Der kleine Mann? Die Wirtschaft? Der Verkehrsteilnehmer? Der Steuerzahler? Wir müssen die Frage nicht selbst entscheiden. Die Verwaltung empfängt ihre Weisungen nicht direkt vom Volke oder aus der Gesellschaft, sondern darf – und muss – ihr Handeln grundsätzlich an den Gesetzen ausrichten. Von Fall zu Fall auch an Einzelentscheidungen der Staatsregierung oder des Landtags.

Womit sind dann manche Bürger unzufrieden?

Die Verwaltung ist meistens das Gesicht, mit dem die Staatsgewalt dem Einzelnen gegenübertritt. In Form von Genehmigungs- oder Förderbescheiden, Vergaben, vielleicht auch nur Auskunft erteilend oder beratend. Da macht der Ton die Musik. Eine Entscheidung oder Auskunft kann so formuliert sein, dass der Empfänger sich als Bittsteller fühlt, als Eindringling – oder eben als Teil des Volkssouveräns, der seine Rechte wahrnimmt und verständliche Erklärungen beanspruchen kann.

Als Verwaltung sind wir auch das Werkzeug, dessen sich die gewählten Politiker bedienen, um ihre Abstimmungen und Entscheidungen vorzubereiten, in anwendbare Form zu gießen und in die Tat zu setzen. Dabei kommt es vor allem auf Effizienz an. Je schneller und vollständiger beim Bürger ankommt, was dem Bürger zugedacht ist, umso besser ist die Verwaltung.

„Der Kunde ist König“ heißt es so schön. Müssen wir uns also klein machen, um unserer Aufgabe voll gerecht zu werden? Ja und nein. Unsere Ehre darf sich nicht darauf gründen, dass wir Macht ausüben. Sie darf aber durchaus darin bestehen, wie gut wir unseren Auftrag erfüllen.

Wie erfahren wir, ob wir „den Kunden“ zufriedengestellt haben? Mitunter ist das gar nicht so schwierig: Wenn wir Bundesfernstraßen bauen oder erhalten, dann tun wir das zwar letztlich zum Nutzen Bayerns – aber nicht nach Gutdünken, sondern nach Vorgaben und Maßstäben des Bundes. Wenn wir ein Hochschulgebäude errichten oder sanieren, dann erwartet die Hochschule ein Ergebnis, das den Bedürfnissen der Forschung und Lehre genügt – nicht weniger, aber auch nicht mehr.

Die Staatsbauverwaltung sieht sich gerne als etwas Besonderes und gründet diesen Anspruch auf ihre technische Kompetenz. Zu Recht? Nein und ja. Heute ist jede Verwaltung eine Fachverwaltung. Es gibt Spezialisten für Soziales, für Umwelt, für Sicherheit usw. So ist es auch bei uns. Was unsere Aufgabe ist, beherrschen wir zweifellos besser als jemand, der nicht unsere Ausbildung und Erfahrung hat.

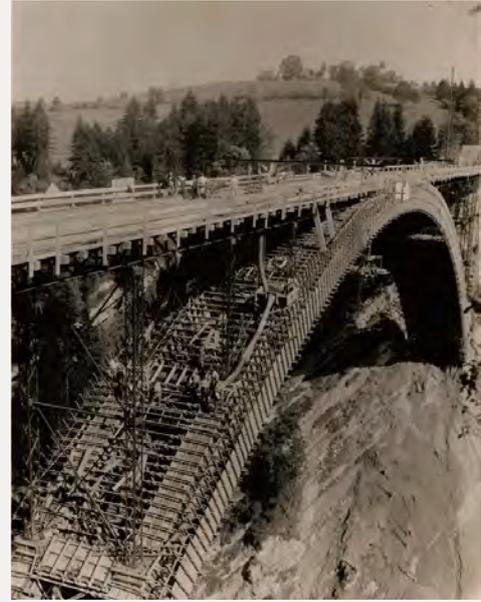
Allerdings: Fachkompetenz gibt es nicht nur in der Verwaltung. Wir sollten deshalb, wo immer das möglich ist, auf Ressourcen von außen, z. B. aus der Wissenschaft oder der Privatwirtschaft, zurückgreifen. So verhüten wir auch, dass die Bauverwaltung sich selbstständig oder verkrustet, dass sie vergisst, woher sie ihren Auftrag und ihre Legitimation bezieht.

Auf unsere traditionell guten Kontakte mit der Bauwirtschaft, mit den freien Berufen, mit Vertretern des öffentlichen und privaten Verkehrs können wir also stolz sein – so lange wir die Grenzen des fachlichen Konsenses kennen. Technik ist immer nur Mittel zum Zweck. Am Ende wollen wir uns daran messen lassen, wie gut und wirksam wir unseren Teil zum allgemeinen Wohl beigetragen haben.

Das ist es, was die Gesellschaft zu Recht von der Staatsbauverwaltung erwartet.



1



2

**Echelsbacher Brücke
1930 – 2014**

Der alte Handelsweg von Venedig über den Brenner nach Augsburg kreuzt bei Rottenbuch das tief eingeschnittene Tal der Ammer. Jahrhundertlang musste der Straßenverkehr sich 80 m zu dem Flüsschen hinab und mit Steigungen von bis zu 20 % wieder hinauf quälen. Anlässlich der für 1930 bevorstehenden Passionsspiele in Oberammergau entschloss sich die Bayerische Staatsregierung, der Verkehrsprobleme ein für alle Mal Herr zu werden und die Schlucht mit einer Hochbrücke zu überspannen. Einen 1928 ausgeschriebenen Wettbewerb gewann die Firma Hoch-Tief mit dem Entwurf einer Bogenbrücke nach dem System, das Anfang des 20. Jahrhunderts der österreichische Ingenieur und Hochschullehrer Josef Melan entwickelt hatte. Dabei wird zuerst ein leichter stählerner Fachwerkbogen errichtet, um anschließend als Schalungsgestüt und zugleich als Bewehrung für die endgültige Brücke aus Beton zu dienen. Der



3

1830	1840	1850	1860	1872	1880	1890	1900	1908	1920
Gründung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern				24 Landbauämter und 24 Straßen- und Flussbauämter				21 Kulturbauämter (ab 1941 Wasserwirtschaftsämter)	



4

- 1 Freivorbau der Fachwerkbogenträger (1928/29)
- 2 Schalung der Betonbögen (1929)
- 3 Fertige Brücke (1930)
- 4 Siegerentwurf 2014 von Dr. Schütz Ingenieure, Kolb Ripke Architekten, Narr Rist Türk Landschaftsarchitekten

Münchner Professor Heinrich Spangenberg hat dieses System weiter verfeinert. Damit während des Bauprozesses annähernd gleiche Verformungsbedingungen herrschten, wurde der Fachwerkbogen mit Kies vorbelastet und mit dem Fortschritt der Betonarbeiten nach und nach wieder entlastet. Auf diese Weise entstanden zwei innen hohle Stahlbetonbögen. Darauf setzte man Betonstützen, um die Fahrbahnplatte zu tragen.

Die Konstruktion, die dem Verkehr von 1930 in jeder Hinsicht genügte, war den stetig gestiegenen Anforderungen der letzten Jahrzehnte nicht mehr gewachsen. Inzwischen durften nur noch Fahrzeuge mit bis zu 16 Tonnen die Brücke passieren, und auch diese nur im Abstand von mindestens 100 Metern. Zudem steht die Brücke heute als ingenieurtechnische Pionierleistung unter Denkmalschutz und als Nistplatz von Fledermäusen auch unter Naturschutz.

Um alle bei der Ertüchtigung der Ammertalquerung einzuhaltenen bautechnischen, naturschutzfachlichen und denkmalpflegerischen Bedingungen zu klären, veranstaltete das Staatliche Bauamt Weilheim einen Planungsdialog. Im Anschluss fand der Realisierungswettbewerb statt, bei dem unter sieben Lösungen die beste ausgewählt wurde. Teilgenommen haben neben Brückenbauingenieuren auch Architekten und Landschaftsplaner. Bei dem mit dem ersten Preis prämierten Entwurf überspannt ein neuer Bogen sehr filigran die beiden alten Bögen und schützt diese auch vor Witterungseinflüssen. Neben der perfekten optischen Symbiose von alt und neu überzeugte die Tatsache, dass die alten Bögen während des Baus auch als Traggerüst mitwirken. Damit findet ein Grundgedanke der Melan-Spangenberg-Bauweise nach über 80 Jahren erneut Anwendung.





1

Bayern barrierefrei 2023

Ministerpräsident Seehofer hat in seiner Regierungserklärung im November 2013 das Ziel vorgegeben, Bayern bis 2023 im öffentlichen Raum und im ÖPNV barrierefrei zu machen.

Zur Umsetzung dieses Ziels haben alle Ressorts unter der Federführung des StMAS ein Grundkonzept „Bayern barrierefrei 2023“ erarbeitet. Der Ministerrat hat im Juli 2014 beschlossen, drei Handlungsfelder aus diesem Grundkonzept vorrangig zu betreiben: Mobilität (ÖPNV und Bahnhöfe), Bildung (Kinderbetreuung und Schulen) und öffentlich zugängliche staatliche Gebäude. Hierfür stehen im Doppelhaushalt 2015/2016 rund 205 Mio. Euro zur Verfügung.

Mobilität

Grundvoraussetzung für die Teilhabe am Leben in der Gesellschaft ist Mobilität. Auch Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen möchten ihre Wege möglichst ohne fremde Hilfe bewältigen. Die demografische Entwicklung führt dazu, dass ein immer größerer Teil der Bevölkerung auf barrierefreie Mobilität angewiesen sein wird. So hat eine Umfrage des Flughafenverbandes ADV im Jahr 2013 ergeben, dass die Anzahl mobili-

tätseingeschränkter Reisender auf deutschen Flughäfen überproportional zu den Gesamtreisenden gestiegen ist – nicht zuletzt deshalb, weil die Flughäfen immer besser auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender Rücksicht nehmen. Der Freistaat macht große Anstrengungen, um bei den anderen öffentlichen Verkehrsmitteln ein ähnlich hohes Niveau zu erreichen. Aufgrund einer 2004 mit der DB AG geschlossenen Rahmenvereinbarung und weiterer Einzelvereinbarungen wird der Freistaat für den barrierefreien Ausbau von 14 Bahnhöfen im Zeitraum von 2004 bis 2018 rund 37 Mio. Euro aufwenden. Im Rahmen des im Jahr 2001 aufgestellten sogenannten 102-Millionen-Programms für die S-Bahn München konnten schon 39 Stationen weitgehend barrierefrei umgebaut werden. Zwei weitere sollen folgen. Im Rahmen des neuen Ausbauprogramms „Bayern-Paket 2013-2018“ mit einem Mitteleinsatz von rund 60 Mio. Euro unterstützt der Freistaat die DB AG, 13 S-Bahnstationen und 13 Regionalbahnhöfe in Bayern barrierefrei auszubauen, und finanziert Planungen für fünf weitere Stationen. Die Planungen für 11 S-Bahn-Stationen und einen Regionalbahnhof sind bereits angelaufen oder beauftragt. Für die Förderung von

1
St 2080/Bahnhof Ottenhofen,
Lkr. Erding

2
Animation des neuen barrierefreien
Zugangs zur Walhalla bei Donaustauf



2

Linienbussen im ÖPNV stehen jährlich 30 Mio. Euro zur Verfügung. Damit kann die Neubeschaffung von mehr als 400 Linienbussen gefördert werden. Zuwendungsfähig sind ausschließlich Omnibusse, die mit Rampe (Niederflurbus) oder Hublift (Hochflurbus) und mit geeigneten optischen und akustischen Informationseinrichtungen ausgestattet sind.

Alle Menschen sollen sicher und selbstständig auch am allgemeinen Straßenverkehr teilnehmen können. Um diesem Anspruch zu genügen, muss besonderes Augenmerk den Rollstuhl- oder Rollatorbenutzern gelten, darüber hinaus aber auch Blinden, Menschen mit vorübergehend motorischen oder sensorischen Einschränkungen, älteren Menschen zu Fuß und mit dem Fahrrad, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck – nicht zuletzt auch unerfahrenen Kindern, die noch auf Gehwegen Rad fahren. Bei Straßenbaumaßnahmen in der Baulast des Bundes und des Freistaats werden diese Zielsetzungen planerisch und baulich schon seit Jahren berücksichtigt. Dabei geht es insbesondere um die Neugestaltung oder Umgestaltung von Überquerungsstellen, Bushaltestellen und Lichtsignalanlagen.

Staatliche Gebäude

Die Belange der Barrierefreiheit werden sowohl bei Neubauten als auch bei Sanierungen berücksichtigt. Jedoch lag bisher noch keine umfassende Bestandserfassung zur barrierefreien Zugänglichkeit aller staatlichen Gebäude vor. Für die Anmeldung zum Doppelhaushalt 2015/2016 wurde deshalb eine erste überschlägige Kostenermittlung auf Grundlage vorhandener Daten erstellt. Sie belief sich auf insgesamt 69 Mio. Euro. In einem zweiten Schritt hat die Oberste Baubehörde bei den Ressorts mit Fragebögen abgefragt, welche Gebäude öffentlich zugänglich sind und ob es dort z. B. an der barrierefreien Zugänglichkeit, barrierefreien Aufzuganlagen oder barrierefreien Sanitärräumen fehlt. Auf Grundlage dieser Dokumentation haben die Staatlichen Bauämter Grobkostenschätzungen erarbeitet. Im Fokus standen zunächst die äußere Erschließung und die Sanitärräume. Von den 5482 beurteilten Gebäuden sind 3143 Gebäude öffentlich zugänglich. Für 2305 Gebäude meldeten die Ressorts Mängel bei der Zugänglichkeit und/oder bei der Barrierefreiheit der Sanitärräume. Die geschätzten Kosten für die Beseitigung dieser Defizite belaufen sich auf rund

91,4 Mio. Euro. Die Ressorts werden nun Prioritäten setzen und die baulichen Maßnahmen durch Mittelzuweisung an die Staatlichen Bauämter auf den Weg bringen. Im Doppelhaushalt 2015/2016 stehen hierfür 57,5 Mio. Euro (davon 29 Mio. Euro Verpflichtungsermächtigungen) zur Verfügung.



1

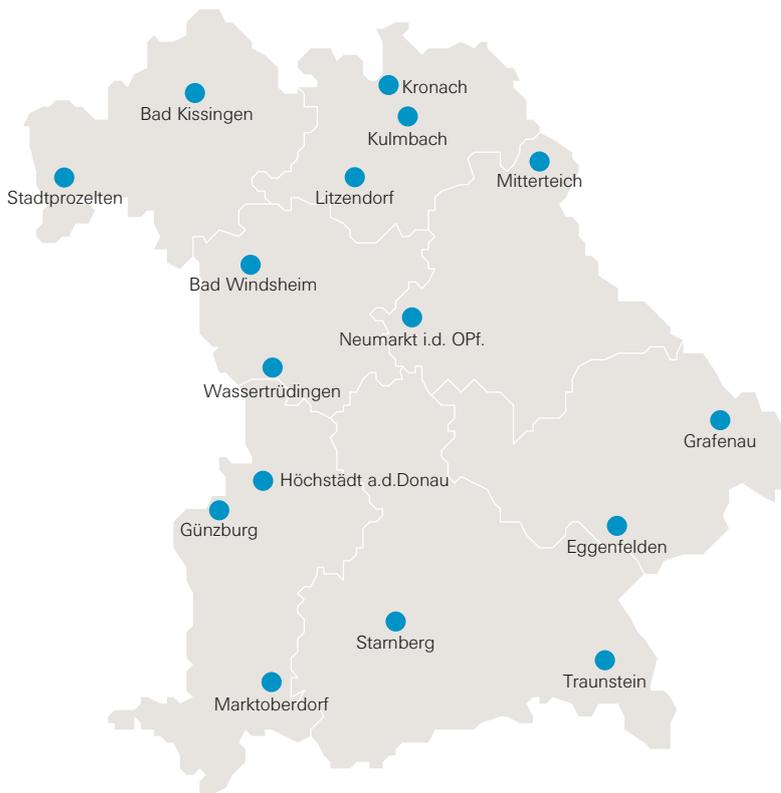
Städtebauförderung

Der öffentliche Raum befindet sich überwiegend in kommunaler Verantwortung. Mit einer Stadtgestaltung ohne bauliche Hindernisse können die Kommunen es allen Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen, den öffentlichen Raum selbstständig und sicher zu nutzen und am öffentlichen Leben teilzunehmen. Vor allem die Bereiche sind barrierefrei zu gestalten, die zur Erfüllung der alltäglichen Bedürfnisse notwendig sind. Die Nutzbarkeit der Städte und Gemeinden für alle Menschen ist seit Jahren ein Ziel der Städtebauförderung. Der Staat unterstützt auf diesem Wege die barrierefreie Umgestaltung der Stadt- und Ortszentren, die barrierefreie bauliche Gestaltung öffentlicher Gebäude und des öffentlichen Raums, soweit sie Teil städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen nach dem besonderen Städtebaurecht sind. Beim Bayerischen Landeswettbewerb 2014 der Städtebauförderung konnte man hervorragende Beispiele für den barrierefreien Umbau des öffentlichen Raums sehen.

Modellvorhaben „Die barrierefreie Kommune“

Um eine möglichst große Breitenwirkung von „Bayern barrierefrei 2023“ zu erreichen, sollen die bayerischen Kommunen zusätzlich zu den priorisierten Handlungsfeldern weitere Hilfestellungen zur barrierefreien Umgestaltung des öffentlichen Raums und des ÖPNVs erhalten. Die Oberste Baubehörde hat daher in Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden eine Modellphase mit 16 Städten und Gemeinden aus ganz Bayern gestartet. Die Modellgemeinden haben bis Anfang 2015 kommunale Aktionspläne erarbeitet, die den Handlungsbedarf zur Schaffung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum erfassen und die sich daraus ergebenden Einzelmaßnahmen auflisten. Die Bandbreite reicht von kleineren Anpassungsmaßnahmen, wie der Absenkung von Bordsteinen oder dem Bau von Hilfsmitteln zur barrierefreien Überwindung von Höhenunterschieden, bis hin zu umfassenden Umgestaltungsmaßnahmen von Straßenräumen. In der Modellphase werden auch geeignete Arten des Vorgehens untersucht. Auf möglichst breiter Basis sollen Experten, Betroffene, interessierte Bürger und weitere Akteu-

ren bereits an der Konzeption der Maßnahmen mitwirken. Die gemeindlichen Aktionspläne sind als städtebauliche Grobkonzepte zu verstehen und umfassen daher keine Detailplanungen von Einzelmaßnahmen. Sie stellen jedoch sicher, dass bei der sukzessiven Umsetzung alle späteren Einzelprojekte im Sinne eines umfassenden Abbaus von Barrieren ineinandergreifen. Angestrebt werden nicht punktuelle Ideallösungen, sondern eine durchgängige Verbesserung der Lebensqualität für Menschen mit Behinderung, und letztlich für alle Bürger. Die bis Januar 2015 erarbeiteten kommunalen Aktionspläne werden in einem Werkbericht dokumentiert. Mitte 2015 wird allen bayerischen Städten und Gemeinden ein Leitfaden zum Thema zur Verfügung gestellt.



2



3

Wohnraumförderung

Bereits seit mehreren Jahren entstehen im Bayerischen Wohnungsbauprogramm ausschließlich barrierefreie Mietwohnungen. Auch besondere Wohnformen wie Wohngruppen, Alten-WGs und Betreutes Wohnen oder die Anpassung von bestehenden Miet- und Eigenwohnungen an die Belange von Menschen mit Behinderung werden gefördert. Im Bayerischen Modernisierungsprogramm ist der altersgerechte Umbau neben der Steigerung der Energieeffizienz einer der Förderschwerpunkte. Die Richtlinien für die Förderung von Wohnraum für Studierende sehen die Schaffung von ausreichend barrierefreien Wohnplätzen vor.

Ausblick

Die Verkündung des Ziels „Bayern barrierefrei 2023“ hat dem Thema die Aufmerksamkeit und den Schub verschafft, den es schon immer verdient hat. Mit den drei priorisierten Handlungsfeldern ist ein wichtiger Anfang gemacht, auf den in den nächsten Jahren jedoch konsequent weitere Schritte folgen müssen. Eine Interministerielle Arbeitsgruppe unter Federführung des Sozialministeriums ist bereits damit beschäftigt, das Grundkonzept weiterzuentwickeln und die Handlungsschritte der nächsten Jahre vorzubereiten.

1
Buch am Erlbach, Ortsbegehung im Rahmen der Erarbeitung des integrierten Entwicklungskonzepts „Demografiegerechtes Buch am Erlbach“

2
16 Modellkommunen

3
Markt Perlesreut, Barrierefreie Zugänge





Hochbau

Geschichte erhalten – Zukunft gestalten. Diese vier Worte umschreiben die Aufgaben des Staatlichen Hochbaus in idealer Weise. Der Erhalt von Wahrzeichen wie der Frauenkirche und der Theatinerkirche in München gehörten 2014 ebenso zum weitgespannten Aufgabenfeld wie der Neubau der Forschungseinrichtung „Translational Research Center“ am Universitätsklinikum in Erlangen oder der Polizeiinspektion Nürnberg Süd im zukunftsweisenden Passivhausstandard.

2014 wurde die Sanierung der Anatomischen Anstalt in München mit dem Bayerischen Denkmalpflegepreis in Gold ausgezeichnet. Der neoklassizistische Flügelbau ist ein herausragendes Baudenkmal. Unter der Leitung des Staatlichen Bauamtes München 2 ist es gelungen, die ursprüngliche Gebäudekonzeption mit den heutigen Sicherheitsanforderungen in Übereinstimmung zu bringen und einen zeitgemäßen Studienbetrieb zu ermöglichen.



1

Aufgaben 2014

Herausragende aber auch ganz alltägliche Bauten beeinflussen unser Leben und prägen das Bild Bayerns. Der Anspruch an die Leistung unserer 22 Staatlichen Bauämter ist daher hoch. Ziel ist es Qualität und Baukultur im besten Sinne zu realisieren, das heißt: Ansprechend, beständig, barrierefrei und energieeffizient. Es bedeutet jedoch nicht zu aufwändig, zu teuer oder übertrieben repräsentativ zu bauen oder zu erhalten. Im wahrsten Sinne ausgezeichnet ist dies beim Haus der Berge in Berchtesgaden und bei der Sanierung der Anatomischen Anstalt in München gelungen. Das Informations- und Bildungszentrum „Haus der Berge“, eine Eigenplanung des Staatlichen Bauamtes Traunstein, wurde mit dem „Holzbaupreis Bayern 2014“ ausgezeichnet. Die Anatomische Anstalt, ein Projekt des Staatlichen Bauamtes München 2, erhielt den Bayerischen Denkmalpflegepreis 2014 in Gold in der Kategorie „Öffentliche Bauwerke“.

Der Gestaltungsspielraum für Baukultur im Staatlichen Hochbau ist nicht zu unterschätzen, das zeigen allein schon die Zahlen: Im Jahr 2014 haben wir als Treuhänder für die Landesressorts, den Bund, die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, die Gaststreit-

kräfte und Dritte wie z. B. die Kirchen über 1,4 Milliarden Euro für Bauprojekte ausgegeben. Auf Einzelprojekte entfielen dabei 1,09 Milliarden Euro, 317 Millionen wurden für den laufenden Bauunterhalt aufgewendet. Damit sind wir einer der größten öffentlichen Auftraggeber für die Bauwirtschaft und für freischaffende Architekten, Ingenieure und Künstler in Bayern. Das an freiberuflich Tätige ausbezahlte Gesamthonorar betrug 2014 178 Millionen Euro.

Darüber hinaus berät die Staatliche Hochbauverwaltung bei Bauvorhaben, die der Staat zwar nicht selber baut, aber fördert – wie beispielsweise Schulen und Krankenhäuser. Für diese Fördermaßnahmen von Land und Bund haben wir 2014 ein Volumen von über 2,5 Milliarden Euro bearbeitet.



2



3



4

Frauenkirche und Theatinerkirche – zwei Wahrzeichen Münchens werden saniert

1
Mit dem Translational Research Center ist an der Medizinische Fakultät der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen eine überregional bedeutsame Forschungseinrichtung entstanden. Hier werden Forscher unterschiedlicher Fachrichtungen neue Ansätze für eine verbesserte Diagnostik und Therapie von Erkrankungen entwickeln um sie schneller als bisher für den Patienten verfügbar zu machen.

2
Knapp 11 Millionen Euro investierte der Freistaat Bayern in die neue Polizeieinspektion Nürnberg-Süd. Der Entwurf des Architekturbüros Geier Maass ist Ergebnis eines Realisierungswettbewerbes, der vom Staatlichen Bauamt Erlangen-Nürnberg ausgelobt wurde. In Nürnberg und auch im niederbayerischen Grafenau erprobte die Bayerische Hochbauverwaltung den energieeffizienten Passivhausstandard erstmals für Polizeigebäude.

3
Nach Fertigstellung der Instandsetzung des Nordturms der Frauenkirche in München haben im Frühjahr 2014 die Restaurierungsarbeiten am Südturm begonnen.

4
Für die Restaurierung der vom Baumeister François de Cuvillies in den Jahren 1765-1768 gestalteten Ostfassade wurde Ende 2014 ein Baugerüst aufgestellt.

Der Erhalt und die denkmalgerechte Pflege des baukulturellen Erbes gehören zu den schönsten Aufgaben im Staatlichen Hochbau. Wir betreuen über 2.500 Baudenkmäler in ganz Bayern. Dazu zählen auch zwei Wahrzeichen Münchens. Am Dom zu Unserer Lieben Frau finden zurzeit, unter der Leitung des Staatlichen Bauamtes München 1 umfangreiche Restaurierungs- und Instandsetzungsarbeiten statt. Der spätgotische, dreischiffige Backsteinbau, welcher in den Jahren 1468 bis 1488 unter Stadtbaumeister Jörg von Halspach errichtet wurde, befindet sich im Eigentum der Metropolitan- und Pfarrkirchenstiftung. Die Erhaltung der Domkirchen in Bayern erfolgt auf Grundlage des Konkordats von 1924 mit Papst Pius XI.

Verwitterungsprozesse, starke Durchfeuchtung des Mauerwerks und die frühere Verwendung inhomogener und ungeeigneter Baumaterialien führten zu erheblichen Schäden an der Fassadenoberfläche. Dies zeigte sich insbesondere an den Türmen. Nach Gerüstaufbau und einer Schadenskartierung konnten im Sommer 2010 die Restaurierungs- und Instandsetzungsarbeiten am Nordturm starten. Im Dezember 2013 waren sie termingerecht abgeschlossen. Seit dem Frühjahr 2014 sind die Restaurierungsarbeiten am Südturm im Gange, die voraussichtlich bis 2016 andauern werden. Darauf folgen die Instandsetzungsarbeiten am Hauptschiff der Kirche.

Nicht weit vom Dom entfernt befindet sich die in den Jahren 1663 bis 1675 gebaute Theatinerkirche St. Kajetan. Neben der Vierkuppel bildet die Ostfassade, die 1765

– 1768 durch den Baumeister „François“ de Cuvillies hinzugefügt wurde, den bedeutendsten Teil der Außenarchitektur. Seit der Aufhebung des Theatinerklosters im Jahr 1801 befindet sich die Kirche in staatlichem Eigentum. Die erste umfangreiche Fassadensanierung nach vier Jahrzehnten startete im Jahr 2014 unter der Projektleitung des Staatlichen Bauamtes München 1 mit einer gründlichen Schadenskartierung. Neben der allgemeinen Verschmutzung zeigten sich Putzabplatzungen und Risse sowie lockere Teile der Fassadenprofilierung. Die Blechabdeckungen der auskragenden Gesimse, Kapitelle und Portalbekrönungen sind schadhaft und verursachen Feuchteschäden. Im Frühjahr 2015 können die eigentlichen Instandsetzungs- und Restaurierungsarbeiten beginnen. Aufgrund des Umfangs der noch erhaltenen Putze aus dem 18. Jhd. und wegen der künstlerischen Bedeutung der figuralen Stuckaturen beschränken sich die Sanierungsarbeiten weitgehend auf konservative Maßnahmen, das heißt auf die Sicherung und Festigung, soweit erforderlich auch Ergänzung des historischen Putzbestandes und der Stuckaturen. Es folgt die Überarbeitung und Reparatur der Kirchenfenster und Portale sowie die Instandsetzung der defekten Blecheindeckungen. Der nördliche Eingang am Odeonsplatz wird barrierefrei umgestaltet. Für das Jahr 2019 ist die Fertigstellung vorgesehen.



1



2

Digitalfunk für Bayern

Die Einführung des Digitalfunks für alle Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) ist derzeit eines der größten technischen Modernisierungsvorhaben in Deutschland. Ziel des Projektes ist, die bestehenden kleinteiligen Analogfunknetze abzulösen und für alle Rettungs- und Sicherheitskräfte eine einheitliche, technisch optimale und abhörsichere Kommunikation zu gewährleisten. Das bundesweite Digitalfunknetz besteht aus einem Kernnetz mit 64 Vermittlungsstellen (Rechenzentren), dem Zugangnetz (Funknetz) mit rd. 4300 Basisstationen (Sendeanlagen) und den Endgeräten.

Baumaßnahmen auf Ebene der Regierungen und die Standardisierung von Mastkonstruktionen mit der zentralen Vergabe von Rahmenverträgen. Bayernweit sind heute über 816 Sendeanlagen (92 %) fertiggestellt und 7 Teilnetzabschnitte an den Nutzer übergeben – in München, Mittelfranken und Oberbayern-Nord wird der digitale Einsatzfunk bereits von allen Blaulichtorganisationen im Einsatzalltag genutzt.

Bayern hat im bundesweiten Netzaufbau als Flächenstaat und aufgrund der Gebirgslagen mit 11 Vermittlungsstellen und knapp 900 Basisstationen einen bedeutenden Anteil zu leisten. Die Projektsteuerung, Planung und Realisierung der gesamten baulichen Infrastruktur als maßgebliche Voraussetzung für alle nachfolgenden Schritte der Integration, Migration und Inbetriebnahme liegen dabei in der Zuständigkeit der Staatlichen Bauverwaltung.

Die Entscheidung, dass der Digitalfunk beim G7-Gipfel in Elmau im Juni 2015 verfügbar sein soll, hat die Bauverwaltung vor besondere rechtliche, zeitliche und bautechnische Herausforderungen gestellt. Der Bau der G7 relevanten Sendeanlagen in 2014 betraf nahezu ausnahmslos alpine Extremstandorte, die nur unter Einsatz schwerster Transporthubschrauber und innerhalb von wenigen Sommermonaten errichtet werden konnten. Mit Ausblick auf die weitgehende Fertigstellung des Funknetzes in 2015 und den anspruchsvollen Aufgaben bei der Realisierung der Gebirgsstandorte entlang der Alpenkette erwartet die Bauverwaltung ein abschließendes Kraftakt.

Die eigentliche Realisierungsphase in Bayern begann 2010, nachdem die Standorte in München im Zuge einer Pilotphase aufgebaut wurden. Der Roll-Out wird schrittweise in 9 Teilnetzabschnitten vollzogen und ist auf einem erfreulich guten Weg. Der Höhepunkt der Bautätigkeit wurde erreicht, nachdem allein im Jahr 2012 267 Sendeanlagen fertiggestellt wurden. Die entscheidenden Voraussetzungen für diesen Erfolg waren u. a. die Entwicklung einer standortscharfen Baudatenbank, eine gemeinsame Steuerung der

1
Für Standorte mit Höhenlagen über 600 Meter ü. NN und bei Bauwerkshöhen von über 50 Meter über Gelände muss die statische Berechnung auf der Grundlage von Eislastgutachten und Windlastgutachten erfolgen. In Bayern wurden zur Gewährleistung der Standortsicherheit aufgrund der topographischen Gegebenheiten für weit über die Hälfte aller Standorte Einzelgutachten durch den Deutschen Wetterdienst erstellt.

2
Der Ausblick ins Jahr 2015 wartet mit einer Vielzahl von baulichen Herausforderungen entlang der Alpenkette auf. Rund 30 Standorte sind aufgrund der topographischen Situation, der besonderen Erschwernisse bei der Erschließung und der technischen Risiken beim Transport und der Montage der Bauteile als alpine Extremstandorte eingestuft. Die regulären Bauzeiten werden bei diesen Standorten zusätzlich durch Witterung und naturschutzrechtliche Auflagen erheblich eingeschränkt. Der Roll-Out entlang der Alpen ist nur unter verstärktem Einsatz von Transporthubschraubern realisierbar.



1

Planungswettbewerbe für zwei Museen

Wenn es um die Vergabe von Planungsleistungen geht, setzt sich die Staatliche Hochbauverwaltung gemeinsam mit den Kammern und Verbänden für die Durchführung von Wettbewerben ein. Sie sind ein wichtiges Instrument, um aus einer Vielzahl von Entwürfen, die in jeder Hinsicht beste Lösung für eine konkrete Planungsaufgabe auswählen zu können. Wettbewerbe fördern schon in einer frühen Planungsphase die Baukultur und schaffen Transparenz bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen. Gerade bei herausragenden Bauprojekten wie Museen, die im besonderen Interesse der Öffentlichkeit stehen, zahlt sich die Durchführung von Wettbewerben aus.

Erweiterung des Museums „Mensch und Natur“ zum „Naturkundemuseum Bayern“.

Das Museum „Mensch und Natur“ wurde 1990 im Nordflügel der Schlossanlage Nymphenburg als zentrales Ausstellungsforum der Staatlichen Naturwissenschaftlichen Sammlungen Bayerns eröffnet. Unter dem Motto „Natur als Erlebnis“ verfolgt das Museum seit seiner Gründung ein eigenständiges Konzept, welches sich in vielfälti-

ger Weise von anderen naturkundlichen Museen unterscheidet. Wie das große öffentliche Interesse und das hohe Besucheraufkommen zeigen, ist das Museum „Mensch und Natur“ inzwischen eines der bedeutendsten Museen Bayerns geworden. Um sich weiter entwickeln zu können, braucht es dringend eine räumliche Erweiterung.

Durch die Verlegung der Institute für Genetik und Mikrobiologie der Ludwig-Maximilians-Universität München nach Planegg-Martinsried wurden Gebäudeteile im Bereich des nördlichen Schlossflügels frei. Nach Abbruch und Neubau des ehemaligen Institutsgebäudes kann hier eine substanzielle Erweiterung des Museums realisiert werden.

Mit der Unterstützung des neu gegründeten Förderkreises Naturkundemuseum Bayern e.V. München und seiner 1. Vorsitzenden I.K.H. Dr. Auguste Prinzessin von Bayern konnte der Wettbewerb 2013 ausgelobt werden. Ziel des Wettbewerbs war es, eine eigenständige Architektur zu finden, die sich zugleich in den Kontext der historischen Schlossanlage Nymphenburg einfügt. Neben den Ausstellungsräumen soll das Museum

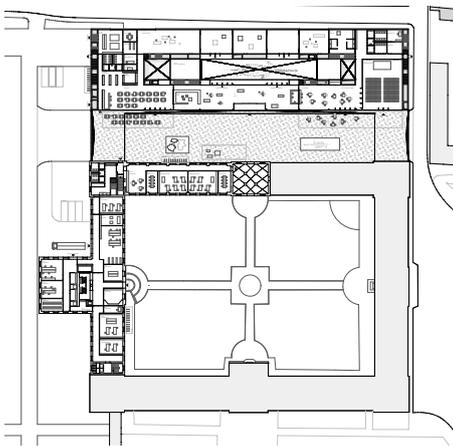
1
Naturkundemuseum, Perspektive der
Eingangssituation zum Innenhof



1



2



3

moderne museumpädagogische Räume, einen multifunktionalen Veranstaltungsbereich sowie eine zeitgemäße Museumsinfrastruktur beherbergen. Die Ausstellungsfläche soll mit rund 7.000 m² auf mehr als das Doppelte wachsen.

Beim Teilnahmeverfahren wurden aus 125 Bewerbungen 35 geeignete Architekturbüros für die Bearbeitung der Wettbewerbsaufgabe ausgewählt. Zur Preisgerichtssitzung Ende Februar 2014 lagen insgesamt 31 Wettbewerbsbeiträge vor.

Die hochrangig besetzte Jury unter dem Vorsitz von Prof. Arno Lederer vergab fünf Preise und vier Anerkennungen. Die Arbeit des Berliner Architekten Prof. Volker Staab erhielt den ersten Preis. Den zweiten Preis ging an die Arbeit der Nürnberger Architekten Bär, Stadelmann, Stöcker. Dem Beitrag der PFP Planungs GmbH, Hamburg hat die Jury den dritten Preis zuerkannt. Das Preisgericht hat eine eindeutige Empfehlung für den ersten Preis ausgesprochen.

Jury greift der Entwurf die Prinzipien der Gesamtfigur der Schlossanlage auf und interpretiert sie in ihren Proportionen der Aufgabe entsprechend neu. Insgesamt ein sehr kompaktes Museumskonzept, dem im gesetzten engen städtebaulichen und denkmalpflegerischen Rahmen sowohl eine einladende Geste wie auch eine dem Ort angemessene Fortschreibung gelingen.

Die Wettbewerbsarbeit von Volker Staab wird den Anforderungen an ein naturkundliches Museum gerecht, fügt sich aber auch sehr gut in den Ort ein. Nach Überzeugung der

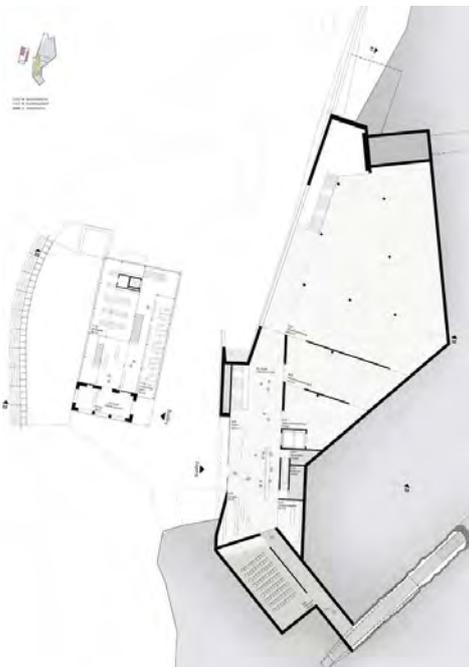
1
Wettbewerbsmodell

2
Luftbild Bestand

3
Planung Erdgeschoss



4



5

Dokumentation Obersalzberg

Die Dokumentation Obersalzberg wurde im Jahr 1999 eröffnet und war für ca. 30 bis 40 Tausend Besucher pro Jahr kalkuliert. Durch das zunehmende Interesse an der Dokumentation stiegen mittlerweile die Besucherzahlen bis auf ca. 125.000 pro Jahr an.

Daher hat sich der Freistaat Bayern entschieden, rund 17 Millionen Euro für die Erweiterung der Dokumentationsstelle und die grundlegende Überarbeitung der Dauerausstellung zu investieren. Im März 2014 wurde ein 2-phasiger offener Wettbewerb für Arbeitsgemeinschaften von Architekten mit Landschaftsarchitekten ausgeschrieben, an dem 90 Bürogemeinschaften teilnahmen. Am 18. September 2014 sprach das aus 15 Fach- und Sachpreisrichtern besetzte Preisgericht dem Entwurf von Aicher Ziviltechniker GmbH aus Dornbirn (Österreich) und Planstatt Senner aus Überlingen den 1. Preis zu. Die Preisrichter waren sich einig, dass der Entwurf die Einfügung in die Landschaft mit Funktionalität, Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und energiesparendem Bauen verbindet. Das Gebäude verschwindet zum größten Teil im Berg, wodurch eine unmittelbare

Verbindung zu den erhaltenen Bunkeranlagen und gleichzeitig eine „Entmystifizierung“ des geschichtsträchtigen Ortes erreicht werden. Noch am Tag der Preisgerichtssitzung erteilte Finanzstaatssekretär Hintersberger der Bayer. Staatsbauverwaltung den Planungsauftrag für die weitere Planung. Das Staatliche Bauamt Traunstein, das mit der Projektleitung betraut ist, hat einen Baubeginn – vorbehaltlich einer positiven Entscheidung des Haushaltsausschusses des Bayerischen Landtages – noch in der ersten Hälfte des Jahres 2016 eingeplant. Im Anschluss an den Architektenwettbewerb fanden im Rahmen der VOF-Verfahren die Verhandlungsgespräche mit den Preisträgern des Wettbewerbes und die Auswahl der Fachplaner statt. Die Bauunterlage soll bis Ende des Jahres 2015 erstellt und dann im Haushaltsausschuss des Bayer. Landtages genehmigt werden. Für die Baumaßnahme ist nach dem derzeitigen Terminplan eine Fertigstellung bis zum Juli 2018 vorgesehen.

4
Außenansicht Perspektive

5
Erdgeschoss





Gemeinde Buch am Erlbach
Durchführung und Umsetzung eines
Integrierten Entwicklungskonzeptes mit
der Bürgerschaft

Recht, Planung und Bautechnik

Zentrale Themen einer zukunftsorientierten Siedlungsentwicklung in Stadt und Land sind die Herausforderungen des demografischen Wandels, der effizienten Energienutzung und eines tragfähigen Mobilitätsangebots. Funktionsfähige Siedlungsstrukturen müssen erhalten und weiterentwickelt werden. Gerade ältere Mitbürger sind auf intakte Ortszentren mit einem Angebot der Grundversorgung und auf kurze Wege angewiesen. So wurde beispielsweise in der Gemeinde Buch am Erlbach mit Planungszuschüssen des Landes für modellhafte städtebauliche Planungen ein Entwicklungskonzept zum demografischen Wandel und seinen Folgen für die Ortsentwicklung und nachfolgend der Realisierungswettbewerb „Wohnen im Wandel“ gefördert.



1

Windenergieanlagen in der Nähe von Wohngebäuden

Im Zuge der Energiewende wird immer deutlicher, wie wichtig die Akzeptanz in der Bevölkerung bei der notwendigen Umstellung auf erneuerbare Energien ist. Die Nutzung der Windenergie bewegt die Gemüter stark, vor allem angesichts immer höher werdender Anlagen. Daher hat sich der Gesetzgeber bereits 2013 auf den Weg gemacht, diesen Interessenkonflikt zwischen den Anforderungen der Energiewende und den zu berücksichtigenden Interessen der örtlichen Wohnbevölkerung zu lösen. In diesem Jahr sind nunmehr die entsprechenden Gesetze in Kraft getreten.

Auf Bundesebene gibt die Länderöffnungsklausel den Ländern seit 01.08.2014 die Befugnis, die Privilegierung von Windenergieanlagen und damit ihre Zulässigkeit im Außenbereich davon abhängig zu machen, dass sie einen höhenbezogenen Abstand zu Wohngebäuden einhalten. Auf dieser Grundlage wurde am 12.11.2014 die sogenannte 10 H-Regelung im Bayerischen Landtag beschlossen. Sie ist am 21.11.2014 in Kraft getreten.

Zentraler Regelungsinhalt ist die Entprivilegierung von Windenergieanlagen, die einen anlagenbezogenen Abstand von 10 H (d.h. der zehnfachen Anlagenhöhe) zu geschützten Wohngebäuden nicht einhalten. Dabei geht es um die maßvolle Steuerung, nicht um die Verhinderung der Anlagen. Durch eine verbesserte Einbindung der Menschen vor Ort soll ein befriedender Ausgleich ermöglicht werden.

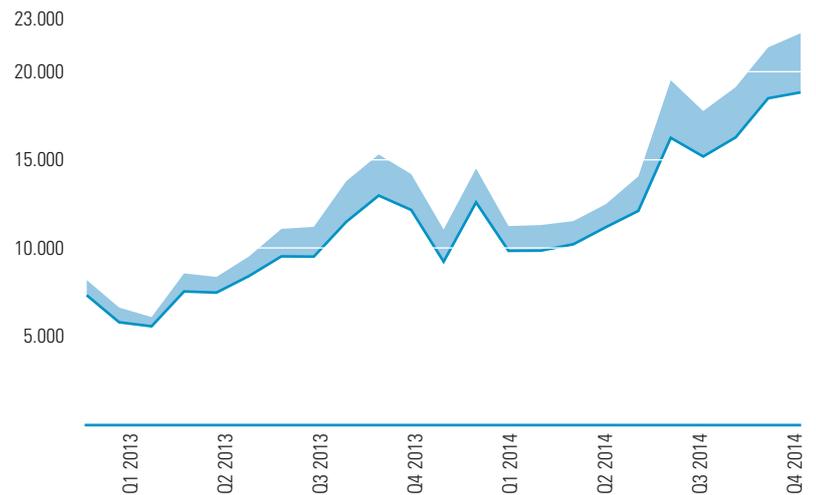
Bei entsprechendem Konsens vor Ort eröffnet die 10 H-Regelung den Gemeinden ein breites Spektrum an Möglichkeiten. Insbesondere kann eine Gemeinde in der Bauleitplanung auch einen geringeren Abstand als 10 H festsetzen. Mit einer betroffenen Nachbargemeinde soll sie auf eine einvernehmliche Festlegung hinwirken. Darüber hinaus sind bestehende Konzentrationsflächen in ihrem Bestand geschützt, wenn die Gemeinde, die den Plan aufgestellt hat, sowie betroffene Nachbargemeinden nicht bis zum 21.05.2015 widersprochen haben. Windenergieanlagen sind dort dann weiterhin privilegiert. Schließlich können auch Windenergieanlagen in gemeindefreien Gebieten von der 10 H-Regelung ausgenommen werden, wenn eine betroffene angrenzende Gemeinde dem zustimmt.

Um für den Vollzug Hilfestellungen zu geben, wird derzeit auch der Windenergieerlass aktualisiert. Darüber hinaus hat das Bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr auf seiner Internetseite Hinweise zur bayerischen 10 H-Regelung veröffentlicht.

Entwicklung der monatlichen Asylantragszahlen seit Januar 2013

Quelle: Bundesamt für Migration und Flüchtlinge

— Erstanträge
 ■ Folgeanträge
 (Angaben in Personen)



Rechtliche Erleichterungen für die Unterbringung von Asylbewerbern

Die im Jahr 2014 stark gestiegenen Flüchtlingszahlen erfordern eine rasche Erhöhung der Unterkunftskapazitäten, was mitunter auf schwierige bauplanungsrechtliche Rahmenbedingungen trifft. Asylunterkünfte sind zwar in Mischgebieten oder allgemeinen Wohngebieten zulässig. In solchen Gebieten lassen sich jedoch gerade in Ballungszentren oft kaum geeignete Immobilien mit hinreichender Infrastruktur finden. Das Ausweichen auf periphere Standorte in Gewerbegebieten oder im Außenbereich ist wiederum aus bauplanungsrechtlichen Gründen problematisch und scheitert nicht selten vor dem Verwaltungsgericht.

Der Gesetzgeber hat hierauf reagiert. Zum 26.11.2014 traten entsprechende bauplanungsrechtliche Erleichterungen in Kraft. Neben eher klarstellenden Änderungen, die den Gemeinwohlcharakter der Asylunterbringung unterstreichen, wurde mit einigen Neuregelungen eine Ausweitung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit von Asylunterkünften herbeigeführt. Diese bis Ende des Jahres 2019 befristeten Neuregelungen betreffen die Nutzungsänderung von Geschäfts-, Büro- oder Verwaltungsgebäuden im unbeplanten Innenbereich, bestimmte

Vorhaben im bauplanungsrechtlichen Außenbereich sowie einen neuen Befreiungstatbestand für Asylunterkünfte in Gewerbegebieten. Die nachgeordneten Behörden wurden mit Rundschreiben der Obersten Baubehörde vom 11.11.2014 über die Inhalte der Gesetzesänderung informiert.

Die Neuregelungen führen nicht dazu, dass Asylunterkünfte in den betreffenden Gebieten in jedem Fall und ohne Weiteres zulässig sind. Ihre Anwendung ist an Voraussetzungen gebunden, die der Wahrung der kommunalen Planungshoheit und einer angemessenen Rücksichtnahme auf nachbarliche Interessen dienen. Wie wichtig die Berücksichtigung dieser beiden letztgenannten Aspekte ist, zeigen die zahlreichen Eingaben zu Asylunterkünften, die in jüngster Vergangenheit auch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr erreichten. Sie bringen teils befürwortende, teils ablehnende und damit sehr gegensätzliche Haltungen gegenüber den jeweiligen Vorhaben zum Ausdruck. Die Änderungen des Baugesetzbuchs werden diese Spannungsfelder nicht aufheben, aber einen Lösungsbeitrag für manchen Einzelfall bieten können.



1



2

1
Modellkommune Karlstadt mit dem
Einfamilienhausquartier „Alte Siedlung“

2
Innenentwicklungsmöglichkeiten: Mo-
dellkommune Karlstadt – Baulücke im
Quartier

Modellprojekt „Revitalisierung von Einfamilienhausgebieten aus den 1950er bis 1970er Jahren“

In Bayern und bundesweit bilden Einfamilienhäuser die am weitesten verbreitete Wohnform. Die Einfamilienhausgebiete aus den 1950er bis 1970er Jahren stehen nun in Städten wie auch in ländlichen Gemeinden vor einem Umbruch. Der Fortzug der Kinder und das zunehmende Alter der Bewohner einerseits, veränderte energetische Anforderungen an die Gebäude und steigender Sanierungsbedarf andererseits stellen die Eigentümer und die Kommunen vor große Herausforderungen. Gebäudebestand, Quartiersstruktur sowie Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen werden häufig nicht mehr den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner gerecht, die gemeinsam mit ihren Häusern in die Jahre gekommen sind. Junge Familien hingegen bevorzugen oft Neubaugebiete, wodurch wiederum zusätzlicher Flächenbedarf entsteht.

Das Modellprojekt „Revitalisierung von Einfamilienhausgebieten aus den 1950er bis 1970er Jahren“ hat praxisgerechte Handlungsansätze erbracht, mit denen Kommunen ihre Einfamilienhausgebiete für die spezifischen Bedürfnisse aller Altersgruppen zukunftsfähig machen können. (s. Abb. 3) Besonderes Merkmal des Modellprojektes

war der interdisziplinäre und ressortübergreifende Ansatz, der die Themenfelder Flächensparen und Innenentwicklung, ländliche Entwicklung, Sozial- und Seniorenpolitik sowie Städtebau vereint. Vier Bayerische Ministerien haben das Projekt gefördert: Umweltministerium, Oberste Baubehörde, Landwirtschaftsministerium und Sozialministerium.

In einem bayernweiten Wettbewerb haben sich im März 2012 drei Kommunen mit ausgewählten Einfamilienhausgebieten erfolgreich für das innovative Modellprojekt beworben:

- Markt Marktrodach (3.800 Einwohner), Landkreis Kronach, Oberfranken, mit dem Quartier „Am Steig“ (ca. 580 Einwohner)
- Stadt Karlstadt (14.900 Einwohner), Landkreis Main-Spessart, Unterfranken mit dem Quartier „Alte Siedlung“ (ca. 1.095 Einwohner) (s. Abb. 1)
- Gemeinde Langenneufnach (1.650 Einwohner), Landkreis Augsburg, Schwaben mit dem Quartier „Blumensiedlung“ (ca. 150 Einwohner).

Die drei Modellkommunen repräsentieren Städte und Gemeinden unterschiedlicher Größenordnung.

Bei der Analyse der besonderen Strukturen und Problematiken der Einfamilienhausgebiete in den Modellkommunen haben sich übertragbare Handlungsansätze herauskristallisiert, die bei der Revitalisierung von Einfamilienhausgebieten stets von Bedeutung sind und deren Wirkungen sich gegenseitig verstärken: Schaffung neuer Wohnformen/angebote, attraktiver Quartiere, lebendiger Nachbarschaften und werthaltiger Immobilien (s. Abb. 4). Anwendung eines vorausschauenden Wohn- und Flächen-Managements und Sensibilisierung der Bevölkerung für das Thema durch Information und Beratung.

Die Ergebnisse des Modellprojektes mündeten in einen Leitfaden. Dieser soll die Akteure vor Ort in die Lage versetzen, ältere Einfamilienhausgebiete wieder zu aktivieren und insbesondere für junge Familien attraktiv zu machen. Letztlich soll erreicht werden, die Innenentwicklungsmöglichkeiten (s. Abb. 2) älterer Baugebiete besser zu nutzen, der Ausweisung von Neubauflächen auf der grünen Wiese entgegen zu wirken und vorhandene Infrastrukturen besser auszulasten.



3

3
Arbeitskonzept „Revitalisierung von Einfamilienhausgebieten“ (Quelle: Baa-der Konzept, Planungsbüro Skorka)

4
Übertragbare Ergebnisse: Kernpunkt „Werthaltige Immobilien“ (Quelle: Baa-der Konzept, Planungsbüro Skorka)

Werthaltige Immobilien

- Sanierung
- Barrierefreiheit
- Aktuelle Wohnbedürfnisse
- Werterhalt des Eigentums

Mehrwert

- Sicherung der Altersvorsorge durch Werterhalt der Immobilie
- Aufrechterhaltung/Verbesserung der „guten Lage“, Verbessertes Erscheinungsbild der Siedlung
- Halten/Steigern der Bevölkerungsdichte in den Bestandsgebieten
- Sanierte Gebäude = Beitrag zu Energiewende
- Gebäude besser nutzbar, da für alle Generationen nutzbar
- Attraktiv gegenüber Neubauten/Neubaugebieten

Maßnahmen (Kommune)

Beratung zu Umbau, Sanierung u.ä.

- Info-Reihe, Flyer, Beratung durch Architektenkammer
- Kombiniert mit Beratung zu Wohnen im Alter!

Wererhalt durch Vermeidung Überangebot/ Neuausweisung

- Flächenmanagement
- Genaue Erhebung der Potentiale im Bestand inkl. Alterskarten
- Reduzierung/Vermeidung Neuausweisung

Prüfung bestehende Bebauungspläne

- Ggf. Nachverdichtung/andere Wohnformen, mehr Wohneinheiten etc. zulassen

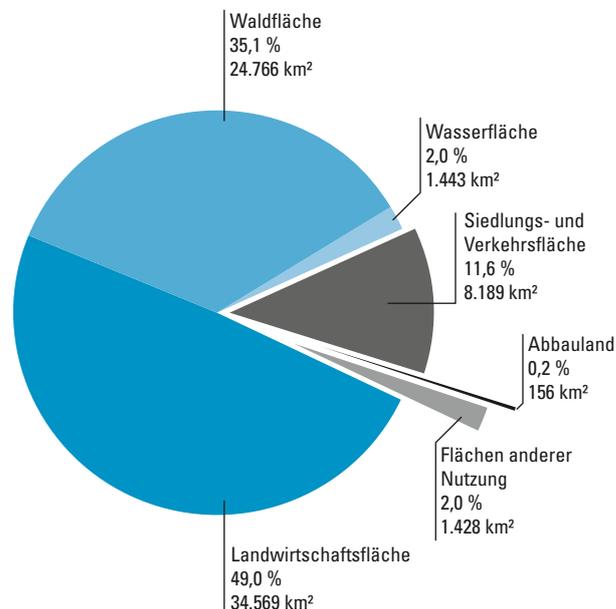
Kommunale Förderprogramme

- Umbau, Sanierung
- Neue Wohnformen

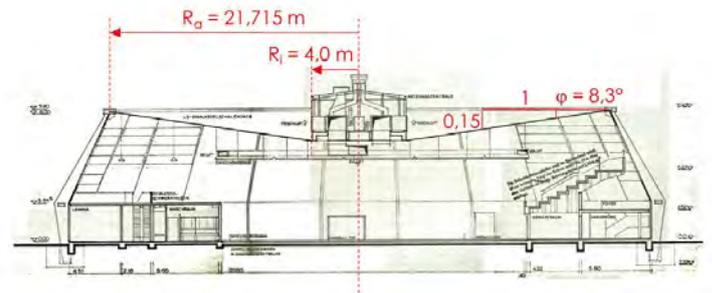
4

Flächennutzung in Bayern

Ende 2013 wurden mit knapp 818.900 Hektar 11,6 % der Fläche Bayerns als Siedlungs- und Verkehrsfläche genutzt. Gut 50 % davon entfiel auf Gebäude- und Freiflächen, 41,6 % auf Verkehrsflächen und knapp 5 % auf Erholungsflächen. Im Vergleich zum Vorjahr haben sich damit die Siedlungs- und Verkehrsfläche um ca. 6.600 Hektar, die Fläche für Abbauland um ca. 230 Hektar, die Waldfläche um ca. 3.400 Hektar und die Flächen anderer Nutzung um ca. 3.500 Hektar erhöht. Dagegen haben sich die Landwirtschaftsfläche um ca.13.400 Hektar und die Wasserfläche um ca. 350 Hektar verringert. Pro Tag bedeutet dies eine Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke von etwa 18,1 Hektar.



(Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung)



Wanderausstellung „Modellvorhaben im Städtebau“

Die Rahmenbedingungen beim Planen und Bauen haben sich in den letzten Jahren deutlich geändert, und damit die Anforderungen an eine vorausschauende Siedlungspolitik. Um der Öffentlichkeit die Bandbreite der Planungsaufgaben und projektbezogenen Herangehensweisen zu präsentieren, hat die Oberste Baubehörde die Wanderausstellung „Modellvorhaben im Städtebau“ konzipiert.

Die Ausstellung zeigt anhand von Projekten, die in den letzten Jahren mit Zuschüssen des Landes für modellhafte städtebauliche Planungen gefördert wurden, wie ein kreativer Umgang mit den zentralen städtebaulichen Themen aussehen kann. Sie will Gemeinden, Planer und interessierte Bürgerinnen und Bürger ermutigen, bei städtebaulichen Umstrukturierungen in Stadt und Land qualitätvolle Lösungswege zu verfolgen.

Seit August 2014 können interessierte Gemeinden die Ausstellung kostenfrei ausleihen. Die Nachfrage und das Interesse sind seitdem so groß, dass die Ausstellung bereits bis Dezember 2015 ausgebucht ist.

Nähere Informationen sind im Internet unter www.innenministerium.bayern.de/buw/staedtebau/planungszuschuesse/ausstellung/index.php zu finden.

Neue Möglichkeiten durch Hybridbauweisen

Bei der Hybridtechnologie, werden unterschiedliche Baustoffe und Bauteile derart miteinander kombiniert, dass die jeweiligen Vorteile bestmöglich zur Geltung kommen.

Zu den klassischen hybriden Baustoffen und Bauteilen gehören auch Stahlbeton und Spannbeton. Der Beton übernimmt die Druckkräfte, der in den Beton als „Längsstäbe“ eingebettete Stahl die Zugkräfte – ganz nach dem Motto: „Jeder Baustoff nach seinen Fähigkeiten“.

Der hybride Leichtbau entwickelte sich in der jüngeren Vergangenheit zu einer der innovativsten Bauweisen. Es geht dabei vor allem um die Gewichtsreduzierung von Bauteilen oder Tragwerkstrukturen bei möglichst gleichzeitiger Erhöhung der „Leistungsfähigkeit“, die z. B. in einer höheren Festigkeit und einem verbesserten Verformungsverhalten liegen kann. Ein Paradebeispiel hierfür sind Sandwichelemente, die in den unterschiedlichsten Formen hergestellt und für die verschiedensten Aufgaben eingesetzt werden. Sie haben in der Regel eine beidseitige metallische Beplankung und einen Kern aus Kunststoff. Dadurch wird erreicht, dass die Elemente leicht und dennoch sehr stabil sind.

1
Bild und Systemskizze der Luitpoldhalle der Stadt Rosenheim.

2
Errichtung einer Fußgängerbrücke in Hybridbauweise aus vorgespannten Granitplatten für die Maria-Ward-Schulstiftung Passau



2

Auch faserverstärkte Bauweisen kommen immer häufiger zum Einsatz, z. B. in Form von faserverstärkten Kunststoffen, bei denen Glas- oder Kohlefasern in eine Kunststoffmatrix eingebettet werden. Oder bei ultrahochfestem Beton mit Stahlfasern, für den die Oberste Baubehörde Zustimmungen im Einzelfall erteilt hat.

Stahl-Glas-Träger sind innovative hybride Bauteile, bei denen schlanke Stahlprofile und Glasscheiben oder -stege schubfest miteinander verklebt werden. Derartige Stahl-Glas-Träger erhöhen die Transparenz von Bauwerken; in ihnen übernimmt der Baustoff Glas zudem neben einer ausfachenden Funktion mehr und mehr statisch-konstruktive Aufgaben.

Bauschadensforschung hilft Unfälle zu verhindern

Die Gewährleistung der Sicherheit von Bauwerken hat auch bei innovativen Bauprodukten und Bauarten höchste Priorität. Im Rahmen einer vorbeugenden Gefahrenabwehr spielt die Bauschadensforschung eine zentrale Rolle.

Durch die Wahl geeigneter Baustoffe, durch zweckmäßigen Entwurf und Bemessung sowie fachgerechte Ausführung und Überwachung lassen sich viele Schäden im Vorfeld

vermeiden und die Gefahren des Einsturzes eines Bauwerks minimieren. Die Bauschadensforschung hat zum Ziel, Wiederholungen folgenschwerer Fehler beim Entwurf und beim Bau von Tragwerken vorzubeugen und eine möglichst weitgehende technische Sicherheit herzustellen.

Die Sanierung des Stahlmembrandachs der Luitpoldhalle der Stadt Rosenheim ist ein positives Beispiel für verantwortungsbewusste Bauherren und für die Notwendigkeit der Bauschadensforschung in Zusammenarbeit mit der Bauaufsicht anderer Länder und den Prüfsingenieuren in Bayern. Hier lag ein diesem Hallentyp innewohnender systematischer Fehler der Baustellschweißnähte der Dachhaut vor, der durch effektive Bauschadensforschung erkannt und behoben werden konnte.

Im Hinblick auf das bauordnungsrechtliche Schutzziel der vorbeugenden Gefahrenabwehr stehen strukturelle Bauschäden, die sich auf den Grenzzustand der Tragfähigkeit auswirken, also unmittelbar einen Einsturz verursachen können, natürlich im Vordergrund. Aber auch Schäden, die anfangs nur den Grenzzustand der Gebrauchstauglichkeit, also die Nutzbarkeit eines Bauwerks betreffen, können sich letztlich auf die Tragfähigkeit auswirken.

Hinweise für die Überprüfung der Standsicherheit von baulichen Anlagen sind auch im Internet eingestellt unter: http://www.innenministerium.bayern.de/assets/stmi/buw/baurechtundtechnik/iib8_hinweise_fuer_die_ueberpruefung_der_standsicherheit_200609.pdf.

Bauproduktenrecht: EU erlaubt keine strengeren nationalen Regelungen

Am 16.10.2014 hat der Europäische Gerichtshof festgestellt, dass es gegen europäisches Recht (konkret: die Bauproduktenrichtlinie, die inzwischen durch die Bauproduktenverordnung ersetzt wurde) verstößt, wenn Deutschland im harmonisierten Bereich über die europarechtlich bestehenden Anforderungen hinaus zusätzlich nationale Anforderungen an solche Bauprodukte stellt. Die Europäische Kommission geht davon aus, dass dieses Urteil auch für das inzwischen geltende Regime der Bauproduktenverordnung und auch für die nicht unmittelbar von Urteil erfassten drei Bauprodukte gilt. Es gilt nun, unter wesentlicher Mitarbeit Bayerns die Konsequenzen aus dem Urteil für die davon betroffenen Bauprodukte, aber auch für das System des Rechts der Bauprodukte in den Ländern zu erarbeiten und zu ziehen.





Wohnungswesen und Städtebauförderung

Mit einer breiten Palette an Maßnahmen und Förderangeboten trägt die Oberste Baubehörde zur Schaffung neuen Wohnraums und zum Erhalt bezahlbaren Wohnraums bei. Mit der Städtebauförderung gelingt es, Bayerns Städte, Märkte und Gemeinden als attraktive Zentren zu sichern und zu entwickeln.

Die Stadt Landsberg am Lech gestaltete „Ein(en) Platz für alle“. Getreu diesem Leitmotiv wurde der Hauptplatz durch Beseitigung von Barrieren, durch Verlagerung der stark frequentierten Fahrstraße, durch eine neue bedarfsangemessene Reduzierung des ruhenden Verkehrs und damit durch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität erlebbar gemacht. Die Maßnahme wurde im Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ mit 1,5 Mio. Euro von Bund und Freistaat unterstützt.



1

Wohnraumförderung

Aus allen bayerischen Ballungsräumen, nicht nur aus der Landeshauptstadt und ihren Umlandgemeinden, werden Engpässe bei der Wohnraumversorgung gemeldet. Vor allem preisgünstiger Wohnraum wird hier immer mehr zur Mangelware. Herr Staatsminister Herrmann hatte deshalb das Jahr 2014 zum „Jahr des Wohnungsbaus“ ausgerufen. Die Mittel, die der Freistaat für die Programme der Wohnraumförderung bereitstellt, wurden deutlich erhöht: Über die ursprünglich vorgesehenen 210 Mio. Euro hinaus stieg der Mittelansatz um weitere 50 Mio. Euro, so dass 260 Mio. Euro für die Wohnraumförderung zur Verfügung standen.

Um die Wohnraumförderung noch attraktiver zu gestalten, wurden neben der Erhöhung des Mittelkontingents drei wichtige Verbesserungen bei den Förderprogrammen vorgenommen. Pünktlich zum Beginn des Jahres des Wohnungsbaus 2014 stieg in der einkommensorientierten Förderung EOF die berücksichtigungsfähige Kostenobergrenze deutlich, und zwar von 1.640 Euro/m² Wohnfläche auf 1.800 Euro/m² Wohnfläche. Dies ermöglicht eine entsprechend höhere Förderung. Des Weiteren erhöhte sich die Nebenkostenpauschale von 15,4 % auf 18,0 %. Und schließlich kam als zweite Fördermethodik in der Mietwohnraumförderung die aufwendungsorientierte Förderung AOF hinzu, die zuvor mit Pilotprojekten erprobt worden war. Damit kann auch an Standorten mit relativ

niedrigen Mieten, insbesondere im ländlichen Raum, den Bauherren eine auskömmliche Finanzierung angeboten werden.

Im Bayerischen Wohnungsbauprogramm wurden 2014 mit den zur Verfügung gestellten staatlichen Haushaltsmitteln der Neu- und Umbau von 1.901 Mietwohnungen sowie von 517 stationären Wohnplätzen für Menschen mit Behinderung unterstützt. Zusammen mit dem Bayerischen Zinsverbilligungsprogramm, das im Eigengeschäft der Bayerischen Landesbodenkreditanstalt betrieben wird, wurden darüber hinaus insgesamt 3.829 Eigenwohnungen gefördert. Im Rahmen des Bayerischen Modernisierungsprogramms wurden 1.237 Mietwohnungen und 351 stationäre Wohnplätze für alte Menschen energetisch modernisiert und sozialverträglich an die aktuellen Bedürfnisse des Wohnungsmarkts angepasst. Dafür wurden zinsvergünstigte Darlehen in Höhe von 77,5 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

1
Bayerisches Wohnungsbauprogramm – Wohnanlage in der Krumbadstraße, Maikäfersiedlung, München Berg am Laim

2
Studentenwohnraumförderung – Studentenwohnheim Am Postkeller, Weiden i.d. Opf..

3
In zwei Bauabschnitten ersetzen seniorengerechte Neubauten in Oberammergau nicht mehr modernisierungsfähige Geschosswohnungen. Im Zuge dieses Pilotprojekts aus dem Modellvorhaben „WAL – Wohnen in allen Lebensphasen“ entstand auch ein Gemeinschaftshaus mit Räumlichkeiten für Betreuungsmanagement für die Bewohner



2



3

Förderung von Wohnraum für Studierende

Die Universitäten und Hochschulen im Freistaat sind echte Magneten für junge Menschen. Jahr für Jahr verzeichnet Bayern neue Höchststände bei den Studienanfängern. Zu Beginn des Wintersemesters 2013/2014 waren an den bayerischen Universitäten und Hochschulen insgesamt 355.915 Studentinnen und Studenten immatrikuliert – gegenüber dem vorangegangenen Wintersemester ein weiterer Anstieg um 7 %. Deshalb müssen nicht nur die räumlichen Kapazitäten an den Bildungseinrichtungen selbst ausgebaut werden, sondern auch die soziale Infrastruktur muss mit dieser Entwicklung Schritt halten – und dazu gehört ganz wesentlich das Wohnraumangebot. Im Jahr des Wohnungsbaus 2014 wurden daher die Mittel für die Förderung von Studentenwohnheimen um 10 Mio. Euro aufgestockt auf 27,5 Mio. Euro. Nicht zuletzt führte die enorme Nachfrage nach Studentenunterkünften dazu, dass immer mehr private Investoren sich dafür interessieren, preiswerten Wohnraum für Studierende zu schaffen. 2014 wurden der Neu- und Umbau von 1.286 sowie die Instandsetzung von 383 Wohnheimplätzen mit staatlichen Mitteln unterstützt.

Standards im Wohnungsbau neu definieren

Der Experimentelle Wohnungsbau der Obersten Baubehörde verfolgt aktuelle demographische, gesellschaftliche und energetische Themen im Hinblick auf deren Auswirkungen auf den Wohnungsbau in Bayern. Mittels innovativer Projektrealisierungen werden darauf abgestimmte Standards für die Zukunft des kostengünstigen Wohnens neu definiert. Im Vordergrund stehen dabei aktuell zwei Handlungsfelder:

Anpassbarer Wohnraum für Alt und Jung

Wohnformen, die besonders den Bedürfnissen und Lebensvorstellungen von Senioren gerecht werden, sind Schwerpunktthema des Modellvorhabens „WAL – Wohnen in allen Lebensphasen“. Die zwölf fertiggestellten Pilotprojekte mit einer großen Bandbreite an Konzeptansätzen werden aktuell evaluiert hinsichtlich ihrer baulichen Komponenten, aber auch sozialen Unterstützungsangeboten. Hier zeichnet sich als eine wesentliche Erkenntnis ab, dass Gesamtkonzepte mit differenzierter Wohnungsmischung und niederschweligen sozialen Angeboten die besten Voraussetzungen bieten, Menschen in unterschiedlichsten Lebenssituationen mit adäquatem Wohnraum bis ins hohe Alter zu versorgen.



1

Im Rahmen des Modellvorhabens „IQ – Innerstädtische Wohnquartiere“ entsteht an elf Projektstandorten bezahlbarer und passender Wohnraum insbesondere für Familien mit Kindern. Um der Abwanderung vor allem junger Familien ins Umland mit einem weiteren Flächenverbrauch am Rande der Städte sowie demografischen Verschiebungen entgegenzuwirken, sollen Vorzüge des Wohnens im Grünen in der Peripherie in das städtische Umfeld übertragen werden. Die Projekte zeigen, wie familienfreundlicher innerstädtischer Wohnungsbau in Vernetzung mit dem Quartier gestaltet werden kann.

Neue wirtschaftliche Gebäudetypologien mit energetisch sinnvollen Gesamtkonzepten umsetzen

Im Modellvorhaben „e% – Energieeffizienter Wohnungsbau“ unterschreiten die neun Pilotprojekte unter Einsatz vielfältiger Lösungsstrategien die Anforderungen der Energieeinsparverordnung 2009 um mehr als 40 % und setzen darüber hinaus verstärkt auf die

Erzeugung erneuerbarer Energien. Die aktuell laufende wissenschaftliche Nachuntersuchung der fertig gestellten Pilotprojekte hat die Bewertung der Gebäudekonzepte und auch die Nutzerfreundlichkeit der Gebäudetechnik im Blickfeld. Dazu dient auch das Ende 2014 abgeschlossene Monitoring zur Erfassung und Bewertung von Gebäudemessdaten. Präsentiert wurden die Pilotprojekte auf der Fachtagung „Wohnprojekttag Bayern 2014“ im Haus der Architektur der Bayerischen Architektenkammer. Die Projekte sind 2014 im Buch des Verlags Callwey „e% – Energieeffizienter Wohnungsbau – nachhaltig, sozial, zukunftsorientiert“ und zusätzlich in Form einer Wanderausstellung, die kostenfrei über das Sachgebiet Experimenteller Wohnungsbau ausgeliehen werden kann, ausführlich dokumentiert und veröffentlicht worden.

Umwandlungsverbot eingeführt

Die Bayerische Staatsregierung hat am 4. Februar 2014 die „Verordnung zur Stärkung des städtebaulichen Milieuschutzes“ beschlossen. Seit 1. März 2014 müssen Eigentümer von Mietshäusern in Gebieten von Milieuschutzsätzen für die Umwandlung von Mietwohnungen in Eigentumswohnungen eine gesonderte Genehmigung einholen. Damit soll in Gebieten mit einer gewachsenen Bevölkerungsstruktur verhindert werden, dass durch die Umwandlung sich die Zusammensetzung der Bevölkerung in einer unerwünschten Weise verändert und dies negative städtebauliche Folgewirkungen hat. Die Einführung des Genehmigungsvorbehalts dient damit mittelbar auch einem besseren Mieterschutz.



2

Städtebauförderung

Finanzausstattung der Städtebauförderung

Ländlicher Raum und interkommunale Zusammenarbeit

Fünf Bund-Länder-Programme, ein Programm der Europäischen Union und das landeseigene ‚Bayerische Städtebauförderprogramm‘ bieten den Städten und Gemeinden passgenaue Lösungen für ihre vielfältigen Herausforderungen. Für diese sieben Programme der Städtebauförderung mit unterschiedlichen Schwerpunkten standen 2014 insgesamt 203 Mio. Euro Fördergelder zur Verfügung. Davon stellten der Bund 76 Mio., die EU 1 Mio. und der Freistaat Bayern 126 Mio. bereit. Damit werden die bayerischen Kommunen insbesondere bei der Bewältigung der Folgen des demografischen Wandels, bei der Stärkung ihrer Ortsmitten, bei der Revitalisierung brachgefallener Industrie- und Gewerbeareale und bei der Vorbereitung und Durchführung von Konversionsmaßnahmen unterstützt. Zur Ortsmittenentwicklung sind privates Engagement und eine erhöhte Investitionstätigkeit in den Stadt-, Orts- und Stadtteilzentren notwendig.

Über zwei Drittel der Städtebauförderungsmittel flossen 2014 in den ländlichen Raum, in dem fast 56 % der bayerischen Bevölkerung leben. Gerade in kleineren Städten und Gemeinden kann zudem vielfach nur durch gemeinsames, interkommunales Handeln auf die Herausforderungen aus Abwanderung oder Überalterung reagiert werden. Mit dem Städtebauförderungsprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden – überörtliche Zusammenarbeit und Netzwerke“ existiert ein passgenaues, raumwirksames Instrument, das an den Handlungsfeldern einer zukunftsgerichteten Sicherung und Entwicklung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum ausgerichtet ist. Auch in der aktuellen EU-Förderperiode 2014-2020 setzt die EFRE-Förderung einen besonderen Schwerpunkt bei integrierten Stadt-Umland-Entwicklungen.

1
Das in Neu-Ulm errichtete Wohngebäude aus dem Modellvorhaben „e% – Energieeffizienter Wohnungsbau“ nutzt gezielt solare Gewinne auch mittels innovativer Solarspeichergläser.

2
Landesgartenschauelände 2014 mit Deichgärten – Deggendorf



1

Militärkonversion

Die aktuelle Bundeswehrreform führt auch in Bayern zu einer Schließung bzw. signifikanten Reduzierung zahlreicher Standorte. Zeitgleich findet in Bamberg und in der Region Schweinfurt ein vollständiger Abzug der amerikanischen Streitkräfte statt. Dies hat für alle betroffenen Kommunen erhebliche Auswirkungen. Mit der Schließung militärischer Standorte geht vielfach ein tiefgreifender Strukturwandel einher, der von den Städten und Gemeinden eine Neuausrichtung ihrer gesamten Stadt- und Ortsentwicklungsplanung verlangt.

Eine neue, zivile Nutzung für die freiwerdenden Flächen zu finden, ist für alle Beteiligten eine große Herausforderung, aber gleichzeitig eine besondere Chance für die Stadt- und Ortsentwicklung. Mit Unterstützung der Städtebauförderung können die Kommunen bei der Konversion militärischer Liegenschaften von Anfang an gezielt Anreize für eine qualitativ hochwertige Nachfolgenutzung

und private Investitionen schaffen. Zahlreiche bayerische Kommunen haben die Instrumente der Stadterneuerung bereits erfolgreich für ein effizientes Flächenmanagement auf Konversionsflächen eingesetzt.

Die aktuelle Arbeitshilfe zur städtebaulichen Militärkonversion der Fachkommission Städtebau der Bauministerkonferenz und die erfolgreichen bayerischen Projektbeispiele bieten hierfür wertvolle Anregungen und Hinweise.

1
Stärkung der Ortsmitte im Rahmen der Militärkonversion – Kitzingen – Umgestaltung des Mainufers

2
Gruppenfoto der Preisträger des Bayerischen Landeswettbewerbs 2014

3
Kaufbeuren – Neugestaltung des Stadteingangs am Kemptener Tor – einer der Preisträger des Bayerischen Landeswettbewerbs 2014



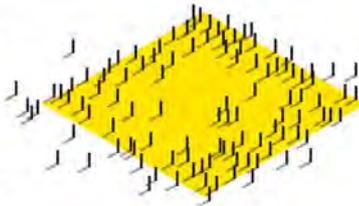
2



3

Bayerischer Landeswettbewerb 2014

Modellhafte Stadt- und Ortsanierung
Lebensräume für die Bürger



Der Bayerische Landeswettbewerb 2014 „Lebensräume für die Bürger“

Staatsminister Joachim Herrmann hat im Rahmen der Fachtagung Städtebauförderung in Bayern vor über 300 Teilnehmern in der Orangerie in Ansbach die Landessieger des Bayerischen Landeswettbewerbs 2014 ausgezeichnet. In Fortsetzung des Bayerischen Landeswettbewerbs der Städtebauförderung „Modellhafte Stadt- und Ortsanierung“ waren unter dem Motto „Lebensräume für die Bürger“ beispielhafte und erfolgreiche Sanierungen im öffentlichen Raum gesucht, die insbesondere durch Bündelung öffentlicher und privater Aktivitäten allen Bevölkerungsgruppen die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne Barrieren ermöglichen soll.

Mit dem Thema „Lebensräume für die Bürger“ wurde in allen Regierungsbezirken und über alle Gemeindegrößen hinweg ein großes Interesse am Wettbewerb geweckt. Die 86 Beiträge unterstreichen die Bedeutung

der öffentlichen Räume als Lebensräume für die Bürger. Sie beweisen, dass gut gestaltete Plätze, Straßen und Grünanlagen eine hohe Lebensqualität bringen und wichtige Standortfaktoren für Wohnen, Handel und Gewerbe darstellen. Daher bleibt es eine zentrale Aufgabe der Städtebauförderung, öffentliche Räume als Lebensmittelpunkte für alle Bürger zu sichern.

Alle eingereichten Wettbewerbsbeiträge zeigten eine hohe Qualität. Insgesamt 18 konnten mit Prämierungen belohnt werden. Die Jury unter dem Vorsitz von Herrn Prof. Dr.-Ing. Franz Pesch, Dortmund/Stuttgart vergab 5 Landespreise, 8 Besondere Anerkennungen und 5 Lobende Erwähnungen. Mit der Dokumentation und der Wanderausstellung zum Bayerischen Landeswettbewerb werden die ausgezeichneten Beiträge einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Die Wettbewerbsbeiträge können damit Anregungen für zukünftige Stadterneuerungsmaßnahmen geben.





Straßenbau

Eine moderne Straßeninfrastruktur ist dem sich verändernden Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft stetig anzupassen – sei es durch Kapazitätserweiterung, Modernisierung der technischen Anlagen, aktuelle Nutzerinformationen oder einen noch effizienteren Betriebsdienst. Die Bayerische Straßenbauverwaltung sorgt mit einem leistungsfähigen und gut ausgebauten Autobahn- und Landstraßennetz für eine zeitgerechte Antwort auf die Ansprüche der Nutzer.

Die A 9 nördlich von München wird mit einer Anlage zur temporären Seitenstreifenfreigabe in den Spitzenverkehrszeiten ausgestattet, um Verkehrsstauungen zu minimieren. Gleichzeitig wird die fast 40 Jahre alte Autobahn einschließlich aller Brücken und Entwässerungsanlagen generalsaniert. Auf dem 17 Kilometer langen Teilabschnitt zwischen Allershausen und Holledau (Fahrtrichtung Nürnberg), der mit bis zu 150 000 Kfz/Tag belastet ist, wurde 6 Monate lang rund um die Uhr gebaut.



1

Straßenbau in Bayern 2014

Für die Bundesfernstraßen hat der Bund im letzten Jahr 1,228 Milliarden Euro zur Verfügung gestellt. Aufgrund dieser beachtlichen Mittelausstattung, die nur 2009 und 2013 noch etwas höher war, konnte eine Reihe großer Projekte wie beispielsweise die Grunderneuerung der A 70 zwischen der Anschlussstelle Kulmbach-Neudrossenfeld und dem Autobahndreieck Bayreuth-Kulmbach, der Neubau der Talbrücke Bergen (A 8), die Ortsumgehungen von Untersteinbach (B 2) und von Wallerstein/Ehringen (B 25) sowie der Ausbau Förtschendorf – Steinbach am Wald (B 85) fertig gestellt werden. Ein großer Teil der zugewiesenen Gelder war jedoch durch die bereits in den Vorjahren begonnenen Projekte gebunden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat für diese Legislaturperiode zusätzliche fünf Milliarden Euro für Verkehrsinvestitionen bereitgestellt. Dadurch war es möglich, in Bayern folgende neue Maßnahmen des Bedarfsplans zum Bau freizugeben:

- A 3 Anschlussstelle Wertheim – Anschlussstelle Marktheidenfeld
- A 6 Autobahnkreuz Nürnberg-Süd – Autobahnkreuz Nürnberg-Ost
- B 2n Ortsumgehung Oberau
- B 2 Ortsumgehung Dettenheim
- B 15neu Essenbach – Ergoldsbach
- B 85 Ortsumgehung Neubäu (vorbereitende Arbeiten)
- B 300 Anschlussstelle Dasing (A 8) – Aichach

Nachdem der Bayerische Landtag mit dem Nachtragshaushalt 2014 die Mittel für Bestandserhaltung und Ausbau um 35 Millionen Euro aufgestockt hatte, standen im Staatsstraßenbau insgesamt 251 Millionen Euro für Investitionen zur Verfügung. Der Freistaat Bayern konnte damit nach den Konjunkturprogrammen der Jahre 2009 – 2011 einen weiteren, ebenso kräftigen Investitionsimpuls setzen. Mit 161 Millionen Euro wurde ein Rekordniveau bei der Bestandserhaltung erreicht. Damit ließ sich der Erhaltungsrückstand weiter abbauen.

Die Bayerische Straßenbauverwaltung ist ein wichtiger Partner der Landkreise, Städte und Gemeinden bei der Projektförderung des kommunalen Straßenbaus. Sie ist verantwortlich für Förderungen aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und dem „Sonderbaulastprogramm Staatsstraßen“ des Finanzausgleichsgesetzes (Art. 13f FAG). 2014 wurden 269 Projekte mit Gesamtkosten von rund 345 Millionen Euro neu in das Förderprogramm nach BayGVFG und 49 Projekte mit Gesamtkosten von rund 58 Millionen Euro in das Förderprogramm nach Art. 13f FAG aufgenommen.

1
A 9 Anschlussstelle Langenbruck mit St 2049 – Die Einmündung der Anschlussstelle in die Staatsstraße wurde zu einem vierarmigen Kreisverkehr umgebaut. Damit konnte auch ein neues Gewerbegebiet sicher an die Staatsstraße angebunden werden.



1

Ausbau der A 3 in Franken – Eine Zwischenbilanz

Eines der wichtigsten Autobahnprojekte in Bayern ist der 6-streifige Ausbau der überlasteten A 3 in Franken zwischen Aschaffenburg und Nürnberg. Der Ausbau der 94 km langen Strecke von Aschaffenburg bis Biebelried begann 2002 mit dem 6,4 km langen Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Aschaffenburg-Ost und Hösbach. Dieser Abschnitt mit den beiden Einhausungen Hösbach und Goldbach wurde 2005 fertig gestellt. Inzwischen sind 53 km der 94 km 6-streifig ausgebaut.

Derzeit treibt die Autobahndirektion Nordbayern das Projekt in 3 Abschnitten mit einer Gesamtlänge von 21 km voran. Der Ausbau des 5,4 km langen Abschnitts zwischen Würzburg-Heidingsfeld und der Mainbrücke Randersacker startete Ende 2012. Um die Belange der Stadt Würzburg bestmöglich zu berücksichtigen, war in der Planungsphase erstmalig in Bayern eine Lenkungsgruppe mit Vertretern der Stadt Würzburg, der Obersten Baubehörde und dem Bundesverkehrsministerium gebildet worden, die nach mehrstufigem Auswahlverfahren einvernehmlich den Ausbau mit dem 570 m langen Katzenbergtunnel empfohlen hat. Im Jahr 2014 konnte mit den Arbeiten an den beiden großen Einzelbauwerken Talbrücke Heidingsfeld und Katzenbergtunnel begonnen werden. Bis im Jahr 2019 soll die Maßnahme abgeschlossen sein.

Der Ausbau des 7,7 km langen Abschnitts von der Kauppenbrücke bis Rohrbrunn, in dem die A 3 vom Maintal zur Spessarthöhe ansteigt, kommt ebenfalls zügig voran. Nach umfangreichen Erdbewegungen im Jahr

2013 konnte 2014 die Richtungsfahrbahn Nürnberg fertig gestellt werden. Die Gegenfahrbahn soll 2015 folgen.

Im Jahr 2014 begann der Ausbau eines rd. 8,5 km langen Teilstücks, das zum überwiegenden Teil in Baden-Württemberg verläuft. Wie bereits die Planung hat Baden-Württemberg auch den Bau der Bayerischen Straßenbauverwaltung übertragen. Nachdem der Bund im Sommer 2014 die Baufreigabe erteilt hatte, konnte die Autobahndirektion Nordbayern dank frühzeitiger Vorbereitung schon 2014 mit den ersten Baumaßnahmen beginnen. Bis Frühjahr 2017 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein.

Auch der Bau des 9,7 km langen, westlich angrenzenden Abschnitts bis Marktheidenfeld wurde freigegeben. Hier sollen die Vorarbeiten noch 2015 beginnen. Jetzt fehlt nur noch die Baufreigabe des Bundes für rund 10 km zwischen Marktheidenfeld und Rohrbrunn. Es ist beabsichtigt, den auf insgesamt 1,3 Milliarden Euro veranschlagten Ausbau von Aschaffenburg bis Biebelried bis 2019 abzuschließen.

Im 79 km langen Abschnitt zwischen den Autobahnkreuzen Biebelried und Fürth/Erlangen laufen die Planungen auf Hochtouren. Für 40 km besteht bereits Baurecht und für die restlichen 39 km sind die Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Ziel ist es, bis Ende 2015 für die gesamte Strecke das Baurecht zu erlangen. Der Bund prüft derzeit die Möglichkeit, den über 900 Millionen Euro teuren 6-streifigen Ausbau über ein ÖPP-Modell zu verwirklichen.



2

1
A 3 Neue Kauppenbrücke; Durch das Abrücken der Trassen um rd. 300 m nach Süden konnte eine deutliche Lärmreduzierung in Waldaschaff erreicht werden. Beim Rückbau der alten Brücke bleiben zwei Pfeiler erhalten und werden als Klettertürme genutzt.

2
Zur Einweihung der Kletterpfeiler erklimmte Herr Bürgermeister Grimm am 13. Juli 2014 den südlichen Pfeiler.



1



2

Tunnelnachrüstung

Im Frühjahr 1999 kam es im Mont-Blanc-Tunnel und im Tauertunnel zu zwei großen Brandkatastrophen, bei denen 51 Menschen ums Leben kamen. Im Herbst 2001 – verursacht durch den Zusammenstoß zweier Lastwagen – forderte die Brandkatastrophe im Gotthard-Tunnel weitere 11 Menschenleben. In Folge der Unfälle hatte die EU mit der EU-Tunnelrichtlinie vom 29. April 2004 die Sicherheitsanforderungen in Tunneln erhöht. In Deutschland wurde diese Richtlinie mit den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) 2006 umgesetzt. Das vorrangige Ziel hierbei ist die Vermeidung von Unfällen, gefolgt von besseren Gegebenheiten zur Selbstrettung der Verkehrsteilnehmer bei Unfällen, beispielsweise durch neue Rettungsstollen und Fluchttreppenanlagen. Besonderheit dieser Neuregelung ist, dass vorhandene Tunnel keinen Bestandsschutz genießen. Deshalb hat das Bundesverkehrsministerium bereits 2005 ein Programm zur Nachrüstung aller bestehenden Tunnel gemäß den neuen Sicherheitsvorschriften aufgelegt. Die Abarbeitung in den darauf folgenden Jahren hat sich als aufwendiger erwiesen als ursprünglich gedacht. Das gesamte Kostenvolumen des Programms in Bayern beträgt nach aktuellem Stand etwa 192 Millionen Euro. Davon sind bis einschließlich 2014 ca. 97 Millionen Euro abgeflossen. Die Höhe der Kosten wird durch die Tatsache relativiert, dass bei vielen älteren Tunneln ohnehin Erneuerungsmaßnahmen notwendig waren, die nun mit den Sicherheitsmaßnahmen kombiniert wurden.

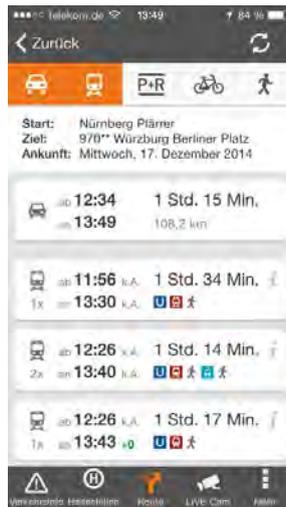
Im Jahr 2014 wurden bei folgenden 5 Tunneln größere Maßnahmen durchgeführt bzw. abgeschlossen.

- A 93 Tunnel Prüfening
- A 96 Tunnel Eching und Ettersschlag
- B 2n Tunnel Farchant
- B 11 Riedbergtunnel
- B 11 Einhausungen Deggendorf

Insgesamt wurden im Haushaltsjahr 2014 damit für bauliche Nachrüstung 11,8 Millionen Euro und für betriebstechnische Nachrüstungen 7,5 Millionen Euro ausgegeben. Auch 2015 ist wieder mit Ausgaben in mindestens gleicher Größenordnung zu rechnen.

1
B 2n Tunnel Farchant; Kalottenvortrieb für den Querstollen zwischen den beiden Röhren unter beengten Bedingungen

2
B 2n Tunnel Farchant; Auftrag einer Feinspachtelung als Grundlage für die lichttechnisch erforderliche helle Beschichtung der Tunnelwände; insgesamt 30.000 m²



Verkehrsinformationen für Bayern

BayernInfo

BayernInfo bietet eine breite Palette von Diensten für Bürger kostenfrei an. Der Nutzer kann auf die BayernInfo-Dienste vor Reiseantritt über die Internetseite und unterwegs über die BayernInfo-Apps zugreifen. Mit aktuellen Informationen zum Verkehrsgeschehen auf den Autobahnen und wichtigen anderen Straßen wird die Verkehrslage in Echtzeit bereitgestellt. Diese umfassen z. B. Hinweise auf Staus, Baustellen und Sperrungen, Gefahrenmeldungen und sogar Straßenwettermeldungen. BayernInfo bietet außerdem Verkehrsmeldungen für die Ausstrahlung im öffentlichen TMC (Traffic Message Channel) und Webcam-Bilder der Autobahnen an. Die intermodale Reiseauskunft erlaubt den Vergleich und die Verknüpfung von Routen mit unterschiedlichsten Verkehrsmitteln. Die dafür benötigten Informationen für den öffentlichen Verkehr stellt die Bayerische Eisenbahngesellschaft mit dem „durchgängigen elektronischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System“ (DEFAS) zur Verfügung. In Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium der Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat wurde auch das sogenannte Bayernnetz für Radler, ein Informationsdienst zu den bayerischen Fernradwegen inklusive einem Radroutenplaner, in BayernInfo integriert.

DEFAS Bayern und Bayern-Fahrplan

Zu einem leistungsfähigen Verkehrsangebot gehört eine qualitativ hochwertige Fahrgastinformation im Öffentlichen Verkehr. Der Freistaat hat deshalb bereits vor einigen Jahren entschieden, DEFAS Bayern für den gesamten öffentlichen Verkehr aufzubauen. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft hat das Projekt im Auftrag der Bayerischen Staatsregierung umgesetzt. Neben einer deutlich verbesserten Fahrgastinformation schafft DEFAS Bayern die technischen Voraussetzungen für eine Anschlusssicherung zwischen unterschiedlichen Verkehrsunternehmen. Die relevanten Fahrplan- und Echtzeitdaten in Bayern werden von den einzelnen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt und in einem bayernweiten Datenpool zusammengeführt. So werden beispielsweise am Bahnhof ankommende Fahrgäste darüber informiert, dass ein Regionalbus auf Reisende der S-Bahn noch wartet. Den Bayern-Fahrplan gibt es als Internetportal und auch als App. Mit der Bayern-Fahrplan-App sind Fahrpläne und Streckenverbindungen, Echtzeitdaten, ein Kartendienst auch mit Luftbildern und eine bayernweite Streckennetzkarte für den Eisenbahnverkehr auch mobil verfügbar. Es gibt keine Fahrplanauskunft, die bayernweit eine vergleichbare qualitativ hochwertige Auskunft auf Basis von Echtzeitdaten bereitstellt. Der Bayern-Fahrplan ist eine Fahrplanauskunft für alle öffentlichen Verkehrsmittel, auch über die Ballungsräume hinaus.

1
Mit der BayernInfo-App rundum gut informiert (Route, Verkehrslage, Webcam)



1



2



3

Bauen für Meistereien – Salzhallen und Silos

Aktuell leisten 2.850 bayerische Straßenwärter einen ganz wesentlichen Beitrag für die Verkehrssicherheit und die Funktionsfähigkeit von 25.000 km Autobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen. Sie sind in 29 Autobahn- und 64 Straßenmeistereien stationiert, verteilt auf 127 Standorte. Daneben gibt es noch rund 150 personalbesetzte und unbesetzte Stützpunkte an strategisch wichtigen Stellen im bayerischen Straßennetz.

Viele Meistereien sind mittlerweile 40 Jahre alt oder älter. Außerdem schreitet die Fahrzeug- und Gerätetechnologie immer weiter voran. Darum sind schon seit vielen Jahren größere Erweiterungs- und Instandhaltungsmaßnahmen notwendig, z. B. bei den Fahrzeughallen und in den Werkstätten. Außerdem wurden bei 17 Straßenmeistereien energetische Optimierungsmaßnahmen wie z. B. Verbesserungen an der Gebäudehülle durchgeführt.

Die Bayerische Straßenbauverwaltung stellt im Rahmen der mittelfristigen Hochbauprogramme jährlich 8,5 Millionen Euro im Bun-

deshaushalt und 2,4 Millionen Euro im Staatsstraßenhaushalt für Baumaßnahmen bis zu 1 Million Euro zur Verfügung.

Schwerpunkte bei den Hochbaumaßnahmen bilden aktuell die Salzhallen und -silos.

Bedingt durch ein sehr gutes bayerisches Salzmanagement und die Anmietung von großen regionalen Salzhallen können verstärkt dezentral Salzsilos errichtet werden. Silos gewährleisten zum einen eine schnelle Beladung der Streubehälter und zum anderen entfallen die Aufwendungen für einen Radlader vor Ort.

Neue Salzhallen sollen für eine Lagerkapazität von mindestens 2.000 Tonnen gebaut werden, da hier die sogenannten Vorhaltekosten deutlich geringer sind als bei konventionellen Hallen für 1.000 Tonnen. 2014 wurden bayernweit über 3 Millionen Euro in die Errichtung von vier neuen Salzhallen investiert.

Ausgehend von den neuesten Erkenntnissen, wonach die durchschnittliche Lebens-

1
Salzhalle der Straßenmeisterei Landshut (Staatliches Bauamt Landshut)

2
Neue Salzhalle der Straßenmeisterei Ammerndorf / Hilpoltstein (Staatliches Bauamt Nürnberg)

3
Neubau von Salzsilos der Straßenmeisterei Lohr am Main, Stützpunkt Hafenslohr (Staatliches Bauamt Würzburg)



1

dauer eines Gehöfts mit 40 Jahren anzusetzen ist, beträgt der jährliche Bedarf an Ausgabemitteln 2,5 % des Wiederbeschaffungswerts aller Meistereien. In Zahlen ausgedrückt wären dies 4,2 Millionen Euro/Jahr. Hinzu kommt der Mittelbedarf für Neubauten wegen Netzergänzungen oder wegen der Aufgabe ungeeigneter Standorte.

Trotz aller Bemühungen, die Gehöfte instand zu halten, wird die „Bugwelle“ für Neu- und Ausbaumaßnahmen immer größer. Daher ist es zukünftig notwendig, entweder die Haushaltsmittel entsprechend zu erhöhen oder neue Finanzierungswege zu suchen. Daneben müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um kostengünstig zu bauen.

Ausblick 2015

Für die Bundesfernstraßen in Bayern hat das Bundesverkehrsministerium für 2015 einen Verfügungsrahmen von 1.070 Millionen Euro zugewiesen, der hoffentlich im Laufe des Jahres noch ausgeweitet wird. Die vorgesehenen Änderungen bei der Lkw-Maut mit

Erweiterung der Mautpflicht auf zusätzlich rd. 1.100 km vierspurige Bundesstraßen ab 1. Juli 2015 und die Ausdehnung der Mautpflicht auf Lkw ab 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht ab 1. Oktober 2015 wird 2015 zu zusätzlichen Einnahmen von bundesweit rund 115 Millionen Euro führen. Ab 2016 werden Mehreinnahmen von 380 Millionen Euro pro Jahr erwartet. Der Erhalt der Autobahnen und Bundesstraßen hat Vorrang vor Neu- und Ausbaumaßnahmen. Bei den Erhaltungsmaßnahmen stehen die Brücken im Vordergrund. Allein aus dem Sonderprogramm Brückenerüchtigung des Bundes will Bayern 2015 rund 50 Millionen Euro umsetzen.

Beim Staatsstraßenbau stehen in den Jahren 2015/16 wie im Vorjahr über 250 Millionen Euro pro Jahr zur Verfügung. Davon sind jeweils 150 Millionen Euro für die Bestandserhaltung und 100 Millionen Euro für den Um- und Ausbau vorgesehen.

1

Bei der Sanierung des Wertachtalübergangs im Zuge der B 309 wurden die Unterbauten grundhaft saniert und der Überbau erneuert. Dabei wurde in einem neuartigen Verfahren der bestehende Überbau mit dem neuen Überbau gekoppelt. Gleichzeitig mit dem Einschieben des neuen Überbaus wurde der alte Überbau über das Widerlager hinaus geschoben und dort Stück für Stück abgebrochen. Der alte Überbau konnte somit noch als „Vorbauschnebel“ dienen.

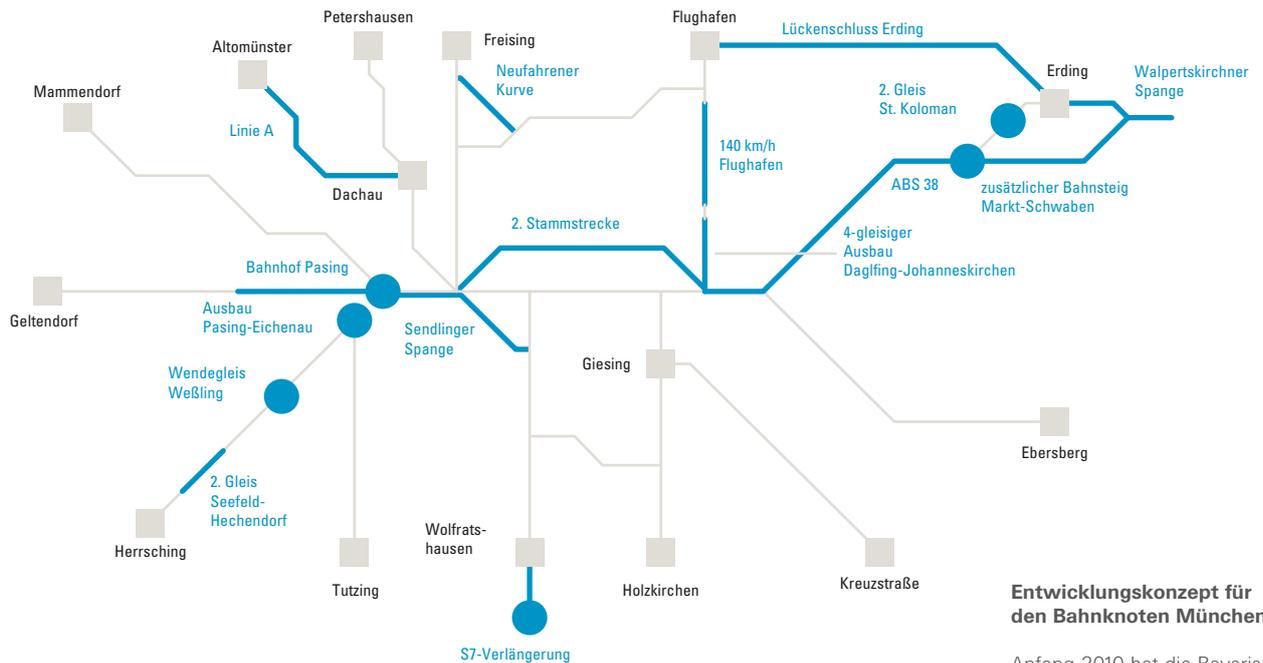




Am neuen Bahnsteig in Steinhöring begegnen sich nun stündlich die Züge des Filzen-Express.

Verkehr

Mit einer gut ausgebauten und leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrszweige gewährleisten wir auch in Zukunft Mobilität in Bayern. Verbesserungen im Personenverkehr einschließlich Radverkehr und die Verlagerung von Güterverkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger sowie deren optimale Auslastung und Vernetzung sind uns besonders wichtig.



Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München

Anfang 2010 hat die Bayerische Staatsregierung ein umfassendes Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München beschlossen.

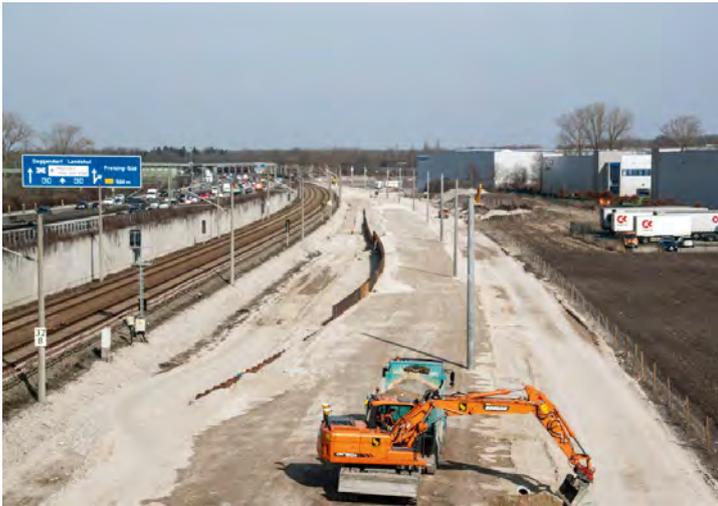
Bahnknoten München

Die Bayerische Staatsregierung hat ein umfassendes Entwicklungskonzept für den Bahnknoten München mit der 2. Stammstrecke als zentralem Element beschlossen. Das Bahnknoten-Konzept beschreibt, wie sich der Schienenpersonenverkehr für München, für die Metropolregion und für ganz Südbayern zukunftsfähig und in verkehrlich sinnvollen Schritten entwickeln wird.

2. Stammstrecke

Um Risiken für den Freistaat zu minimieren, hat eine Expertengruppe bei der Obersten Baubehörde die Planungen für die 2. Stammstrecke auf ihre Kostenplausibilität geprüft. Ihr gehörten Vertreter der Autobahndirektion Südbayern, der TU München und des Bauindustrieverbandes, sowie weitere externe Fachleute an. In ihrem im Februar 2014 vorgelegten Bericht kam die Expertengruppe zu dem Ergebnis, dass die Planungen und Kostenermittlungen der Deutschen Bahn grundsätzlich belastbar und plausibel sind.

Auf dieser Grundlage hat die Bayerische Staatsregierung im Juli 2014 einen Terminplan beschlossen, der bis zur endgültigen Entscheidung über die Durchfinanzierung und Realisierung der 2. Stammstrecke reicht. Ein wesentlicher Meilenstein ist dabei, dass die Deutsche Bahn dem Freistaat in 2015 eine sachgerechte Kostenermittlung vorlegt, die bereits erste Ausschreibungsergebnisse für Hauptbaumaßnahmen im westlichen Teil der 2. Stammstrecke einbezieht. Indem der Freistaat seine Entscheidung über die Durchfinanzierung somit erst auf einer breiten Faktenlage trifft, schützt er sich so weit wie möglich vor finanziellen Risiken.



1



2

Neufahrner Kurve

Die Neufahrner Kurve ist Bestandteil des Bahnknoten-Konzeptes der Bayerischen Staatsregierung, und als solcher ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer besseren Schienenanbindung des Münchner Flughafens.

Am 27. Oktober 2014 konnte der Baubeginn für die Neufahrner Kurve feierlich begangen werden. Bis Ende 2018 will die Deutsche Bahn die rund 2,5 km lange Neufahrner Kurve vollendet haben. Die vorgesehenen Kosten von rund 90 Millionen Euro für die Neufahrner Kurve werden im Wesentlichen von Freistaat und Bund getragen. Mit Inbetriebnahme der Neufahrner Kurve können Reisende aus Nordostbayern im Stundentakt direkt zum Münchner Flughafen fahren.

Linie A Dachau – Altomünster

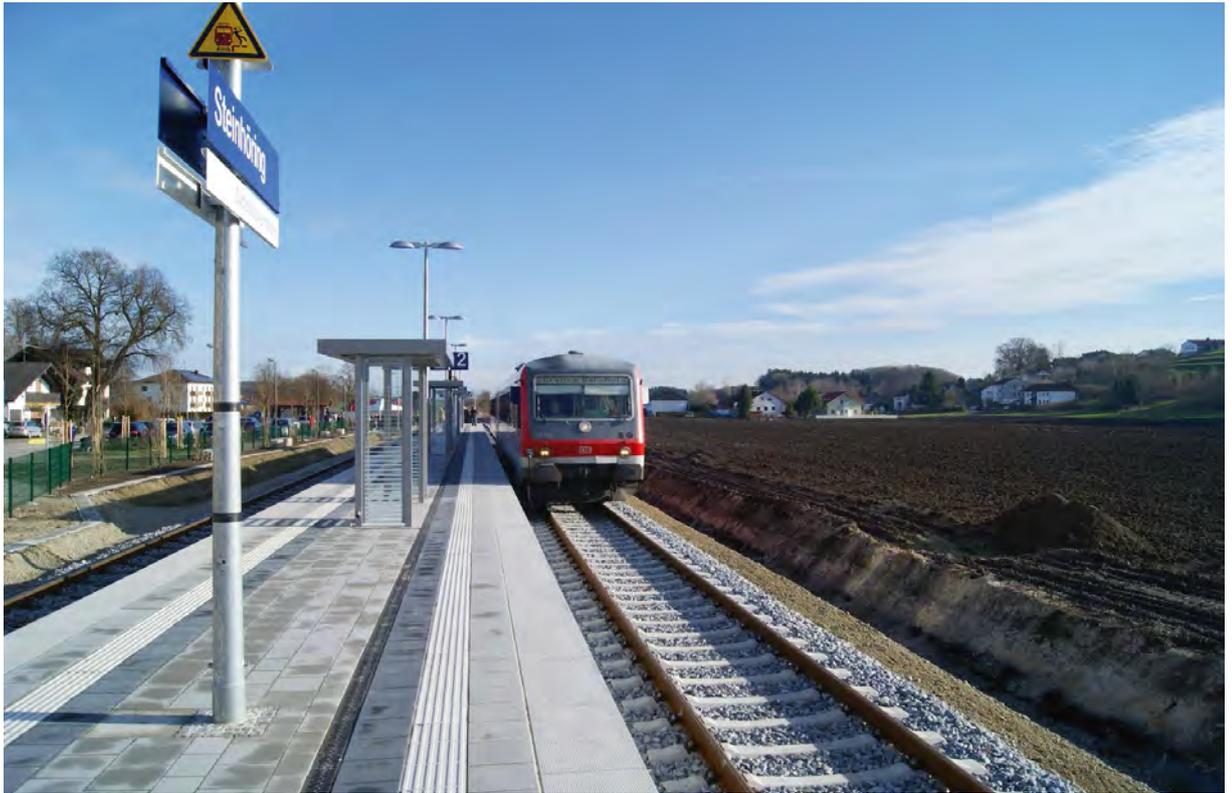
Am 14. Dezember 2014 verkehrte erstmals eine S-Bahn auf der bis dahin mit Dieseltriebwagen befahrenen Linie A. In der vorausgegangenen achtmonatigen Bauzeit hatten die Baufirmen rund 600 Oberleitungsmasten für 30 Kilometer Fahrdrabt aufgestellt, alle Stationen barrierefrei ausgestattet, 31 Bahnübergänge angepasst und die Stationen Erdweg und Schwabhausen zu Kreuzungsbahnhöfen ausgebaut.

Zu den Hauptverkehrszeiten in der Früh und am Nachmittag fahren die Züge der neuen S2 im 30-Minuten-Takt, zu den übrigen Tageszeiten stündlich. Der Fahrplan ist auf die Schulzeiten des Gymnasiums in Markt Indersdorf abgestimmt. 39 von den insgesamt 55 Zügen am Tag sind S-Bahnen. Sie pendeln direkt und umsteigefrei zwischen Altomünster und der Münchner S-Bahn-Stammstrecke.

Die Kosten der Elektrifizierung und Modernisierung der Strecke zwischen Dachau und Altomünster in Höhe von rund 68 Millionen Euro hat weit überwiegend der Freistaat Bayern getragen.

1
Baustelle Erdinger Ringschluss

2
Baustelle Erdinger Ringschluss



1

Modernisierung des „Filzen-Express“ Ebersberg – Wasserburg

Jahrzehntlang war die eingleisige Bahnlinie Ebersberg – Wasserburg am Inn ein Stilllegungskandidat. Wegen ihres Verlaufs durch die auch als Filzen bezeichneten früheren Hochmoore wird sie umgangssprachlich Filzen-Express genannt.

Als 1987 der Abschnitt zwischen dem Wasserburger Bahnhof und der Altstadt durch einen Dammrutsch unterbrochen wurde, begann der Niedergang. Der Wiederaufbau der Altstadtstrecke unterblieb wegen der hohen Kosten und des vergleichsweise geringen Fahrgastpotenzials. Die Feinerschließung des Wasserburger Stadtgebiets erfolgt mittlerweile durch Busse. Auf der verbleibenden Strecke fuhr Anfang der 1990er-Jahre wochentags nur noch ein einziges Zugpaar im Personenverkehr. Eine Betriebseinstellung konnte durch das große Engagement von Fahrgastverbänden und Anrainerkommunen verhindert werden.

Nachdem der Freistaat Bayern im Zug der Bahnreform von 1996 die Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) übernommen hatte, ist das Zugangebot stufenweise besser geworden. Die Verdichtung des Fahrplans, der Einsatz neuer Triebwagen und die Herstellung umsteigefreier Verbindungen

nach München in den Hauptverkehrszeiten sorgten für steigende Fahrgastzahlen. Allerdings blieb es wegen der geringen Höchstgeschwindigkeit und der fehlenden Begegnungsmöglichkeiten weiterhin bei einem 2-Stunden-Takt.

Da die Strecke wegen ihrer Lage im Zulauf auf die Landeshauptstadt München ein sehr großes Fahrgastpotenzial hat, vereinbarten der Freistaat Bayern und die Streckenbetreiberin Südostbayernbahn (SOB) – eine Tochter der DB AG – im Jahr 2009 eine vollständige Modernisierung der Infrastruktur. Hierfür wurden rund 10 Millionen Euro investiert, die hauptsächlich aus Bundesmitteln für Infrastrukturausbauten an SPNV-Strecken stammen. Über die Verwendung dieser Mittel entscheiden die DB AG und die SOB gemeinsam.

In den letzten zwei Jahren hat die SOB die Stationen entlang der Strecke mit neuen, 120 m langen, 76 cm hohen und barrierefrei erreichbaren Bahnsteigen ausgestattet. Zudem wurden zahlreiche Bahnübergänge technisch angepasst oder aufgelassen, wodurch die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 50 auf 80 km/h angestiegen ist. Kern-



2



3

stück des Ausbaus ist der neue Begegnungsbahnhof in Steinhöring, der am 14. Dezember 2014 im Beisein von Herrn Staatsminister Dr. Marcel Huber feierlich in Betrieb ging.

Seitdem verkehren die Züge zwischen Ebersberg und Wasserburg auf Bestellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), die den SPNV für den Freistaat Bayern plant und bestellt, montags bis freitags im Stundentakt. Das Angebot in den Abendstunden wurde ausgeweitet. Es gibt weitere Direktverbindungen nach München mit verkürzten Fahrzeiten.

Die Gemeinden an der Strecke haben die Verbesserungen durch den Bau neuer Parkplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten flankiert und die Landkreise Ebersberg und Rosenheim haben neue Zubringerlinien im Busverkehr eingeführt. Somit steht den Fahrgästen ein deutlich attraktiveres Nahverkehrsangebot zur Verfügung.

Für die kommenden Jahre sind weitere Verbesserungen geplant: 2015 soll auch der Bahnsteig 1 in Wasserburg barrierefrei ausgebaut werden. Zudem ist vorgesehen, die Strecke vollständig in den Münchner Ver-

kehrsverbund (MVV) zu integrieren. Ein Jahr später soll auf Bestellung des Freistaates Bayern auch abends und am Wochenende der Stundentakt eingeführt werden. Alles in allem steht der Filzen-Express beispielhaft dafür, wie der Freistaat Bayern Hand in Hand mit einer Region Verkehrslösungen entwickelt, die ländliche Regionen im weiteren Umfeld von Ballungsräumen als Wohn- und Wirtschaftsstandort aufwerten. So muss das Bahnland Bayern funktionieren!

1
Am neuen Bahnsteig in Steinhöring begegnen sich nun stündlich die Züge des Filzen-Express

2
In Edling wurde neben dem Bahnsteig selbst auch das Bahnhofsumfeld aufgewertet.

3
Bauarbeiten zur Errichtung des neuen Bahnsteiges in Forsting.



1

Bahntag Bayern

Am 20. Juli 2014 fand auf Initiative der Fachkräfteoffensive Bahn Bayern (FBB) erstmalig ein bayernweiter Bahntag statt. An acht Standorten vom Werdenfeller Land über den Bayerischen Wald bis nach Hochfranken öffneten Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Werkstätten und Züge und boten ein vielfältiges Programm an. Unter dem Motto „Deine Zugkunft – Besucht Bayerns Bahnen“ machten die Veranstalter als attraktive Arbeitgeber und Ausbilder auf sich aufmerksam.

Als Schirmherr eröffnete Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann den Bahntag Bayern beim Werkstattfest der agilis Eisenbahngesellschaft in Regensburg. „Auch für Eisenbahnunternehmen sind Tage der offenen Tür schon seit längerem ein Muss. Neu ist dieses Jahr, dass wir eine Vielzahl davon auf einen Termin bündeln konnten. Das dürfte bundesweit einmalig sein“, betonte Herrmann, der sich in Regensburg auch erfolgreich als Triebfahrzeugführer im Fahrsimulator versuchte.

Staatsminister Herrmann und die Unternehmen versprachen sich vom Bahntag Bayern noch größere Aufmerksamkeit und Resonanz. Ein voller Erfolg: Insgesamt kamen an

allen Standorten trotz Temperaturen über 30 Grad rund 10.000 Besucher. Diesen wurden überall exklusive Einblicke in die Welt der Eisenbahn geboten.

Die Erfurter Bahn unternahm eine Zugfahrt mit kirchlicher Jugend-Andacht von Bad Neustadt nach Schweinfurt, zu der sich auch Bayerns Innen- und Verkehrsstaatssekretär Gerhard Eck gesellte.

Am Firmensitz der Länderbahn in Viechtach wurde das 125-jährige Bestehen des Unternehmens im Beisein von Bayerns Landwirtschaftsminister Helmut Brunner gefeiert.

Im Bahnbetriebswerk Lenggries präsentierte Veolia seine drei bayerischen Betriebe BOB, BRB und MERIDIAN. Dort begrüßte der Leiter der Verkehrsabteilung im Bayerischen Innenministerium, Ministerialdirigent Hans-Peter Böhner die Besucher.

In Grainau, am Fuße von Deutschlands höchstem Berg, lud die Bayerische Zugspitzbahn im Beisein von Dr. Johann Niggel, Geschäftsführer der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), in ihre Betriebswerkstatt ein.

1 Staatsminister Joachim Herrmann eröffnet den „Bahntag Bayern“ in Regensburg

2 Besucher des Bahntags Bayern besichtigen die Betriebswerkstatt der Bayerischen Oberlandbahn in Lenggries



2

Mit dabei war als größter und wichtigster Akteur der bayerischen Bahnszene natürlich auch die Deutsche Bahn AG. Sie öffnete an drei Standorten ihre Pforten. Im Trainingszentrum München-Aubing zeigten die S-Bahn München und die DB Regio Oberbayern den Besuchern ihr breites Leistungsspektrum. Dorthin kamen unter anderem Bayerns Kultusstaatssekretär Georg Eisenreich und Peter Driessen, Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Industrie- und Handelskammertages.

Auch die DB Regio Nordostbayern war mit im Boot. Sie veranstaltete in ihrer Werkstatt in Hof ebenfalls einen Tag der offenen Tür, der vom Vorsitzenden des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Martin Burkert, eröffnet wurde.

Ein besonderes Spektakel erwartete die Besucher in Mühldorf am Inn beim Tag der offenen Tür der zum DB Konzern gehörenden Südostbayernbahn. Diese wettete unter anderem gegen eine regionale Football-Zweitligamannschaft, dass diese es nicht schaffen würde, einen Doppelstockwenzug des Unternehmens 25 Meter weit zu ziehen. Wettspate vor Ort war der damalige bayeri-

sche Umweltminister Dr. Marcel Huber, der vom Konzernbevollmächtigten der DB AG für Bayern, Klaus-Dieter Josel, begleitet wurde. Gewinner der Wette waren übrigens die starken Sportler.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG, die Bayerische Eisenbahngesellschaft BEG, die Industrie- und Handelskammern, die Agenturen für Arbeit und der Verband der Deutschen Eisenbahnfachschulen VDEF beteiligten sich an diversen Standorten ebenfalls am Bahntag Bayern. Sie ergänzten das umfangreiche Informationsangebot für die weiß-blaue Bahnlandschaft. Alle diese Partner sind gemeinsam mit der Landesgruppe Bayern des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen VDV Mitglieder der Fachkräfteoffensive Bahn Bayern, die insbesondere über das Internetportal www.bahnfrei-zukunft.de Jugendliche und Quereinsteiger für eine Tätigkeit in diesem wichtigen Verkehrsbereich ansprechen.





Zahlen und Daten

Nachtbaustelle der A 9 nördlich von München für die Anlage zur temporären Seitenstreifenfreigabe

Unsere Leistungen im Überblick

Bauvolumen 2014 (in Mio. Euro)

Ist-Ausgaben ¹
davon Mittel des Bundes und der EU
Ist-Bewilligungen
Erzieltes Bauvolumen ²

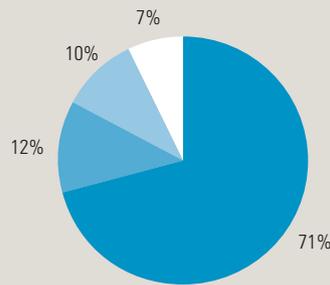
		Ist-Ausgaben ¹	davon Mittel des Bundes und der EU	Ist-Bewilligungen	Erzieltes Bauvolumen ²
Hochbau	Staatlicher Hochbau	951	129	0	951
	Hochbau Bund	409	409	0	409
	Hochbau für Dritte ₃	45	0	0	45
	Zwischensumme	1.405	538	0	1.405
Straßen- und Brückenbau	Staatsstraßen _{8a, 11}	378	4	0	378
	Bundesfernstraßen _{9, 12}	1.339	1.228	0	1.339
	Kreisstraßen und sonstige Betreuungsstraßen ₃	55	0	0	55
	Zwischensumme	1.772	1.232	0	1.772
Summe 1	3.177	1.770	0	3.177	

Wohnungs- /Städtebau	Wohnraumförderung	84	29	294	829
	Studentenwohnraum	23	0	43	94
	Städtebau ₁₀	145	72	289	418
	Aufbauhilfefonds (Schäden an Wohngebäuden)	83	83	94	142
	Zwischensumme	335	184	720	1.483
Straßenbau	Kommunaler Straßenbau ₄	147	113	147	250
	Ortsumfahrungen, Kreuzungen, Radwege ₅	41		41	52
	Zwischensumme	188	113	188	302
Öffentlicher Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr	nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz			20	56
	Regionalisierungsmittel	4	4	33	37
	Zwischensumme	4	4	53	93
Summe 2	527	301	961	1.878	
Summe 1 + 2	3.704	2.071	961	5.055	

3. Mitwirkung bei der Förderung nichtstaatlicher Baumaßnahmen als fachlich zuständige Verwaltung₆

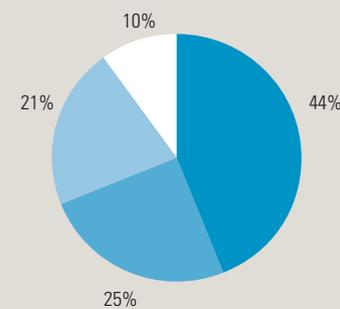
Hochbau 2014	Krankenhäuser, Schulen, Kindergärten, Schul- und Breitensportanlagen	2.387
	Zuwendungsbaumaßnahmen des Bundes	180
Straßenbau	Kommunaler Straßenbau ₇	75
	Summe 3	2.642
Summe 1 + 2 + 3		7.697

- 1 Bei den Förderungsmaßnahmen (Ziffer 2) setzen sich die Ist-Ausgaben in der Regel aus Teilbeträgen für mehrere Programmjahre zusammen.
- 2 Das erzielte Bauvolumen ist für Ziffer 1 (staatliche Baumaßnahmen etc.) identisch mit den Ist-Ausgaben. Für Ziffer 2 (Förderung nichtstaatlicher Baumaßnahmen) ergibt sich das erzielte (geförderte) Bauvolumen aus den Ist-Bewilligungen und aus den Leistungen der Zuwendungsempfänger.
- 3 Nur soweit sie in der Betreuung der Staatsbauverwaltung stehen.
- 4 Förderung mit Mitteln nach § 2 BayGVFG (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz).
- 5 Bau von Staatsstraßen in kommunaler Sonderbaulast mit Förderung mit FAG-(Finanzausgleichsgesetz-) Mitteln.
- 6 Mitwirkung nach Verwaltungsvorschrift Nr.6 zu Art.44 BayHO (Bayerische Haushaltsordnung) und Nrn. 2, 4 und 7 BayZBau (Baufachliche Ergänzungsbestimmungen für Zuwendungen) sowie den entsprechenden Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung.



Kostenstruktur im Hoch- und Straßenbau

- 71 % Bau- und Grunderwerbskosten von Hoch- und Straßenbaumaßnahmen
- 12 % Sach- und Personalkosten sowie Unternehmerleistungen im Straßenbetriebsdienst
- 10 % Sach- und Personalkosten der Bauämter und Autobahndirektionen
- 7 % Honorarkosten für freiberufliche Leistungen

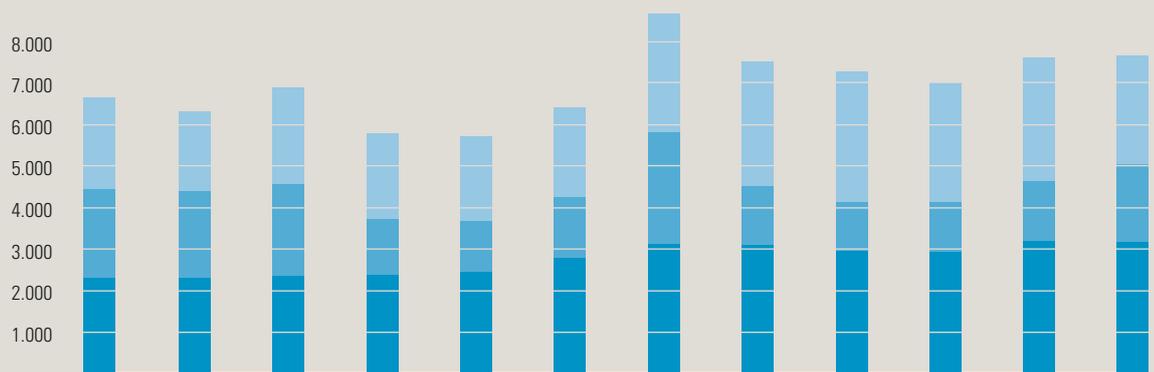


Leistungsspektrum der Bauämter und Autobahndirektionen

(ohne Straßen- und Autobahnmeistereien)

- 44 % Fremdleistung (freischaffende Architekten und Ingenieure)
- 25 % Projektbearbeitung (Planung und Bauleitung)
- 21 % Projektmanagement und Bauherrenaufgaben
- 10 % Liegenschaftsbetreuung, Straßenverwaltung, allgemeine baufachliche Angelegenheiten

Entwicklung des Bauvolumens von 1998 bis heute (in Mio. Euro)



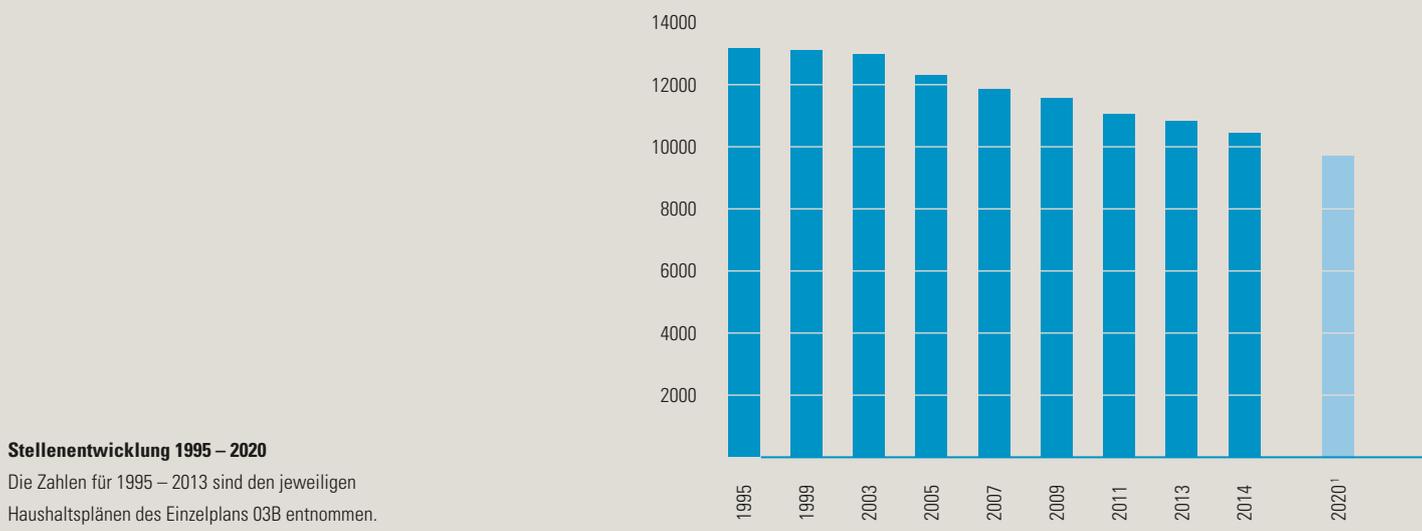
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Staatliche Baumaßnahmen	2.315	2.312	2.349	2.390	2.462	2.789	3.140	3.092	2.949	2.960	3.210	3.177
2. Förderung nichtstaatlicher Baumaßnahmen	2.133	2.095	2.246	1.349	1.228	1.478	2.709	1.444	1.207	1.205	1.436	1.878
3. Mitwirkung bei Fördermaßnahmen	2.220	1.921	2.324	2.060	2.047	2.163	2.868	3.015	3.145	2.866	2.984	2.642
Gesamt	6.668	6.329	6.919	5.799	5.737	6.430	8.717	7.551	7.301	7.031	7.630	7.697

7 Förderung mit FAG- (Finanzausgleichsgesetz-) Mitteln.
 9 Einschließlich Straßenbetriebsdienst
 9a Einschließlich Straßenbetriebsdienst. Nicht enthalten sind hier die Kosten der Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen (Titelgruppe 85)
 10 Einschließlich Aufbauhilfefonds (Infrastruktur in den Gemeinden)
 11 Einschließlich Aufbauhilfefonds (Schäden an Staatsstraßen)
 12 Einschließlich Planungsmitteln aus Haushaltsmitteln des Landes (Titelgruppe 70)

Personal

Personal an den Standorten der Bauverwaltung

(Stand Januar 2015)



Stellenentwicklung 1995 – 2020

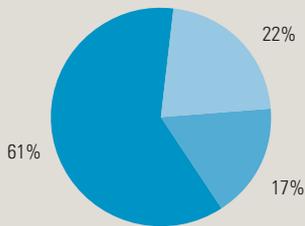
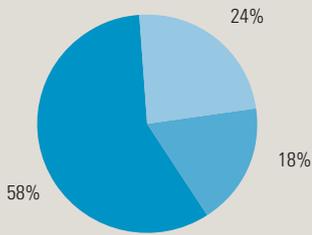
Die Zahlen für 1995 – 2013 sind den jeweiligen Haushaltsplänen des Einzelplans 03B entnommen.

Stellen	1995	1999	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2020 ¹
	13.207	12.992	11.865	11.579	11.073	10.851	10.463	10.295	10.201	9.756

1 Abbauziel aus Verwaltung 21 und weiteren Abbauperpflichtungen

Hochbau

Bausausgaben und Baunebenkosten im Staatlichen Hochbau ¹



■ große Baumaßnahmen
■ kleine Baumaßnahmen
■ Bauunterhalt

		Bauunterhalt	Kleine Baumaßnahmen (bis 1 Mio. Euro)	Große Baumaßnahmen (über 1 Mio. Euro)	Gesamt Euro
Bund	Bausausgaben	25.313.474	64.552.553	172.245.871	262.111.898
	Baunebenkosten ²				41.382.985
	Dritte (Bund) ³				
	Bausausgaben	71.980.635	7.804.536	12.223.226	92.008.397
	Baunebenkosten ²				13.105.167
		97.294.109	72.357.089	184.469.097	408.608.447
Land	Gesamtausgaben ⁴	208.877.962	149.491.539	592.431.366	950.800.867
	Dritte (Land) ⁵				
	Gesamtausgaben ⁴	11.237.093	22.008.018	11.705.053	44.950.164
		220.115.055	171.499.557	604.136.419	995.751.031
Bund + Land		317.409.164	243.856.646	788.605.516	1.404.359.478

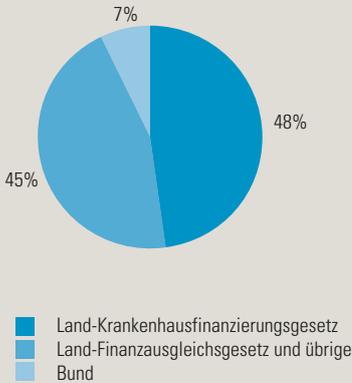
- 1 Die Werte in dieser Tabelle sind wegen der unterschiedlichen Zuordnung und Gliederung der Baunebenkosten nicht direkt mit der Tabelle »Bausausgaben und Kostenstruktur im Staatlichen Hochbau« vergleichbar.
- 2 Im Wesentlichen Kosten der Planung und Bauleitung
- 3 z. B. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- 4 Einschließlich der Baunebenkosten, soweit diese nach Haushaltsrecht zum Bautitel gehören.
- 5 z. B. Kurverwaltungen, Öffentlich-Rechtliche Stiftungen

Bausausgaben ¹ im Staatlichen Hochbau 2014 nach Regierungsbezirken

Regierungsbezirk	Bauunterhalt	Kleine Baumaßnahmen (bis 1 Mio. Euro)	Große Baumaßnahmen (über 1 Mio. Euro)	Bausausgaben Bund/ Land gesamt, Euro
Oberbayern	140.340.763	89.575.126	390.705.699	620.621.588
Niederbayern	20.265.148	23.970.920	26.782.669	71.018.737
Oberpfalz	43.071.827	46.464.984	133.343.381	222.880.192
Oberfranken	23.393.549	17.696.999	35.516.555	76.607.103
Mittelfranken	30.490.045	17.255.852	115.308.661	163.054.558
Unterfranken	32.949.704	25.833.962	68.946.968	127.730.634
Schwaben	26.898.128	23.058.803	72.489.735	122.446.666
Summe	317.409.164	243.856.646	843.093.668	1.404.359.478

1 einschließlich der Baunebenkosten

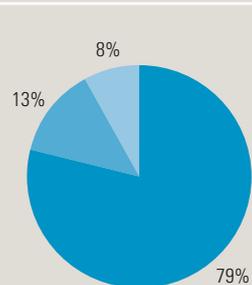
Staatlich geförderter Hochbau 2014,
2.567,1 Mio Euro¹
Bund und Land



	in Mio. Euro	%
Land-Krankenhausfinanzierung	1.234,6	48 %
Land-Finanzausgleichsgesetz und übrige	1.152,8	45 %
Bund	179,7	7 %

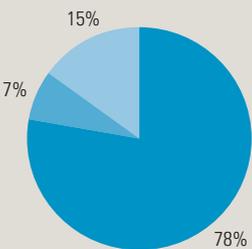
1 Zum geförderten Hochbau zählen beispielsweise Bauprojekte für Schulen oder Krankenhäuser im Rahmen des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) bzw. des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (KHG).

Bauausgaben und Kostenstruktur im Staatlichen Hochbau₁



Große₂ und Kleine Hochbaumaßnahmen

	2013		2014	
	Euro	%	Euro	%
Bauausgaben	973.430.000	81 %	919.559.000	
Honorare der Architekten und Ingenieure	143.891.000	12 %	148.661.000	
Sach- und Personalkosten der Bauämter	85.022.000	7 %	89.058.000	
Gesamt	1.202.343.000	100 %	1.157.278.000	100 %



Bauunterhalt₃

Bauausgaben	288.849.000	80 %	297.815.000	
Honorare der Architekten und Ingenieure	23.494.000	6 %	27.023.000	
Sach- und Personalkosten der Bauämter	49.423.000	14 %	56.820.000	
Gesamt	361.766.000	100 %	381.658.000	100 %

Gesamt

Große ₂ und Kleine Hochbaumaßnahmen	1.202.343.000	76 %	1.157.278.000	74 %
Bauunterhalt ₃	361.766.000	23 %	381.658.000	24 %
Sonstige Kosten ₄	22.156.000	1 %	24.245.000	2 %
Summe	1.586.265.000	100 %	1.563.181.000	100 %



- Die Werte in dieser Tabelle sind wegen der unterschiedlichen Zuordnung und Gliederung der Baunebenkosten nicht direkt mit der Tabelle »Bauausgaben und Baunebenkosten im Staatlichen Hochbau« vergleichbar.
- Mit Gesamtkosten von über 1 Mio. Euro.
- Unterhalts- und Instandsetzungsarbeiten
- Kosten von Tätigkeiten, die nicht direkt mit Baumaßnahmen zusammenhängen: z. B. Berufliche Liegenschaftsbetreuung und Projektentwicklung, Allgemeine Berufliche Angelegenheiten (Wertermittlungen, Mitwirkung bei Zuwendungsbaumaßnahmen u. a.)

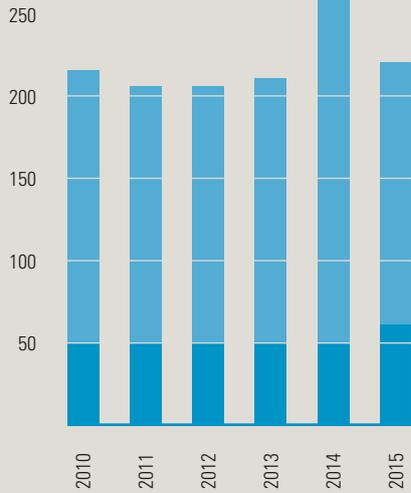
Vergabestatistik Staatlicher Hochbau 2014(ohne Vergaben an freiberuflich tätige Architekten,
Ingenieure und Sonderfachleute)

Vergabeart	Nach VOB/A			Nach VOB/A			Summe		
	Land	Bund	Gesamt	Land	Bund	Gesamt			
I. Aufträge ab 10.000 Euro unterhalb des EU-Schwellenwertes sowie NATO und Gaststreitkräfte	Öffentliche Ausschreibung	1.192	561	1.753	12	10	22	1.775	
	Beschränkte Ausschreibung	1.217	615	1.832	10	1	11	1.843	
	Beschränkte Ausschreibung nach öffentlichem Teilnahmewettbewerb	19	3	22	0	0	0	22	
	Freihändige Vergabe nach Aufhebung	62	24	86	0	0	0	86	
	Freihändige Vergabe mit formloser Angebotsbeziehung	625	222	847	45	15	60	907	
	Freihändige Vergabe ohne Wettbewerb	435	125	560	34	9	43	603	
	NATO-ICB-Verfahren	0	3	3	0	0	0	3	
	Summe 1	3.550	1.553	5.103	101	35	136	5.239	
	oberhalb des EU-Schwellenwertes	Offenes Verfahren	376	12	388	3	0	3	391
		Nichtoffenes Verfahren	4	3	7	0	0	0	7
Verhandlungsverfahren		19	1	20	0	0	0	20	
Summe 2		399	16	415	3	0	3	418	
II. Aufträge unter 10.000 Euro	< 5.000 €	42.288	7.896	50.184	4.568	624	5.192	55.376	
	5.000 € bis < 10.000 €	8.587	358	8.945	1.826	75	1.901	10.846	
	Summe 3	50.875	8.254	59.129	6.394	699	7.093	66.222	
Gesamtsumme (Summe 1+2+3)		54.824	9.823	64.647	6.498	734	7.232	71.879	

2014 neu begonnene Projekte des Staatlichen Hochbaus (> 5 Mio. Euro)		Gesamtkosten Mio. Euro
Staatliches Bauamt Ingolstadt	Flugplatz Manching, Wehrtechnische Dienststelle 61; Sanierung Stromversorgung	7,4
	NATO-Flugplatz Neuburg; Instandsetzung Start- und Landebahn Anflugbefeuerung	27,7
Staatliches Bauamt München 1	Oberste Baubehörde München; Energetische Sanierung	27,3
	Bayer. Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr; Neubau eines Verwaltungsgebäude für Teile des StMI auf dem Grundstück der Obersten Baubehörde	15,0
	Theatinerkirche St. Kajetan München; Reinigung und Neufassung der Raumschale einschl. kleinerer Instandsetzungsmaßnahmen sowie Außeninstandsetzung mit 12,98 Mio. €, 2. Teilbaumaßnahme i.Höhe von ca. 8 Mio. €	13,0
	Erneuerung der Dachoberlichter und Fensterverglasung in der Alten Pinakothek in München	12,7
	Staatseigenes Anwesen München, Infanteriestraße 7 und 7a; Grundlegende Sanierungs- und Umbaumaßnahmen für staatliche Verwaltungszwecke	11,5
Staatliches Bauamt München 2	Klinikum rechts der Isar der TU München; Neubau eines Forschungsgebäudes für die Translationale Onkologie (TranslaTUM)	50,0
	Deutsche Herzzentrum München, Forschungsneubau	19,7
	Klinikum der Universität München, Großhadern; Errichtung eines Kinderpalliativzentrums am Standort Großhadern	9,1
	Klinikum der Universität München, Großhadern; MRT-gesteuertes Tiefenhyperthermiegerät	6,0
	Ludwig-Maximilians-Universität München; Fassaden- und Fenstersanierung Luisenstraße 37	5,7
	Ludwig-Maximilians-Universität München; Sanierung u. Brandschutzmaßnahmen der Anatomischen Anstalt, Pettenkoferstr. 11, 3. Bauabschnitt Ostflügel und Außenanlagen	7,6
	Ludwig-Maximilians-Universität München; Erschließung Entwicklungscampus Königinstrasse 8-18	7,6
	Technische Universität München; Erschließungsmaßnahmen zum weiteren Ausbau des Hochschulgeländes in Garching, 2. Bauabschnitt	23,6
	Ludwig-Maximilian-Universität Neubau eines Zentrums für neuartige Laseranwendung (CALA) in Garching	67,0
	Hochschule München, Umbau im Gebäude Lothstrasse 17	48,0
Staatliches Bauamt Traunstein	Wehrtechnische Dienststelle 52, Oberjettenberg; Neubau Technische Versuchshalle	6,1
Staatliches Bauamt Weilheim	General Fellgiebel Kaserne Pöcking; Neubau Lehrsaalgebäude	45,0
	Schlossbesitz Linderhof; Bauliche Sanierung und Restaurierung der Venusgrotte	20,9
Staatliches Bauamt Regensburg	Nordgau Kaserne Cham; Neubau Stabsgebäude	8,2
	Universität Regensburg; 2. Bauabschnitt, Sanierung Gebäude Philosophie und Theologie	5,7
Staatliches Bauamt Nürnberg	Katterbach-Kaserne Katterbach; Anlage zur Instandsetzung der Kampfausrüstung	8,9
Staatliches Bauamt Würzburg	Universität Würzburg; Institut Hubland, Neubau Nanosystemchemie	8,8
	Universität Würzburg; Erschließung des neuen Gesamtcampus am Hubland, 1. Bauabschnitt	11,9
	Universität Würzburg; Um- und Neubaumaßnahmen in den Institutgebäuden des Chemiezentrum zur Anpassung an die Gefahrstoffverordnung und zur Erhöhung der Arbeitssicherheit; Neubau Anorganische Chemie	33,5
Staatliches Bauamt Krumbach	Finanzamt München, Bearbeitungsstelle Höchstädt an der Donau	11,1

2014 übergebene Projekte des Staatlichen Hochbaus (> 5 Mio. Euro)		Gesamtkosten Mio. Euro	
Staatliches Bauamt Ingolstadt	Hochschule Ingolstadt; Erweiterungsbau für Vorlesungsräume, Büros, Labore und zentrale Einrichtungen (1. Bauabschnitt)	51,0	
Staatliches Bauamt München 1	Bayerisches Nationalmuseum München; Sanierung, 3. Bauabschnitt-West 2	28,8	
	Polizeiinspektion 11, München, Hochbrückenstr., Umbau und Sanierung	7,4	
	Universität der Bundeswehr; Grundinstandsetzung Unterkunftsgebäude 16	6,1	
	Kronprinz-Rupprecht-Kaserne; Freilegung und Sanierung der Baugrundstücke	6,2	
Staatliches Bauamt München 2	Bayer. Landtag – Maximilianeum; Abgeordnetenhaus Ismaninger Str. 9, Gesamt-sanierung	7,0	
	Klinikum rechts der Isar der TU München; Neubau der zentralen Sterilgutversorgung (ZSVA)	13,0	
	Deutsche Herzzentrum München; Interdisziplinäre Pflegebetten	5,3	
	Klinikum der Universität München, Großhadern; Neubau OP-Zentrum	135,0	
	Klinikum der Universität München, Großhadern; Baugebundene Medizintechnik im OP-Zentrum	18,0	
	Ludwig-Maximilians-Universität München; Sanierungs- und Brandschutzmaßnahmen der Anatomischen Anstalt, Pettenkoferstr. 11, 2. Bauabschnitt Sanierung Haupttrakt und Westflügel	29,6	
	Technische Universität München; Sanierung Entwässerungsanlage im Stammgelände	7,1	
	Technische Universität München; Sanierung Stammgelände, Geb. 0503, Thierschbau, 1. Bauabschnitt	5,4	
	Technische Universität München; Rück- und Neubau der Institutsgebäude und Sporthallen für die Fakultät für Sportwissenschaften und den allgemeinen Hochschulsport, 1. Bauabschnitt	19,8	
	Ludwig-Maximilians-Universität München und Klinikum der Universität München; Neubau eines Centrums für Schlaganfall- und Demenzforschung in Großhadern	57,5	
	Staatliches Bauamt Passau	Technische Hochschule Deggendorf; Erweiterungsbau für die Ausbildungsrichtungen Technik und Wirtschaft sowie für zentrale Einrichtungen	47,5
	Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach	Justizvollzugsanstalt Amberg; Errichtung eines Arbeitsbetriebsgebäudes II	5,5
		Justizvollzugsanstalt Amberg; Infrastrukturmaßnahme	8,1
Staatliches Bauamt Regensburg	Walhalla bei Donaustauf, Instandsetzungsmaßnahmen	13,3	
	Universität Regensburg; Errichtung eines Ausweichgebäudes für die Naturwissenschaften	70,2	
Staatliches Bauamt Bayreuth	Universität Bayreuth, Sanierung und Erweiterung der Mensa (Speisesaal-erweiterung)	5,4	
	Altes Schloss Bayreuth, Eremitage Grundlegende Sanierung	6,0	
Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg	Klinikum der Universität Erlangen-Nürnberg; Errichtung eines Forschungsgebäudes – „Zentrum für translationale klinische Forschung“ oder „Translational Research Center“	24,8	
	Universität Erlangen-Nürnberg; Erschließung des Südgeländes für die Errichtung eines Max-Planck-Instituts für die Physik des Lichts	6,0	
Staatliches Bauamt Nürnberg	Storck Barracks Illesheim; Neubau Truppenunterkunft	11,6	
Staatliches Bauamt Würzburg	Bereitschaftspolizei Würzburg; Umbau und Sanierung des Geb. 16	15,8	
	Universität Würzburg; Um- und Neubaumaßnahmen in den Institutsgebäuden des Chemie-zentrums zur Anpassung an die Gefahrstoffverordnung und zur Erhöhung der Arbeitssicherheit; Sanierung Organische Chemie	32,0	
	Universität Würzburg; Errichtung eines Zentrums für experimentelle molekulare Medizin (ZEMM)	31,2	
Staatliches Bauamt Augsburg	Universität Augsburg; Ausbau und Sanierung des hochschulinternen Rechnernetzes mit Brandschutzmaßnahmen in den Gebäuden Universitätsstraße 2 und 10	9,0	

Wohnungswesen und Städtebauförderung



Haushaltsmittel für die Wohnraumförderung in Bayern (in Mio. Euro)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bundesmittel	50,0	50,0	50,0	50,0	50,0	61,32
Landesmittel	165,0	155,0	155,0	160,0	210,0	158,68
Zusammen	215,0	205,0	205,0	210,0	260,0	220,0

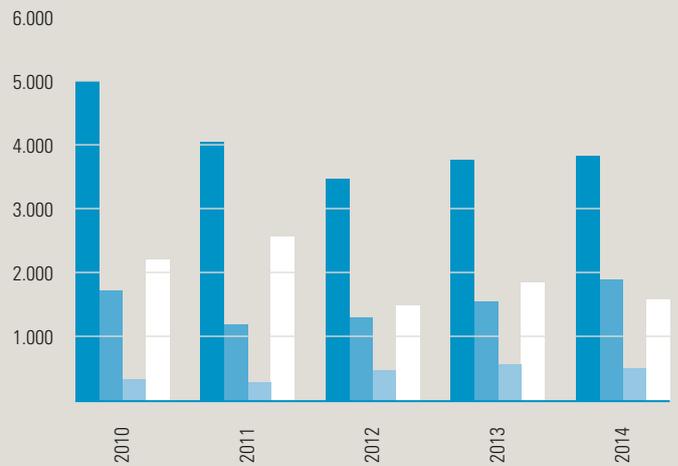
Bayerisches Modernisierungsprogramm

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014
Bewilligte Mittel (in Mio. Euro)	76,2	123,7	66,9	89,5	77,5

Wohngeld in Bayern

Jahr	Ausbezahltes Wohngeld in Mio. Euro	Zahl der reinen Wohngeldempfängerhaushalte	Zahl der Mischhaushalte	Zahl der Wohngeldempfängerhaushalte insgesamt
2010	168,2	82.274	17.609	99.883
2011	136,9	71.480	10.728	82.208
2012	103,1	61.703	7.286	68.989
2013	84,6	51.937	5.532	57.469
2014	70,5	48.000 ₁	4.000 ₁	52.000 ₁

1 Schätzung

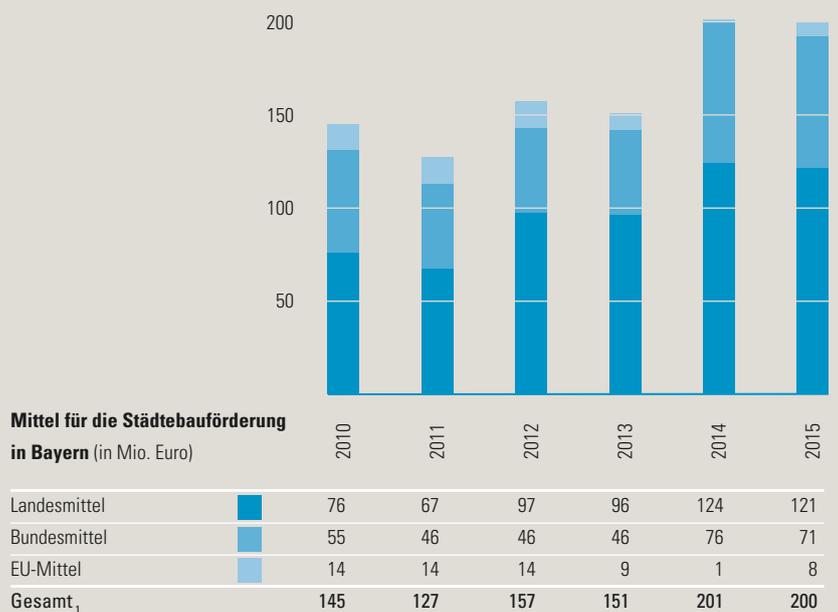


Anzahl der Fördermaßnahmen in der Miet-, Eigenwohnraum- und Modernisierungsförderung in Bayern

	2010	2011	2012	2013	2014
Eigenwohnungen (Bayer. Wohnungsbauprogramm, Bayer. Zinsverbilligungsprogramm)	5.006	4.047	3.477	3.767	3.829
Mietwohnungen (Bayer. Wohnungsbauprogramm)	1.719	1.192	1.302	1.560	1.901
Heimplätze (Bayer. Wohnungsbauprogramm)	344	291	482	571	517
Modernisierung Mietwohnungen und Heimplätze (Bayer. Modernisierungsprogramm)	2.209	2.575	1.498	1.853	1.588

Wohnungsbaugenehmigungen und Wohnungsbaufertigstellungen in Bayern nach Gebäudeart	Jahr	Gebäudetyp	Wohnungsbaugenehmigungen			Wohnungsbaufertigstellungen		
			Anzahl	Veränd. ggü. Vorjahr in %	Anzahl je 1000 Einw.	Anzahl	Veränd. ggü. Vorjahr in %	Anzahl je 1000 Einw.
2010	Neue Ein- und Zweifamilienhäuser	20.863	14,8	1,7	17.558	9,6	1,4	
	Neue Mehrfamilienhäuser	17.099	27,1	1,4	11.807	3,2	0,9	
	Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden	3.771	9,7	0,3	3.274	-2,7	0,3	
	Neue Nichtwohngebäude	683	18,0	0,1	498	-1,0	0,0	
Insgesamt	42.416	19,0	3,4	33.137	5,8	2,6		
2011	Neue Ein- und Zweifamilienhäuser	23.622	13,2	1,9	20.591	17,3	1,6	
	Neue Mehrfamilienhäuser	22.225	30,0	1,8	17.180	45,5	1,4	
	Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden	5.127	36,0	0,4	3.812	16,4	0,3	
	Neue Nichtwohngebäude	1.036	51,7	0,1	621	24,7	0,0	
Insgesamt	52.010	22,6	4,1	42.204	27,4	3,4		
2012	Neue Ein- und Zweifamilienhäuser	22.089	-6,5	1,7	19.852	-3,6	1,6	
	Neue Mehrfamilienhäuser	24.952	12,3	2,0	15.910	-7,4	1,3	
	Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden	5.149	0,4	0,4	4.758	24,8	0,4	
	Neue Nichtwohngebäude	740	-28,6	0,1	619	-0,3	0,0	
Insgesamt	52.930	1,8	4,2	41.139	-2,5	3,3		
2013	Neue Ein- und Zweifamilienhäuser	23.049	4,3	1,8	21.264	7,1	1,7	
	Neue Mehrfamilienhäuser	26.464	6,1	2,1	19.935	25,3	1,6	
	Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden	5.642	9,6	0,4	4.867	2,3	0,4	
	Neue Nichtwohngebäude	817	10,4	0,1	993	60,4	0,1	
Insgesamt	55.972	5,7	4,5	47.059	14,4	3,7		
2014	Neue Ein- und Zweifamilienhäuser	23.113	0,3	1,8	21.938	3,2	1,7	
	Neue Mehrfamilienhäuser	28.202	6,6	2,2	24.178	21,3	1,9	
	Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden	6.210	12,1	0,5	4.632	-4,8	0,4	
	Neue Nichtwohngebäude	1.258	36,9	0,1	776	-21,9	0,1	
Insgesamt	58.783	5,0	4,7	51.524	9,5	4,1		

Wohnungsbestand in Bayern ¹	Jahr	Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden
	1950	1.716.142
	1960	2.619.315
	1970	3.506.619
	1980	4.411.616
	1990	4.752.471
	2000	5.577.859
	2005	5.837.093
	2009	5.996.081
	2010	6.027.400
	2011	6.078.868
	2012	6.116.768
	2013	6.160.487



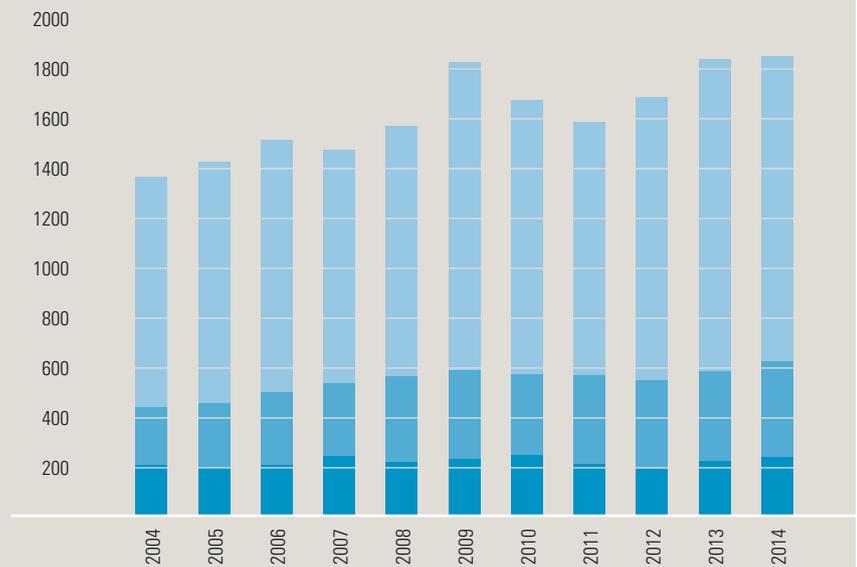
¹ Ab 2011 Fortschreibung auf Basis der Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung am 9. Mai 2011 sowie einschließlich Wohnungen in Wohnheimen

¹ Unterschied zur Summe der Einzelwerte basiert auf Rundungsdifferenzen Mittel 2014 mit Berücksichtigung der im Bundeskabinett gebilligten Erhöhung der Bundesmittel und der im Haushaltsausschuss gebilligten Erhöhung der Landesmittel.

Straßenbau

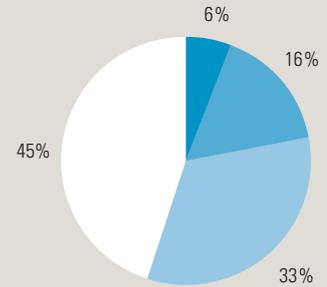
Entwicklung der Straßenbauhaushalte in den letzten 10 Jahren
(alle Angaben in Mio. Euro)

		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bundesfernstraßen	Projekte des Bedarfsplans	473	522	504	438	471	446	466	450	322	327	301
	Sonstiger Um- und Ausbau	116	103	117	114	112	166	193	147	218	163	162
	Bestandserhaltung	137	146	175	192	223	402	217	200	370	496	532
	Betriebsdienst	167	170	184	165	172	187	190	195	190	221	196
	Planung und Bauleitung	31	30	37	30	33	41	35	29	39	46	37
	Summe	924	971	1017	939	1011	1242	1101	1021	1139	1254	1228
Staatsstraßen	Projekte des Ausbauplans	41	61	66	70	87	78	60	49	61	64	61
	Sonstiger Um- und Ausbau	16	13	18	23	30	33	32	34	27	27	29
	Bestandserhaltung	40	45	65	74	102	119	96	135	134	126	161
	Betriebsdienst	111	119	118	104	99	102	111	111	108	112	98
	Planung und Bauleitung	26	26	27	26	26	27	28	27	28	35	38
	Summe	234	264	294	297	344	359	327	356	358	364	387
Kommunalstraßenförderung	Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG)	160	145	154	179	150	161	150	140	123	144	147
	Finanzausgleichsgesetz (FAG)	44	45	47	58	66	64	94	68	65	75	86
	Summe	204	190	201	237	216	225	244	208	188	219	234



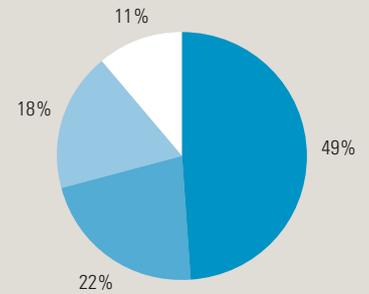
Längenstatistik 2014 der überörtlichen Straßen

	Straßennetz Bundesrepublik Deutschland [km]	Straßennetz Bayern [km]	Anteil am Straßennetz Bayern	Von der Bayerischen Straßenbauverwaltung betreutes Netz [km]
Autobahnen	12.917	2.515	6 %	2.515
Bundesstraßen	39.389	6.525	16 %	6.314
Staatsstraßen	86.210	14.019	33 %	13.621
Kreisstraßen	91.861	18.833	45 %	3.066
Summe	230.377	41.892	100 %	25.516

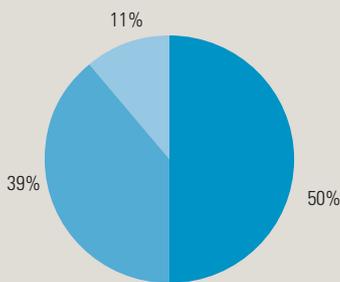


Verkehrsstatistik 2014 der überörtlichen Straßen

	Verkehrsmengen (DTV) außerhalb [Kfz/24 h]	Jahresfahrleistung außerhalb [Mrd. Kfz-km]	Anteil der Straßenklasse an der Jahresfahrleistung
Autobahnen	48.513	44,5	49 %
Bundesstraßen	10.057	20,5	22 %
Staatsstraßen	4.021	16,5	18 %
Kreisstraßen	1.865	10,5	11 %
Summe		92,0	100 %

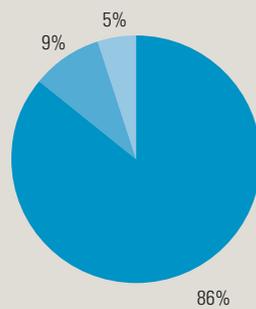


Kostenstruktur im Straßenbau 2014



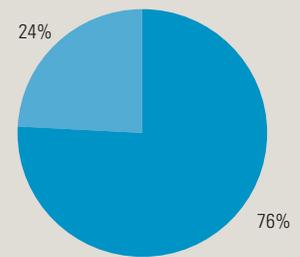
Betriebsdienst und technische Verwaltung 2014, 462,0 Mio Euro

Straßenbetriebsdienst: Unternehmerleistungen, Sachkosten, Fahrzeuge, Material	231,8	50 %
Straßenbetriebsdienst: Personalkosten	178,4	39 %
Technische Straßenverwaltung: Personal- und Sachkosten	51,8	11 %



Straßenbauprojekte 2014, 1.491,4 Mio Euro

Projektinvestitionen (einschließlich Refinanzierung)	1.284,1	86 %
Sach- und Personalkosten	131,8	9 %
Honorare für freiberufliche Leistungen Euro	75,5	5 %



Gesamtvolumen 2014, 1.953,4 Mio Euro

Straßenbauprojekte	1.491,4	76 %
Straßennetzbetrieb und Technische Straßenverwaltung	462,0	24 %

2014 in Bau befindliche Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (> 5 Mio. Euro)

	Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Gesamtkosten [Mio. Euro]	Jahr der Fertigstellung
Autobahnen	A 8	6-streifiger Ausbau Ulm–Augsburg (Betreibermodell 2)	41,0	440,0	2015
	A 94	Neubau Pastetten–Heldenstein (Vorarbeiten)	32,7	95,6	2018/2019
	A 3	w. Mainbrücke Randersacker–w. AS Heidingsfeld	5,4	220,6	2019
	A 3	Kauppenbrücke–w AS Rohrbrunn	7,7	102,7	2015
Bundesstraßen	B 85	Zweibahniger Ausbau westl. Wetterfeld–Untertraubenbach	3,2	42,2	2016
	B 15n	Zweibahniger Neubau Ergoldsbach–Essenbach (Vorarbeiten)	9,0	10,0	2018
	B 2	OU Dettenheim m. 3-str. Ausbau bei Treuchtlingen	4,7	12,6	2017
	B 472	Ortsumgehung Hohenpeißenberg	5,2	33,5	2016
	B 16	Ortsumgehung Dillingen	9,4	31,1	2015
	B 15	(OU) Westtangente Rosenheim (BA1)	3,5	20,3	2015
	B 23	OU Saulgrub (2. Bauabschnitt)	1,9	18,0	2016
	B 300	zweibahniger Ausbau Dasing–Aichach	5,0	22,0	2017
	B 16/B 472	OU Marktberdorf mit OU Bertoldshofen	1,9	26,3	2021
	B 2	OU Untersteinbach	3,6	17,8	2014

2014 in Bau befindliche Projekte des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen (> 2 Mio. Euro)

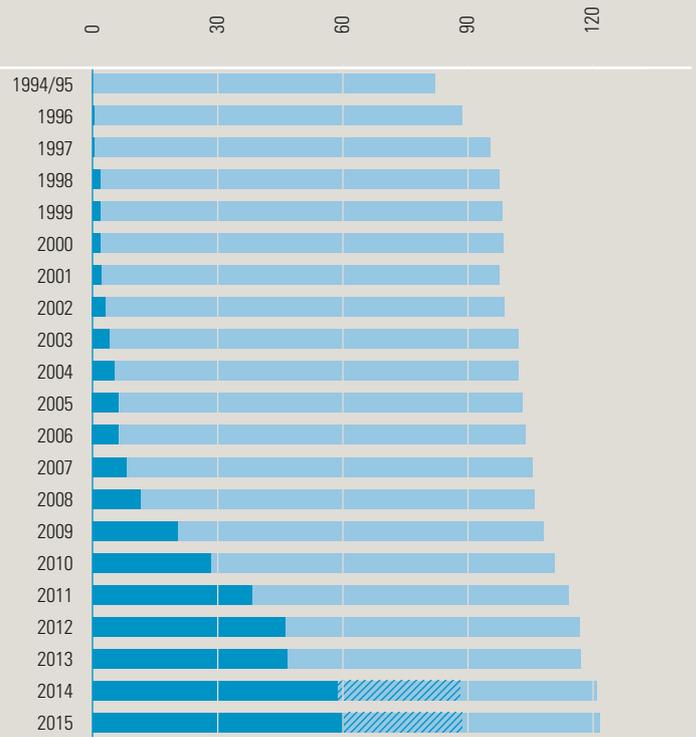
Straße	Projektbezeichnung	Baulänge [km]	Gesamtkosten [Mio. Euro]	Jahr der Fertigstellung
St 2220	Ausbau Landesgr.–Wolfertsbronn	1,6	2,6	2015
St 2253	Ausbau südl. Berolzheim	2,6	3,1	2016
St 2052	OU Pfaffenhofen a.d. Glonn	2,4	4,8	2015
St 2359	OU Vogtareuth	2,0	3,5	2015
St 2109	OU Waldhof	1,6	4,2	2016
St 2132	OU Hundsdorf	2,0	7,2	2016
St 2112	OU Neukirchen und Godlsham	4,7	18,5	2017
St 2172	OU Bärnau	4,2	8,8	2015
St 2124	OU Plattling (Osttangente)	2,4	48,1	2019
St 2275	Ausbau Mönchstockheim–Donnersdorf	3,8	4,1	2016
St 2063	Verlegung nördlich Seeshaupt	2,0	6,0	2015
St 2190	OU Melkendorf	2,8	11,4	2017
St 2117	Rottbrücke Pocking	1,4	5,9	2016
St 2047	BÜ-Beseitigung in Aichach	0,4	11,6	2016
St 2303	OU Rieneck	2,9	19,8	2018
St 2239	Ausbau Feucht–Penzenhofen	5,0	4,9	2016
St 2025	OU Burtenbach	4,6	12,0	2015
St 2083	OU Reisbach	3,6	9,1	2015
St 2028	OU Offingen [Teil in SBL (~ 70 %); Teil konventionell]	3,0	11,6	2015
St 2027	OU nördl. Zusmarshausen	0,9	5,2	2015
St 2025	OU Röfingen (Modell besonderes kommunales Interesse)	2,7	9,5	2015
St 2103	Erneuerung der Eisenbahnüberführung Teisendorf	0,1	3,0	2015
St 2105	Ausbau nördlich Wiesmühl (Kayer Berg)	1,3	4,4	2014
St 2047	Ausbau Axtbrunn–Gebersdorf	2,8	3,0	2017
St 2054	Erneuerung der MIAG-Kanalbrücke Aich	0,4	2,4	2014
St 2335	OU Lenting–Kösching	4,5	13,6	2014
St 2114	OU Osterhofen	1,6	3,3	2014
St 2172	Verlegung bei Kastl	1,1	3,2	2014
St 2260	OU Aschbach	3,0	4,7	2014
St 2192	OU Hof–Jägersruh	1,7	2,2	2014
St 2412	Beseitigung BÜ Petersaurach	2,5	8,4	2017
St 2220	OU Aurau	1,7	3,4	2014
St 2227	Ausbau Hausen–Greding	4,8	2,3	2014
St 2245	Rednitzbrücke Altenberg (Neubau Südbrücke)	0,1	2,1	2014
St 2309	Verlegung nördlich Obernau mit Neubau der Hafenbahnüberquerung	1,1	6,9	2014
St 2045	Ausbau Pöttmes–Grimolzhausen	5,8	3,3	2016
St 2027	Ausbau bei Forsthofen	3,6	2,2	2018

Verkehr

Entwicklung der Betriebsleistung im Schienenpersonennahverkehr

in Millionen Zugkilometer

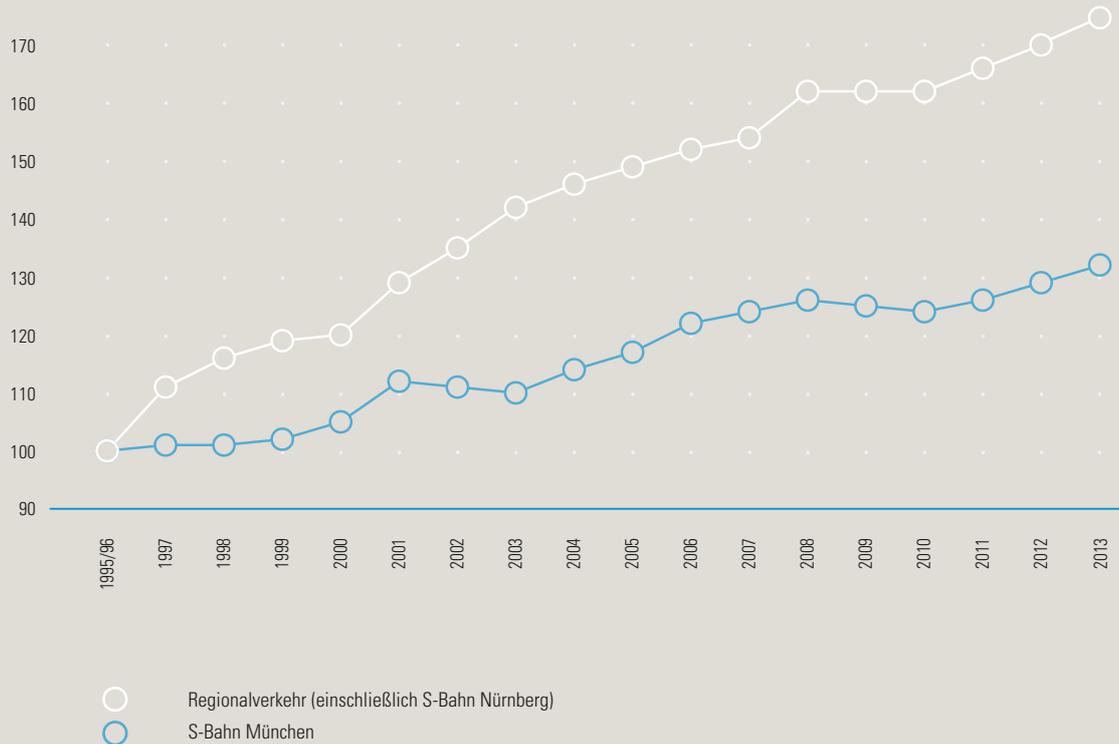
- im Wettbewerb vergeben
- noch nicht im Wettbewerb vergeben
- 3. bayernweiter Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Regio



Verkehrsunternehmen und Teilnetze im Bahnland Bayern 2013

	Vertrags- bezeichnung	Strecken	Fahrzeuge (neu/gebraucht) zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns	Zugkilometer in Mio. (bayer. Anteil)
agilis Eisenbahngesellschaft mbH & Co. KG	E-Netz Regensburg mit Donautalbahn	Neumarkt (Opf.) – Regensburg – Plattling (– Passau), Regensburg – Eggmühl – Landshut und Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Ulm	neu	5,6
agilis Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Dieselnetz Oberfranken	Bamberg – Forchheim (Oberfr.) – Ebermannstadt, Bamberg – Ebern/ Lichtenfels, Lichtenfels– Coburg – Bad Rodach, Lichtenfels – Bayreuth – Weiden (Oberpf), Neuenmarkt-Wirsberg/Helmbrechts – Münchberg – Hof, Hof – Bad Steben, Hof – Selb Stadt, Kirchenlaibach – Marktredwitz – Hof und Bayreuth – Weidenberg	neu	4,5
Bayerische Oberlandbahn GmbH	Bayerische Oberlandbahn	München – Holzkirchen – Schaftlach – Lenggries, München – Holzkirchen – Schaftlach – Tegernsee und München – Holzkirchen – Schliersee – Bayrischzell	gebraucht	2,0
Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG	Garmisch-Partenkirchen – Grainau	Garmisch-Partenkirchen – Grainau	gebraucht	0,03
DB Regio AG	Bayernweiter Vertrag	Bayernweite Regionalzugleistungen und S-Bahnen München und Nürnberg	neu/ gebraucht	62,1
	E-Netz Augsburg Fugger-Express	München – Augsburg – Ulm und Augsburg – Donauwörth – Aalen/Treuchtlingen	neu	5,0
	Dieselnetz Augsburg I, Kneipp-Lechfeld-Bahn	Augsburg – Bad Wörishofen/Landsberg	gebraucht	1,3
	Dieselnetz Nürnberg, Mittelfrankenbahn	Nürnberg – Fürth – Neustadt (Aisch) – Bad Windsheim – Steinach – Rothenburg o.d.T., Neustadt (Aisch) – Markt Bibart, Nürnberg – Fürth – Markt Erlbach, Fürth – Cadolzburg, Nürnberg Nordost – Gräfenberg, Nürnberg – Neunkirchen a.S. – Neuhaus/Simmelsdorf-Hüttenbach	neu	3,3
	MXN-Ü	Nürnberg – Allersberg – Ingolstadt – München	gebraucht	1,6
	E-Netz Würzburg	Würzburg – Neustadt (Aisch) – Nürnberg, Würzburg – Gemünden (M) – Lohr/Jossa, Würzburg – Schweinfurt – Bamberg, Würzburg – Treuchtlingen	neu	5,8
	München – Passau	München – Passau	neu	2,6
	Südhessennetz	Wiesbaden – Mainz – Darmstadt – Aschaffenburg	gebraucht	0,1
	E-Netz Franken	Würzburg – Bamberg, Nürnberg – Bamberg, Lichtenfels – Coburg – Sonneberg (Thür), Lichtenfels – Kronach – Saalfeld (Saale) – Jena Saalf	neu	4,0
	Werdenfels	München Hbf – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald, Tutzing – Kochel, Murnau – Oberammergau, Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol, Mittenwald – Seefeld in Tirol	Neu	4,1
	RSO III Ost	Bamberg – Bayreuth/Hof	gebraucht	1,6
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)	Ulm – Weißenhorn	Ulm – Senden – Weißenhorn	gebraucht	0,3
Erfurter Bahn GmbH	Kissinger Stern	Schweinfurt – Meiningen, Schweinfurt – Bad Kissingen – Gemünden (Main)	neu	1,2
Erfurter Bahn GmbH	Hof – Gera	Zeulenroda – Mehltheuer – Hof	gebraucht	0,1
Hessische Landesbahn GmbH	Kahlgrundbahn	Hanau – Kahl (Main) – Schöllkrippen	neu	0,3
Regentalbahn AG	IR 25-Ersatz Nord	München – Regensburg – Hof, Nürnberg – Fürth i.W.	gebraucht/neu	2,5
	IR 25-Ersatz Süd	München – Immenstadt – Oberstdorf/Lindau	gebraucht/neu	1,6
Regental Bahnbetriebs-GmbH	Regionalzüge Ostbayern	Plattling – Bay. Eisenstein (– Klatovy), Zwiesel – Grafenau, Zwiesel – Bodenmais	gebraucht	1,3
Regentalbahn AG /Salzburg AG	Freilassing – Berchtesgaden	Freilassing – Berchtesgaden	neu	0,5
Veolia Verkehr Regio GmbH	Dieselnetz Augsburg II	Augsburg – Weilheim – Schongau und Augsburg – Ingolstadt – Eichstätt Stadt	neu	3,0
	E-Netz Rosenheim	München – Rosenheim – Traunstein – Salzburg, München – Rosenheim – Kufstein, Rosenheim – Holzkirchen – München (Mangfalltalbahn)	neu	4,8
Vogtlandbahn GmbH	Vogtlandbahn	Hof – Plauen, Marktredwitz – Eger, Hof – Marktredwitz – Weiden – Schwandorf – Regensburg, Bad Kötzting – Lam	neu	1,6
	Vogtlandnetz	Hof – Leipzig		0,09

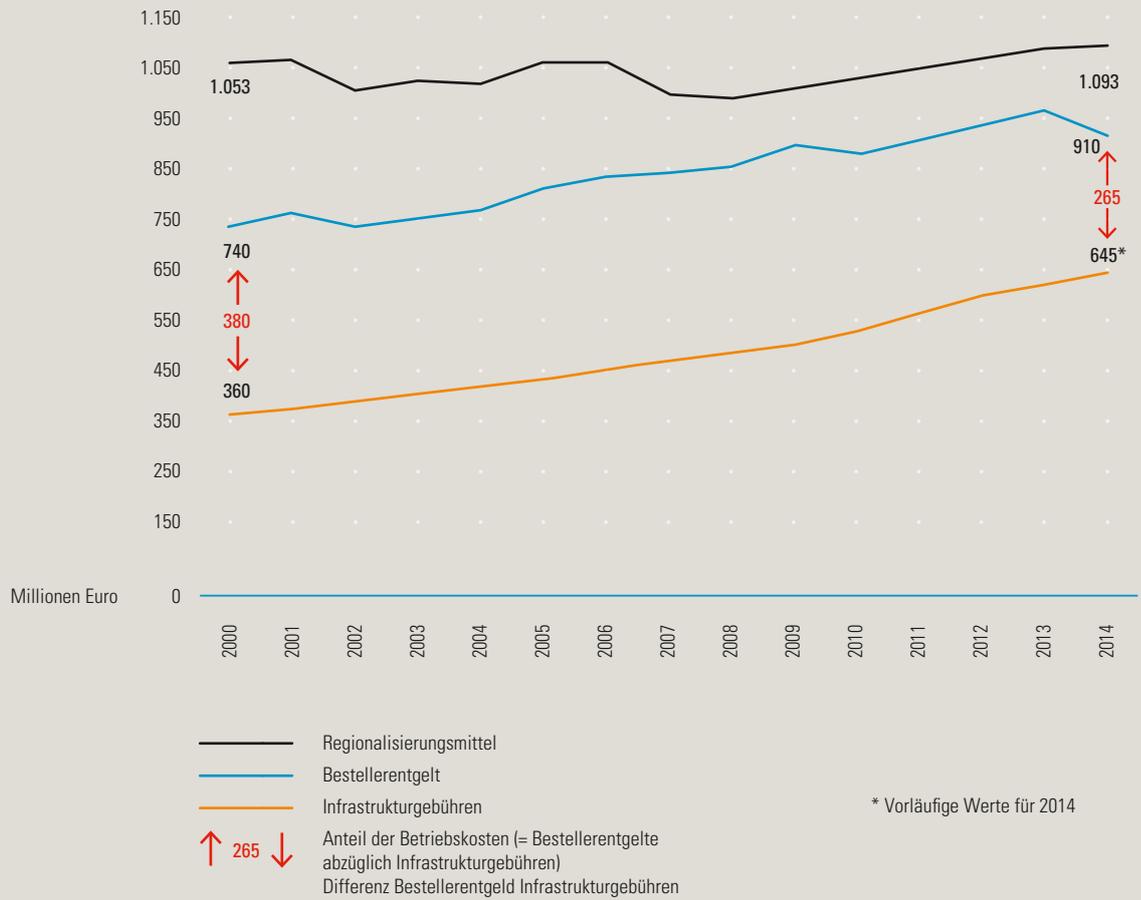
Entwicklung der Verkehrsleistung (Personenkilometer) im Schienenpersonennahverkehr (Index 1995/96 = 100)



Basiskennzahlen des Schienenpersonennahverkehrs 2014

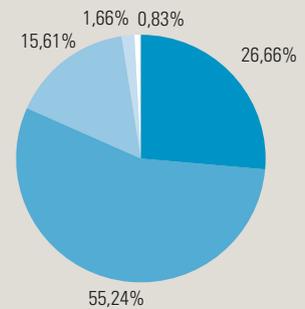
Summe der Zugkilometer	121 Millionen
Anteil Betriebsleistung DB Regio	92 Millionen
Anteil Betriebsleistung andere Bahnen	29 Millionen
Summe der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen (SPNV-Bestellung)	909,6 Millionen Euro
Durchschnittlicher Zugkilometerpreis	7,52 Euro
Durchschnittlicher Pünktlichkeitswert	93,9 %
Steigerung Angebot 1995 bis 2013	48 %
Fahrgäste pro Werktag	1,3 Millionen
Steigerung Fahrgäste Regionalverkehr inkl. S-Bahn Nürnberg seit 1995 bis 2012	74 %
Steigerung Fahrgäste S-Bahn München seit 1995 bis 2012	32 %
Streckenlänge	5.900 Kilometer

Kostenstruktur im Schienenpersonennahverkehr



Öffentliche Mittel für den allgemeinen ÖPNV in Bayern 2014

	in Mio. €	in %
Zuweisungen nach Art. 13 d FAG i.V.m. Art. 20 BayÖPNVG für Zwecke des ÖPNV	51,4	26,66 %
Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG	106,5	55,24 %
Busförderung	30,1	15,61 %
MVV	3,2	1,66 %
flexible Bedienformen	1,6	0,83 %
Summe	192,8	100 %



Die Veröffentlichungen der Obersten Baubehörde sind in der Regel über das Broschürenportal der Bayerischen Staatsregierung zu beziehen: www.bestellen.bayern.de



Bayerischer Landeswettbewerb 2014 – Modellhafte Stadt- und Ortssanierung – Lebensräume für die Bürger – Dokumentation der Wettbewerbsergebnisse

Der Bayerische Landeswettbewerb 2014 „Modellhafte Stadt- und Ortssanierung“ stand unter dem Thema „Lebensräume für die Bürger“. Mit der Broschüre und der Wanderausstellung zum Bayerischen Landeswettbewerb werden die ausgezeichneten Beiträge vorgestellt. Die Wettbewerbsbeiträge können damit Anregungen für zukünftige Stadterneuerungsmaßnahmen geben. Mit dem Bayerischen Landeswettbewerb werden auch hervorragende Beispiele für den barrierefreien Umbau des öffentlichen Raums präsentiert.



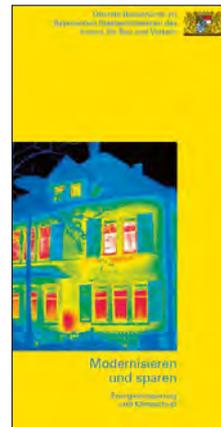
Folgekosten von Wohnbaugebieten – Planungshilfe

Zum Zeitpunkt der Standortwahl und Entscheidung über die Ausweisung neuer Wohnbaugebiete sind oft die vielfältigen finanziellen Auswirkungen nicht transparent oder vollständig erfasst. Das Programm „Folgekosten-Schätzer“ ermöglicht eine erste Abschätzung der Gestehungs- und Folgekosten der Infrastruktur. Es bietet einen Kostenvergleich für verschiedene Flächen und unterschiedliche Planungen auf einer Fläche. Die konkreten Folgekostenbetrachtungen bieten für Verwaltung, Politik und die Öffentlichkeit hilfreiche Informationen zur Ausrichtung der Siedlungsentwicklung. Dies erhöht die Transparenz in der öffentlichen Diskussion und trägt zu einer Verbesserung des Kostenbewusstseins im Hinblick auf eine flächensparende Siedlungsentwicklung bei.



Städtebauförderung in Bayern – Arbeitshilfe Militärkonversion

Es ist ein großer Vorteil, dass die aktuell betroffenen Kommunen auf erprobte Instrumentarien und umfangreiche Erfahrungen im Umgang mit der Stadterneuerungsaufgabe „Militärkonversion“ zurückgreifen können. Die Städtebauförderung kann dabei mit Rat und Tat zur Seite stehen. Mit der Arbeitshilfe Militärkonversion steht den Kommunen eine fachlich fundierte Grundlage zur Verfügung, um die ehemaligen Militärflächen im Interesse einer geordneten städtebaulichen Entwicklung neu zu gestalten.



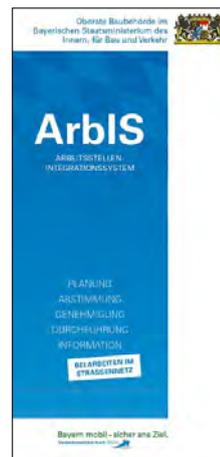
Modernisieren und sparen

In dieser Informationsschrift und der sie ergänzenden Wanderausstellung werden Energieeinsparpotentiale bei bestehenden Wohnhäusern für jedermann verständlich und kompakt dargestellt. Neben der Erläuterung bauphysikalischer Grundgedanken erhalten Hauseigentümer/innen einen Überblick über energetisch sinnvolle Modernisierungsmaßnahmen und mögliche Kostenansätze zu Bauteilen. Mit der im Juli 2014 erschienenen vierten Auflage wurden im Hinblick auf die Anforderungen der Energieeinsparverordnung 2013 die Informationen aktualisiert und um aktuelle Beispiele ergänzt.



BayernInfo Maps

Mitte der 90er Jahren wurde im Rahmen eines Forschungsprojektes durch die Bayerische Straßenbauverwaltung der Internet-Dienst Bayerninfo für Verkehrsinformationen entwickelt. Heute bietet www.bayerninfo.de qualitativ hochwertige multimodale Verkehrsinformationen für jedermann kostenfrei an. Zu den Diensten gehören u. a. Verkehrslagekarte mit Live-CAM Videobildern, aktuelle Meldeliste mit Verkehrsstörungen, Staubarometer, multimodale Tür zu Tür – Routenplaner sowie mobil nutzbare Verkehrsinformations- und Bayernnetz für Radler – Apps. Künftig sollen die BayernInfo-Dienste zusätzlich an Tank- und Rastanlagen mit Infosteilen über großflächige Touchscreens angeboten werden.



ArbIS Arbeitsstellen-Integrationssystem

Das Arbeitsstellenmanagement ist eine der wesentlichen Aufgaben der Bayerischen Straßenbauverwaltung. Um die sichere und möglichst störungsfreie Befahrbarkeit für die Straßennutzer zu gewährleisten, sind auf den Autobahnen sowie Bundes- und Staatsstraßen jährlich rd. 1.000 Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen unter laufendem Verkehr durchzuführen. Hinzu kommen allein auf den Autobahnen rd. 40.000 Tagesarbeitsstellen.

Um den Verkehr nicht mehr als unvermeidbar zu beeinträchtigen, sind die Maßnahmen jede für sich verkehrlich zu optimieren und untereinander zeitlich so zu koordinieren, dass ihre verkehrlichen Auswirkungen sich möglichst nicht überlagern. Der Flyer „ArbIS – Arbeitsstellenintegrationssystem“ stellt das neue EDV-System für das Arbeitsstellenmanagement der Bayerischen Straßenbauverwaltung vor, mit dem das Arbeitsstellengeschehen optimiert geplant, aufeinander abgestimmt und durchgeführt werden kann.



Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern – Ausgabe 2014

Der jährlich herausgegebene Bericht beinhaltet aktuelle statistische Daten zum Verkehrs- und Unfallgeschehen auf den Bundesautobahnen, Bundes-, Staats- und Kreisstraßen in Bayern sowie Fachartikel aus den Bereichen Verkehrsdaten und Verkehrssicherheit. Er informiert über Neuerungen in der Verkehrsdatenerfassung, beleuchtet die Auswirkungen der Lkw-Maut auf Autobahnen und zweibahnigen Bundesstraßen auf das nachgeordnete Netz und geht aktuellen Fragestellungen bei der Unfallanalyse nach. Der Jahresbericht kann auch im Internet abgerufen werden.



Holz zeitlos schön

Holz ist ein Baustoff mit langer Tradition und zugleich hochmodern. Als Baumaterial hat Holz eine Bedeutung gewonnen, die noch vor wenigen Jahren kaum für möglich gehalten wurde. Holz setzen wir überall dort ein, wo es insbesondere aus architektonischer, funktioneller, konstruktiver und wirtschaftlicher Hinsicht sinnvoll ist. Lassen Sie sich inspirieren, erleben Sie beispielhafte Projekte des Freistaats Bayern, die von der Staatsbauverwaltung realisiert wurden, und entdecken Sie, wie schön moderner Holzbau sein kann. Blättern Sie digital auf: www.holz-zeitlos-schoen.bayern.de oder bestellen Sie das Plakat – Holz zeitlos schön – unter: holz-zeitlos-schoen@stmi.bayern.de kostenfrei.

Abbildungsnachweis

Titelfoto:	Stadt Landsberg am Lech	Wohnungswesen und Städtebauförderung	
		S. 32/33	Stadt Landsberg am Lech
Echelsbacher Brücke 2013 – 2014		S. 34 – 1	Ingrid Scheffler, München
S. 11	Dr. Schütz Ingenieure, Kolb Ripke Architekten, Narr Rist Türk Landschaftsarchitekten	S. 35 – 2	GSP Architekten, München
		S. 35 – 3	Henning Koepke, München
			© Sachgebiet Experimenteller Wohnungsbau, Oberste Baubehörde
Bayern barrierefrei 2023		S. 36	Michael Heinrich, München
S. 12	Götzfried		© NUWOG GmbH, Neu-Ulm
S. 13	Herbert Stolz, Regensburg	S. 37 – 2	Landesgartenschau Deggendorf 2014 GmbH
S. 14	Buch am Erlbach	S. 38 – 1	arc.grün landschaftsarchitekten. stadtplaner, Kitzingen.
S. 15	Markt Perlesreut	S. 39 – 3	Johann Hinrichs Photography
Hochbau		Straßenbau	
S. 16/17	Anton Brandl, München	S. 40/41	ms-fotografie
S. 18 – 1	Wolfgang Seitz	S. 42	Nürnberg Luftbild, Hajo Dietz
S. 18 – 2	Wolfgang Schmitt Werbefotografie	S. 43 – 1	Nürnberg Luftbild, Hajo Dietz
S. 19 – 3	Ralf Kruse, München	S. 43 – 2	Jens Ehmke, Autobahndirektion Nordbayern
S. 19 – 4	Anna-Maria Stubenrauch, StBA München 1	S. 44 – 1	Autobahndirektion Südbayern
S. 20 – 1	Staatliches Bauamt Regensburg	S. 44 – 2	Michael Petzuch, Zentralstelle für Brücken- und Tunnelbau
S. 20 – 2	Staatliches Bauamt Kempten	S. 46 – 1	Rolf Sturm
S. 21	Staab Architekten GmbH	S. 47	Nürnberg Luftbild, Hajo Dietz
S. 22 – 1	Herbert Stolz, Regensburg		
S. 22 – 2	Herbert Stolz, Regensburg		
S. 23 – 4	Aicher Ziviltechniker GmbH, Dornbirn		
S. 23 – 5	Aicher Ziviltechniker GmbH, Dornbirn		
Recht, Planung und Bautechnik		Verkehr	
S. 24/25	Klaus Leidorf	S. 48/49	Florian Liese
S. 26	Herbert Grabe/OSTWIND	S. 51 – 1	Thomas Graf
S. 28-1	Stadt Karlstadt	S. 51 – 2	Thomas Graf
S. 28-2	Planungsbüro Skorka	S. 52	Florian Liese
S. 30-1	Hertle Ingenieure	S. 53 – 2	Florian Liese
S. 31	Wagmann Ingenieure	S. 53 – 3	Florian Liese
		S. 54	agilis
		S. 55	Bayerische Oberlandbahn
		Zahlen und Daten	
		S. 56/57	ms-fotografie

Alle anderen Abbildungen:
Bayerische Staatsbauverwaltung

Impressum

Herausgeber:
Oberste Baubehörde
im Bayerischen Staatsministerium des Innern,
für Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München
<http://www.innenministerium.bayern.de/bauen/>

Verantwortlich:
Axel Lehmann

Gestaltung:
DESIGNBUERO JOSEF GRILLMEIER
Unsöldstraße 5
80538 München

Lithografie:
Johann Grasser, Oberschleißheim

Druck:
G. Peschke Druckerei GmbH, Parsdorf

München, Juni 2015



Bayern.
Die Zukunft.

