



Jahresbericht der
Staatsbauverwaltung

2015



Titelbild

Im Rahmen des Sofortprogramms, 1. Säule des Wohnungspakts, plant und baut die Staatliche Hochbauverwaltung mit rund 70 Mio. Euro Wohnungen mit reduziertem Bau- und Wohnstandard zur kurzfristigen Versorgung anerkannter Flüchtlinge. Es entstehen Gebäude mit Kleinstwohnungen (rund 45 m² für drei bis vier Personen). Auf dem Titelbild ist die Baustelle der ersten Wohnanlage in Karlstadt (Unterfranken) mit insgesamt 21 Wohnungen in drei zweigeschossigen Wohngebäuden zu sehen. Zur Verkürzung der Bauzeiten werden die Häuser in Fertigbauweise errichtet. Der Spatenstich dafür war bereits am 27. November 2015, die Fertigstellung und der Bezug erfolgen im Sommer 2016.

**Jahresbericht der
Staatsbauverwaltung**

2015



Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Bayern stand 2015 durch zwei Ereignisse im Fokus der Weltöffentlichkeit, die verschiedener wohl nicht hätten sein können: Der G7-Gipfel in Elmau sowie der Flüchtlingszustrom mit über einer Million Asylsuchender in Deutschland. Die Staatsbauverwaltung nahm ihre Verantwortung hierbei und für viele weitere Aufgaben mit hohem Engagement wahr.

Verantwortung übernehmen bedeutet beispielsweise im Fall der Asylsuchenden, dass Wohnungen für anerkannte Flüchtlinge geschaffen werden – ohne jedoch den bereits angespannten Wohnungsmarkt in Bayern weiter zu belasten. Mit dem „Wohnungspakt Bayern“ hat die Staatsregierung deshalb ein Maßnahmenbündel mit dem Ziel beschlossen, Wohnraum für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen.

Beim G7-Gipfel in Elmau ging es der Staatsbauverwaltung vor allem um den reibungslosen Ablauf der Großveranstaltung. Hierzu haben vielfältige Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur beigetragen. Gleichzeitig war es höchste Pflicht, die beeindruckende Schönheit dieser Landschaftskulisse zu erhalten und bei den Baumaßnahmen auf Augenmaß zu achten.

Die Staatsbauverwaltung war 2015 natürlich auch sonst wieder kraftvoll in vielen weiteren Bereichen für die Gesellschaft tätig: Neubauten bei den Universitätskliniken, die Ertüchtigung von Brücken oder die Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs sind nur einige Beispiele für das umfassende Aufgabenspektrum der Staatsbauverwaltung, das die Leserinnen und Leser des vorliegenden Jahresberichts in Bildern, Worten und Zahlen sehen können. In diesem Sinne wünschen wir Ihnen eine anregende Lektüre.

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

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

Unsere Organisation – Unsere Aufgaben	6
Näher am Kunden – Unsere Präsenz vor Ort	7
Wohnungspakt	8
Jubiläums-Trilogie im Bahnland Bayern 2015	12
Der G7-Gipfel in Elmau	14
Hochbau	18
Recht, Planung und Bautechnik	26
Wohnungswesen und Städtebauförderung	32
Straßen- und Brückenbau	40
Verkehr	46
Zahlen und Daten	52
Aktuelle Veröffentlichungen	66
Abbildungsnachweis	68
Impressum	69

Unsere Organisation – Unsere Aufgaben

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

Allgemeine Innere Verwaltung

Zentrale Angelegenheiten

Verfassung und Staatsverwaltung

Kommunale Angelegenheiten

Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Feuerwehr, Rettungsdienst und Katastrophenschutz

Verfassungsschutz, Cybersicherheit

Oberste Baubehörde

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 2015 über 7,5 Mrd. Euro an Bundes- und Landesmitteln für Bau- und Fördermaßnahmen umgesetzt und nehmen zentrale Kompetenzen im Haushalts- und 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 2015 haben wir für Land und Bund insgesamt 1,4 Mrd. Euro ausgegeben. Außerdem wirken wir an mit staatlichen Mitteln geförderten Bauvorhaben wie Schulen oder Krankenhäusern privater und kommunaler Bauherren beratend mit.

Recht, Planung und Bautechnik

Wir erarbeiten die rechtlichen Voraussetzungen des Bauens (z. B. Bayerische Bauordnung) und wirken auf Bundesebene an der Weiterentwicklung rechtlicher Rahmenbedingungen mit (z. B. Baugesetzbuch). Auch für alle damit zusammenhängenden städtebaulichen und bautechnischen Themen sind wir zuständig. Gleichzeitig betreuen wir alle Rechtsfragen aus den Bereichen des staatlichen Hochbaus und Straßenbaus.

Wohnungswesen und Städtebauförderung

Mit einem Fördervolumen von jährlich rund 500 Mio. Euro erzielen wir aufgrund hoher Multiplikatoreffekte ein Bauvolumen von mehr als 1,2 Mrd. 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

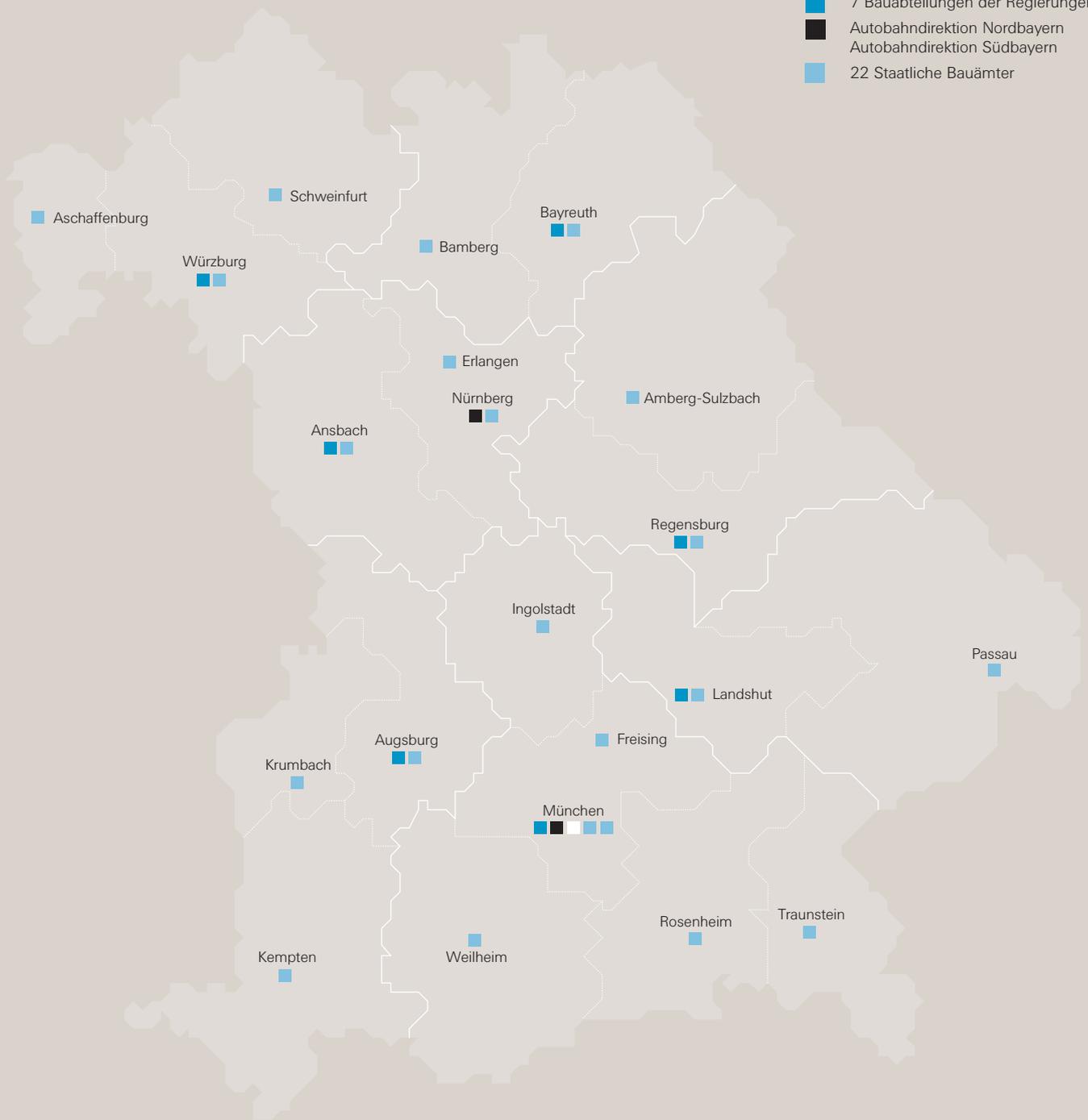
Wir planen, verbessern, erhalten und betreiben die überörtliche Straßeninfrastruktur in Bayern. Diese umfasst ein Netz von 25.500 km Straßen mit 14.500 Brücken und über 6.000 km Radwegen. In den Ausbau und den Erhalt des Autobahn-, Bundesstraßen- und Staatsstraßennetzes investierten wir 2015 insgesamt 1,2 Mrd. Euro. Kommunale Straßenbauprojekte fördern wir zudem mit etwa 200 Mio. 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 rund 200 Mio. Euro auf, für SPNV-Leistungen sind es knapp eine Milliarde Euro. Für die Sicherheit an Verkehrsflughäfen stellen wir über 112 Mio. Euro und für den Kombinierten Verkehr sowie innovative Verkehrskonzepte 3 Mio. 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





Wohnungspakt Bayern

Sehr geehrte Damen und Herren,

seit Anfang des Jahrzehnts ist der Wohnungsmarkt in Bayern, insbesondere in den Ballungsräumen, angespannt. Infolge des hohen Zustroms an Flüchtlingen und steigender Anerkennungsquoten steigt die Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum dramatisch an. Frühere Schätzungen über den zusätzlichen Bedarf an preisgünstigem Wohnraum sind überholt. Auch jetzt sind Prognosen unsicher, nicht zuletzt weil anerkannte Flüchtlinge ihren Wohnort bislang frei wählen können und die süddeutschen Ballungszentren insbesondere wegen des guten Arbeitsplatzangebots eine hohe Anziehungskraft auf viele Zuwanderer ausüben.

Im Jahr 2015 sind rund 1,1 Mio. Flüchtlinge in die Bundesrepublik gekommen. Nach dem Königsteiner Schlüssel entfallen davon knapp 160.000 auf Bayern. Die Anerkennungsquote liegt derzeit bei über 50 %. Schon deswegen besteht in Bayern ein Wohnungsbedarf von rund 25.000 neuen Wohneinheiten, zusätzlich zu dem schon bisher vorhandenen jährlichen Neubaubedarf von 70.000 Wohnungen. Die aktuelle Wohnungsbautätigkeit erreicht die erforderliche Größenordnung bei weitem nicht. Die Baufertigstellungszahlen steigen zwar seit 2009. Das Jahresergebnis für 2015 liegt allerdings lediglich bei rund 53.000 Fertigstellungen. Vor diesem Hintergrund muss eine Konkur-

renzsituation zwischen den Zuwanderern und den einkommensschwachen einheimischen Haushalten auf dem Wohnungsmarkt unbedingt vermieden werden. Wir brauchen deshalb eine ganz erhebliche Steigerung des Wohnungsangebots in allen Landesteilen.

Am 9. Oktober 2015 hat die Staatsregierung den Wohnungspakt Bayern als Gemeinschaftsinitiative von Staat, Gemeinden, Kirchen und Wohnungswirtschaft auf den Weg gebracht. Der Freistaat will bis 2019 rund 2,6 Mrd. Euro bereitstellen. Dadurch sollen jedes Jahr 6.000 bis 7.000 Wohnungen, insgesamt also bis zu 28.000 neue staatliche bzw. staatlich geförderte Mietwohnungen entstehen.

Der Wohnungspakt Bayern basiert auf drei Säulen (siehe Grafik S. 9).

Mit dem Wohnungspakt Bayern hat die Staatsregierung ihr Förderangebot an potentielle Investoren deutlich ausgeweitet und verbessert. Damit diese im erforderlichen Umfang davon Gebrauch machen, müssen ihnen einerseits die Angebote nahegebracht werden, andererseits müssen bestehende Instrumentarien außerhalb der Förderung an die aktuellen Herausforderungen angepasst und weiter optimiert werden. Von Oktober bis Dezember 2015 führten Staatsminister Joachim Herrmann und Staatssekretär Gerhard Eck daher in allen sieben Regie-



**1. Säule
Staatliches Sofortprogramm**

Mit dem staatlichen Sofortprogramm errichtet der Freistaat kurzfristig Wohnungen mit befristeter Standzeit auf Grundstücken des Freistaats, des Bundes und der Gemeinden. In diese Wohnungen sollen insbesondere anerkannte Flüchtlinge einziehen, die dadurch schneller aus den Gemeinschaftsunterkünften und dezentralen Unterbringungen ausziehen können und so Platz für neuankommende Asylbewerber schaffen. Rund ein Drittel der neugeschaffenen Wohnungen kann durch die Gemeinden mit einheimischen Bedürftigen belegt werden.

Die Projekte entsprechen einem einfachen Standard: Die Wohnflächen sind mit 45 Quadratmeter pro Familie gering bemessen, auf eine Unterkellerung wird verzichtet. Dadurch kann kostengünstig gebaut werden. Die Modul- und Systembauweise sorgt zudem für eine zügige Fertigstellung. Im Programm stehen einmalig 70 Mio. Euro zur Verfügung.

**2. Säule
Kommunales Wohnraumförderungsprogramm**

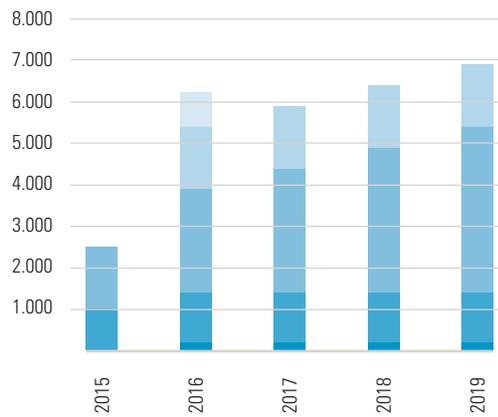
Das Kommunale Wohnraumförderungsprogramm soll die Gemeinden dabei unterstützen, vor Ort Wohnraum für einkommensschwache Haushalte zu schaffen. Dabei sollen auch Flüchtlinge angemessen berücksichtigt werden. Das Vierjahresprogramm beginnt 2016 und soll pro Jahr 150 Mio. Euro umfassen. Damit können jährlich bis zu 1.500 Wohnungen gefördert werden.

**3. Säule
Staatliche Wohnraumförderung**

Mit dem massiven Ausbau der staatlichen Wohnraumförderung und teilweiser Umstellung von der Darlehensförderung auf Direktzuschüsse soll die Bautätigkeit der Wohnungsunternehmen forciert werden. 2016 steht für die Wohnraum- inklusive der Studentenwohnraumförderung ein Volumen von über 400 Mio. Euro zur Verfügung. Das sind über 100 Mio. Euro mehr als im letzten Jahr. Nach den Planungen der Staatsregierung addieren sich die zusätzlich verfügbaren Wohnraumfördermittel bis 2019 auf insgesamt 1,9 Mrd. Euro.

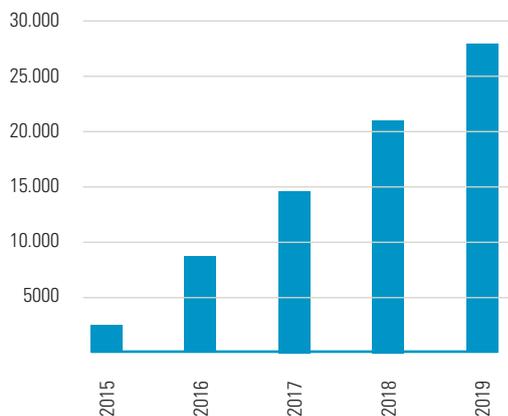
Ziel: 28.000 neue staatliche und staatlich geförderte Mietwohnungen bis 2019

Geplantes Investitions- und Fördervolumen 2016 bis 2019: 2,6 Mrd. Euro



jährliche Schaffung von staatlich geförderten Mietwohnungen

Staatliches Sofortprogramm		825			
Kommunales Förderprogramm		1.500	1.500	1.500	1.500
Wohnungsbauförderung		2.500	3.000	3.500	4.000
Studentenwohnraumförderung		1.500	1.200	1.200	1.200
zusätzlich Wohnungen Stadibau		1.000	200	200	200
Zusammen		2.500	6.225	5.900	6.900



neue staatlich geförderte Mietwohnungen – kumuliert	2.500	8.725	14.625	21.025	27.925
---	-------	-------	--------	--------	--------

rungsbezirken Wohnungsbaukonferenzen durch, die großen Zuspruch bei einem breiten Adressatenkreis aus Kommunalpolitik und Wohnungswirtschaft fanden. Ziel war es, durch gezielte Information den Wohnungsbau in ganz Bayern anzukurbeln. Die wohnungspolitischen Aktivitäten der Staatsregierung erfuhren dabei große Zustimmung.

Die drei Säulen des Wohnungspaktes werden die Probleme am Wohnungsmarkt allein nicht lösen können. Die Hauptaufgabe muss von der Wohnungswirtschaft und der Bauindustrie geleistet werden. Um sie zu unterstützen, ergreifen wir eine Vielzahl weiterer Maßnahmen, um die Schaffung von Wohnraum attraktiv zu machen.

Steuerliche Anreize zum Bau von Mietwohngebäuden zu schaffen, ist seit langem das Bestreben der Bayerischen Staatsregierung. Mittlerweile lenken auch Bund und andere Länder bei diesem Thema ein. Mit der Bayerischen Bauordnung verfügt der Freistaat über ein modernes Gesetz, das nach mehreren Novellen Verfahren auf das notwendige Mindestmaß begrenzt und materielle Anforderungen nur dort stellt, wo sie wie bei der Standsicherheit und dem Brandschutz unverzichtbar sind. Dennoch prüft auch hier die Staatsregierung, ob noch weitere Erleichterungen möglich sind. Auf Bundesebene setzt sich Bayern nicht nur vehement gegen eine weitere Verschärfung der Energieein-

sparverordnung und damit Verteuerung des Bauens ein, sondern betreibt auch Vereinfachungen im Bauplanungsrecht. Weiterhin werden im Rahmen der Städtebauförderung Gemeinden dabei unterstützt, Leerstände im Ortskern für die dauerhafte Versorgung mit Wohnraum herzurichten.

Die vor uns liegende Aufgabe ist groß. Die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit den kommunalen Spitzenverbänden und der Wohnungswirtschaft stimmt mich aber zuversichtlich, dass der Wohnungsbau bei uns eine neue Blütezeit erleben wird.



Helmut Schütz
Ministerialdirektor
Leiter der Obersten Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr

		Jungfernfahrt der Lokomotive „Adler“ von Nürnberg nach Fürth.		Eisenbahnbaukommission im Bayerischen Staatsministerium des Innern.				Ende der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn.				
1830	1835	1840	1847–1861	1860	1865	1870	1880	1890	1900	1907	1910	1919
		Eröffnung der Eisenbahnstrecke München – Augsburg.		Eröffnung der Bahnstrecke Selb – Aß.						Dampflok der Firma Krauss Maffei stellt Geschwindigkeitsrekord mit 154 km/h auf.		
Gründung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.												



Jubiläums-Trilogie im Bahnland Bayern 2015

Das Bahnland Bayern machte sich im Jahr 2015 nicht nur fit für die Zukunft, sondern blickte mit drei Jubiläen zurück auf seine beeindruckende Geschichte und die Pionierrolle im deutschen Eisenbahnzeitalter.

180 Jahre deutsche Eisenbahn

Die Ära begann am 7. Dezember 1835 mit der Jungfernfahrt der Lokomotive „Adler“ von Nürnberg nach Fürth. Neun Minuten brauchte die Dampflok für die 6,2 Kilometer lange Strecke der Königlich privilegierten Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Lokführer William Nelson, der eigens aus England nach Bayern gelotst wurde – heute würde man ihn als Expat bezeichnen –, verdiente damals mehr als der Chef seiner Gesellschaft. Den 180. Geburtstag der Eisenbahn würdigten beim Bayerischen Eisenbahntreffen neben Innen- und Verkehrsminister



				S-Bahn München wird rechtzeitig zu den Olympischen Spielen fertig.		Gründung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zur Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs.				
1930	1940	1949	1960	1972	1980	1991	1995	2000	2010	2015
		Gründung der Deutschen Bundesbahn.				Beginn des Hochgeschwindigkeitszeitalters mit erster ICE-Linie München – Hamburg.				Wiedereröffnung der Bahnstrecke Selb – Aš.

- 1
Eröffnung der Eisenbahnstrecke München – Augsburg am 4. Oktober 1840.
- 2
Nachbildung der Dampflokomotive „Adler“ im DB Museum Nürnberg.
- 3
Handschlag zwischen dem tschechischen Verkehrsminister Dan Ťok und Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann. Vorne rechts: Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- 4
Lokomotive der königlich privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen. Baujahr des Originals 1857, Modell von 1893 im Maßstab 1:104.



4

Joachim Herrmann Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Bahnchef Dr. Rüdiger Grube sowie die Oberbürgermeister der Städte Nürnberg und Fürth, Dr. Ulrich Maly und Dr. Thomas Jung. Der Bayerische Eisenbahnpfand geht auf eine Idee von Staatsminister Herrmann zurück und findet am Datum der ersten Eisenbahnfahrt in Deutschland im Nürnberger DB-Verkehrsmuseum statt.

175 Jahre Eisenbahn München – Augsburg

Mit Ausstellungen, Vorträgen, Sonderfahrten und vielen weiteren Aktionen an 13 Stationen entlang der Strecke München – Augsburg ist 2015 das 175-jährige Jubiläum der ersten bayerischen Ferneisenbahn gefeiert worden. Am 4. Oktober 1840 wurde die letzte Etappe der über 60 Kilometer langen Strecke in Betrieb genommen – rechtzeitig

zum Oktoberfest, das vom damaligen Münchner Bahnhof im Bereich der Hackerbrücke bequem zu erreichen war. Die Dampflokomotiven schafften zwar nur 35 km/h, ermöglichten jedoch weiten Schichten der Bevölkerung Mobilität in nie gekanntem Maße. 1907 stellte eine Dampflok der Firma Krauss Maffei auf der Strecke mit 154 km/h einen Geschwindigkeitsrekord auf, der rund 30 Jahre hielt. Heute ist die seit 2011 durchgängig viergleisig ausgebaut Hochgeschwindigkeitsstrecke Bestandteil der sogenannten „Magistrale für Europa“ von Paris nach Budapest.

150 Jahre Schienenverbindung Franken – Böhmen

Am 7. Dezember 2015 wurde die kleine Bahnstrecke zwischen dem oberfränkischen Selb und dem tschechischen Aš von Staats-

minister Joachim Herrmann und dem tschechischen Verkehrsminister Dan Ťok wiedereröffnet. Damit gibt es nunmehr vier grenzüberschreitende Bahnstrecken von Bayern nach Tschechien. Zum ersten Mal in Betrieb ging die Strecke vor 150 Jahren als zweite bayerisch-böhmische Schienenverbindung und als erste, die Nordbayern mit dem heutigen Tschechien verband. Der Bau war, wie so oft damals, wirtschaftlich motiviert, vor allem zum Transport von Braunkohle aus dem Falkenauer Becken nach Bayern. Mehr als ein Jahrzehnt wurde auch der Bahnverkehr zwischen München und Hof über diese Strecke geleitet, ehe die direkte Verbindung über Marktredwitz und Regensburg gebaut war. Insofern ist die Reaktivierung der Strecke Selb – Aš, auf der seit dem 2. Weltkrieg kein regulärer Personenverkehr erfolgte, die Krönung dieses Jubiläums und zugleich der deutliche Wink nach vorne.



- 1 Schloss Elmau als Tagungsort vor der beeindruckenden Kulisse des Wettersteinkammes.
- 2 Sendeanlage Tölz-Eng mit erster Hub-schraubermontage eines Gebirgsstandortes in Südbayern.
- 3 Bahnhof Mittenwald mit barrierefreiem Bahnsteig am Gleis 1.



1

Der G7-Gipfel in Elmau

Bundeskanzlerin Angela Merkel wählte als Tagungsort für den G7-Gipfel im Juni 2015 das Schloss Elmau. Der Bayerischen Staatsregierung fiel bei der Vorbereitung und Abwicklung dieses Treffens der Staats- und Regierungschefs eine besondere Rolle zu. Der Gipfel hat in erster Linie die Polizei- und Sicherheitsbehörden vor eine große Herausforderung gestellt. Jedoch bedurfte es ebenso im Bereich des Verkehrs und der Infrastruktur vielfältiger Maßnahmen. Und dies alles vor der beeindruckenden Kulisse der Nordwände des Wettersteinkammes, wo große Teile dieser wunderbaren bayerischen Landschaft als Landschaftsschutzgebiet und Natura 2000-Gebiet geschützt sind. Die verschiedenen Fachbereiche der Bayerischen Staatsbauverwaltung haben entscheidend dazu beigetragen, den erfolgreichen Ablauf des G7-Gipfels zu ermöglichen und damit ein positives Bild von Bayern in die Welt zu transportieren.

Staatlicher Hochbau

Im Staatlichen Hochbau wurden in kürzester Zeit drei Baumaßnahmen in Garmisch-Partenkirchen realisiert: Der Umbau einer Industriehalle zu einem hochinstallierten Lagezentrum für den Führungsstab, die Einrichtung einer Gefangenenansammelstelle für Kurzzeitgefangene im „Abrams-Complex“ und Ertüchtigungsmaßnahmen in einem ehemaligen Finanzamt, um dort Büroräume für kriminalpolizeiliche Maßnahmen zu schaffen.

Um die hohen Anforderungen der Einsatzkräfte an die Kommunikationstechnik zu erfüllen wurde im März 2014 entschieden, das im Aufbau befindliche BOS Digitalfunknetz einzusetzen. 25 Sendeanlagen wurden in einem temporären Netzabschnitt priorisiert und mussten bis Jahresende 2014 fertiggestellt sein, um die Installation und Inbetriebnahme der Funktechnik rechtzeitig vor dem Großeinsatz zu ermöglichen. Für die Realisierung der zahlreichen Extremstandorte im alpinen Gelände wurden verstärkt Schwerlasthubschrauber eingesetzt, die sowohl den Transport der Mastkonstruktionen als auch der rund vier Tonnen schweren Systemtechnikcontainer leisten mussten. Der BOS Digitalfunk hat sich schließlich



2



3

beim G7-Gipfel, während der Spitzenzeiten mit beinahe 18.000 Endgeräten, im Einsatz hervorragend bewährt.

Städtebauförderung

Das Rathaus Mittenwald stand während des G7-Gipfels als Koordinierungszentrum für sämtliche Einsatzkräfte des Sicherheits- und Rettungswesens sowie als Kommunikationszentrum für Fragen des Tourismus und der Pressearbeit zur Verfügung. Die hierfür erforderlichen Sanierungsarbeiten, wie beispielsweise die barrierefreie Gestaltung des Erschließungsbereiches und die Einrichtung öffentlicher Toilettenanlagen, wurden im Rahmen der Städtebauförderung unterstützt.

In Garmisch-Partenkirchen nutzte die örtliche Einsatzleitung im Bereich des vorbeugenden Katastrophenschutzes das Rathaus. Mit Mitteln der Städtebauförderung wurden insbesondere die Rettungswege neu hergestellt und eine optimale Arbeitsumgebung für die Einsatzkräfte geschaffen.

Bahnverkehr

Ziel der Bayerischen Staatsregierung und der Deutschen Bahn AG war es, den Gästen ein positives Bild der Eisenbahn zu vermitteln.

Da der Schienenverkehr auf der Achse München – Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck schon zur Ski-WM 2011 sowie zur Betriebsaufnahme der Werdenfelsbahn Ende 2013 enorm verbessert worden war, bestand lediglich bei den Bahnhöfen Mittenwald und Klais Handlungsbedarf. Im Auftrag der Obersten Baubehörde baute die DB AG in Mittenwald den Bahnsteig am Gleis 1 barrierefrei aus, womit der bereits 2011 in Teilen modernisierte Bahnhof nun vollständig erneuert ist. In Klais wurden die Bahnsteige neu befestigt sowie die Ausstattung modernisiert und dadurch zusätzlich das optische Erscheinungsbild des Bahnhofs erheblich verbessert. Die Bahnhofsmodernisierungen haben insgesamt 3,6 Mio. Euro gekostet. Die modernisierten Bahnhöfe werden in der Bevölkerung sehr positiv aufgenommen und zeigen, dass die Infrastrukturinvestitionen im Zusammenhang mit dem G7-Gipfel weit über die Veranstaltung hinaus wirken.

Ferner arbeiteten wir intensiv mit den Sicherheitsbehörden des Freistaats und des Bundes zusammen, als es galt, die Bahnstrecke zwischen Garmisch-Partenkirchen und Mittenwald während des Gipfels aus Sicherheitsgründen temporär zu sperren und dennoch Verkehrsverbindungen in der Region für die Öffentlichkeit zu ermöglichen.



1

Landschaftsplanung

Von Anfang an war das erklärte Ziel aller Akteure, dass die Schönheit dieser Landschaft erhalten bleibt und durch den G7-Gipfel keinen Schaden nimmt. Dazu erfolgte zunächst eine umfassende landschaftsplanerische Kartierung aller in Frage kommenden Bereiche. Gleichzeitig wurden alle naturschutzfachlichen Planungsaufgaben und Gutachten in die Hand eines versierten Planungsbüros gelegt, um eine umweltschonende Planung sicherzustellen. Einen wesentlichen Anteil an der anschließenden naturschonenden Baudurchführung aller Maßnahmen hatte neben der sorgfältigen Planung die frühzeitige Einrichtung einer Umweltbaubegleitung, die beim Bau auftretende Zielkonflikte schnell vor Ort lösen konnte und für die Einhaltung der Umweltauflagen sorgte. Aber nicht nur die

Baumaßnahmen richteten sich nach den landschaftlichen Gegebenheiten, auch die Einrichtung und der Betrieb der Sicherheitszonen und die planbaren Hubschrauberflüge wurden einer naturschutzfachlichen Begutachtung unterzogen. Für die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft stellten wir in Zusammenarbeit mit dem Bundesforst und der Bundeswehr Ausgleichsflächen im Standortübungsplatz in Mittenwald her.

1
Blick auf die Buckelwiesen oberhalb vom Ferchensee. Der See liegt an der Forststraße zwischen Elmau und Mittenwald, welche als Rettungsweg umfassend saniert wurde. Die Buckelwiesen als geschützte Biotope sind einmalig im Alpenraum und bieten Lebensraum für gefährdete Arten.



2



3

Straßen- und Tiefbaumaßnahmen

2
Einheben des Wellstahldurchlasses an der Straße zwischen Elmau und Klais. Diese Brückenkonstruktion ersetzt die alte, baufällige Brücke über den Kranzbach.

3
Asphaltierung des Wanderparkplatzes in der Elmau, um dort den temporären Hubschrauberlandeplatz für die Staatsgäste einzurichten.

Beim Straßenbau ging es zunächst um die Mautstraße Klais – Elmau, die einzige asphaltierte Zufahrt zum Schloss Elmau. An der Mautstation ist die alte, baufällige Brücke über den Kranzbach abgebrochen und durch einen Wellstahldurchlass ersetzt worden. Zudem wurde die Mautstraße auf 5,5 Kilometer Länge komplett neu asphaltiert. Alle Arbeiten an der Zufahrtsstraße standen unter hohem Koordinierungsdruck, da die Zufahrt zum Schloss praktisch uneingeschränkt zur Verfügung stehen musste. Dies führte schließlich zu der Entscheidung, die Asphaltarbeiten in reiner Nachtarbeit auszuführen, damit die Straße tagsüber für den Baustellen- und Lieferverkehr zu Schloss Elmau, das selbst eine Großbaustelle war, zur Verfügung stand. Auch an der für die Rettungskräfte notwendigen Forststraße von

Mittenwald in Richtung Elmau waren umfangreiche Baumaßnahmen bis hin zu Hangsicherungen und der Erneuerung von Stützbauwerken erforderlich. Schließlich wurde der für den Transport der Staatsgäste erforderliche Hubschrauberlandeplatz auf den vorhandenen Wanderparkplatz gelegt und die Zufahrtsstraße dorthin ertüchtigt. Vorher musste jedoch noch eine dort vorkommende Zauneidechsenpopulation in den Randbereich umgesiedelt werden. Die erforderliche Asphaltierung von knapp einem Hektar wurde nach dem Gipfel zurückgebaut und wird im Jahr 2016 zu einem landschaftlich angepassten Parkplatz neu gestaltet.





Staatlicher Hochbau

Wir bauen für die Zukunft! In neuen wie alten Gebäuden schaffen wir Räume für die vielfältigen Aufgaben und Angebote des Staates. Unser Ziel ist die Umsetzung zeitgemäßer Standards und Technik mit einem gleichzeitig hohen Anspruch an die Baukultur. Wir werfen für das Jahr 2015 Schlaglichter auf das modernste Gefängnis Bayerns, auf neue innovative Laborstandards für Lehre und Forschung an den bayerischen Hochschulen wie auch die medizinische Versorgung von Kindern und Jugendlichen auf höchstem Niveau in den Universitätsklinika.

Klinikum der LMU München in Großhadern – Blick von Westen auf das neue Kinderpalliativzentrum und das alte Bettenhaus.



1

Aufgaben 2015

Aktuelle Ereignisse finden ihren direkten Niederschlag auch im Aufgabenfeld des Staatlichen Hochbaus. Für 2015 sind insbesondere die Unterbringung von Asylbewerbern und das Wohnen für anerkannte Flüchtlinge zu nennen. Unsere 22 Staatlichen Bauämter bewiesen im vergangenen Jahr bei dieser zusätzlichen Mammutaufgabe wieder ihre enorme Leistungsfähigkeit und Flexibilität und konnten so einen großen Baustein zur Bewältigung der anstehenden Unterbringungsfragen beitragen. Zu diesem Aufgabenspektrum gehören staatliche Bauprojekte wie Erstaufnahmeeinrichtungen und Asylunterkünfte ebenso wie ein neues staatliches Sofortprogramm für anerkannte Flüchtlinge.

In dieser ersten Säule des Wohnungspakts Bayern mit einem Gesamtvolumen von 70 Mio. Euro plant und baut der Staat selbst. Die Gebäude sind für eine begrenzte Standzeit und auf einfachen Bau- und Wohnstandard ausgelegt.

Die Ausgabezahlen im Staatlichen Hochbau sprechen für sich: Im Jahr 2015 setzten wir für die Landesressorts, den Bund, die Gaststreitkräfte und Dritte wie z. B. die Kirchen rund 1,4 Mrd. Euro in Bauprojekten um. In Neu-, Um-, und Erweiterungsbauten investierten wir dabei 1,05 Mrd. Euro, weitere 323 Mio. Euro entfielen auf den laufenden Bauunterhalt. Mit diesem Auftragsvolumen sind wir ein wichtiger Partner und

Auftraggeber der Bauwirtschaft und für freischaffende Architekten, Ingenieure und Künstler. Das an freiberuflich Tätige ausbezahlte Gesamthonorar betrug 2015 rund 187 Mio. Euro.

Ein wichtiges Aufgabenfeld, insbesondere für die Baubereiche an den Regierungen sowie der Landesbaudirektion, ist die fachliche Beratung bei nichtstaatlichen Bauvorhaben. Hier fördert der Staat oder der Bund den jeweiligen Bauherr mit staatlichen Mitteln – wie beispielsweise für Kindergärten, Breitensport, Schulen und Krankenhäuser. Für diese Förderprojekte von Land und Bund haben wir in 2015 ein Volumen von über 2,5 Mrd. Euro bearbeitet.

1
Start im Sofortprogramm Wohnungspakt: 1. Spatenstich mit Staatssekretär Eck (5. v. links) am 27. November 2015.

2
Innenhofperspektive des geplanten Neubaus für das Eltern-Kind-Zentrum („das Neue Hauner“) des Klinikums der LMU München am Standort Großhadern.

3
Blick in den neu gestalteten Innenhof der Kinder- und Jugendklinik des Universitätsklinikum Erlangen nach Sanierung und Erweiterung.



2



3

Planen und Bauen für kranke Kinder und Jugendliche

Das Planen und Bauen für die fünf bayerischen Universitätsklinikum stand 2015 ganz im Zeichen der Kinder: So haben wir in Erlangen die für rund 25 Mio. Euro umfassend sanierte und erweiterte Kinder- und Jugendklinik eingeweiht. Bauliche, betriebliche und funktionale Mängel hatten zuvor den Alltag bestimmt. Nun stehen auf rund 4.000 m² Nutzfläche vor allem für herz- und krebserkrankte Kinder und Jugendliche wieder bessere Behandlungsmöglichkeiten zur Verfügung. Der bekannte Opernsänger José Carreras taufte persönlich die von ihm gestiftete onkologische Tagesklinik. Mit diesem modernen Konzept der Kinderonkologie wird den jungen Patienten ein stationärer Aufenthalt weitestgehend erspart.

Auf der Zielgeraden befindet sich der fast ausschließlich spendenfinanzierte Neubau des Kinderpalliativzentrums am Klinikum Großhadern in München. Für etwa 9 Mio. Euro entsteht dort das erste Zentrum für stationäre, ambulante und häusliche Betreuung schwerstkranker und sterbender Kinder und Jugendlicher sowie ihrer Angehörigen in Bayern. Kinderärzte, Pfleger, Psychologen, Therapeuten und Seelsorger kümmern sich dort um soziale und psychische Bedürfnisse der Kinder und ihrer Familien. Zugleich steht das ganze Spektrum an Hightech-Medizin bereit. Die Eltern können rund um die Uhr bei ihrem Kind bleiben. Ziel ist es, das Kind zu stabilisieren – möglichst für eine schnelle Entlassung

nach Hause. Bundesweit existieren etwa erst 250 Palliativstationen, wovon bisher nur eine – im nördlichen Ruhrgebiet in Datteln – auf Kinder spezialisiert war.

Ganz frisch sind die Planungen für „das Neue Hauner“. Aus einem europaweit ausgetobten Planungswettbewerb ging Mitte des Jahres das Münchner Büro Nickl & Partner als Sieger hervor. Das altherwürdige, 1846 gegründete Dr. von Haunersche Kinderspital soll nach Großhadern ziehen. Mit rund 22.000 m² Nutzfläche – das entspricht etwa der Größe dreier Fußballfelder – und geschätzten Kosten von 160 Mio. Euro ist es eines der Großprojekte beim Umbau des LMU-Klinikums, im Zuge dessen zahlreiche Kliniken den Standort Innenstadt verlassen, um sie in Großhadern zu konzentrieren. Damit schaffen wir die baulichen Voraussetzungen, um auch im Bereich Kinder- und Jugendmedizin internationale Spitze und exzellente Forschung für Großhadern zu gewinnen.

Das Bauen und Planen für Kinder und Jugendliche wird uns natürlich auch in Zukunft beschäftigen: So laufen in Würzburg aktuell die Vorbereitungen zur Konzeptionierung eines Mutter-Kind-Zentrums. Durch erhebliche bauliche und betriebliche Mängel ist zudem Druck entstanden, die Frauenklinik und die auf fünf Gebäude verteilten Bereiche der Kinder- und Jugendmedizin zeitnah zusammenzuführen.



1



2

Die staatliche Hochbauverwaltung setzt neue Standards im Laborbau

Am 26. Oktober 2015 ist in Anwesenheit von Ministerpräsident Horst Seehofer das Biomedizinische Centrum (BMC) auf dem Hochschulcampus der LMU in Martinsried feierlich eröffnet worden. Es ist der größte von Bund und Land gemeinsam finanzierte Forschungsbau in Deutschland. Auf dem benachbarten Klinik-Campus Großhadern nahm kurz vorher, im Sommer 2015, das Zentrum für Schlaganfall- und Demenzforschung (CSD) seinen Betrieb auf. Und als drittes Projekt bietet der Neubau für das Zentralinstitut für Katalyseforschung auf dem Hochschul- und Forschungscampus Garching mit seiner hochmodernen Laborumgebung optimale Voraussetzungen für Grundlagenforschung und technische Anwendung. Die Projekte entsprechen internationalen Maßstäben und setzen neue Standards im Laborbau.

Zur Jahrtausendwende vollzog sich im Forschungsbau ein Paradigmenwechsel, welcher der sich rapide verändernden Wissenschaftslandschaft folgte. Wurden damals Gebäude errichtet, die den jeweili-

gen Fächern wie Chemie, Biologie oder Physik dienen, vernetzen sich heute die Wissenschaftsdisziplinen immer stärker. Die Forschung wird in Wissenschaftssäulen wie z. B. der Biochemie, der Katalyse, den Materialwissenschaften oder des Wassers organisiert und untereinander wiederum vernetzt. Forschungsbauten müssen sich in hohem Grade neuen und sich ändernden Wissenschaftsbereichen anpassen. Aufbauend auf den Erfahrungen der letzten Jahre, die geprägt waren durch den beschriebenen Umschwung in der Forschungslandschaft sowie die stark ansteigenden Studentenzahlen, entwickelte die Hochbauverwaltung neue Standards im Laborbau.

Grundlage für jeden Forschungsbau ist die exakte Definition der Bauaufgabe. In dieser Phase 1 erfolgen die wesentlichen Festlegungen, die die Zukunftsfähigkeit und die Baukosten eines Projekts bestimmen. Das sind im Wesentlichen das Baugrundstück, das Raumprogramm und die Spezifizierung der technischen Anforderungen. Zeitaufwand und Planungskosten in dieser

1 Eindruck des Innenhofes des Zentralinstituts für Katalyseforschung auf dem Hochschul- und Forschungscampus Garching.

2 Innenansicht der Labor- und Arbeitszonen des Zentrum für Schlaganfall- und Demenzforschung (CSD) am Klinik-Campus Großhadern.

3 Foyer mit Aufenthaltsbereichen des Biomedizinischen Centrum auf dem Hochschulcampus der LMU in Martinsried.



3

Phase amortisieren sich im späteren Projektverlauf vielfach.

Die Planung von Forschungsbauten vergeben wir in der Regel über Architektenwettbewerbe. Grundlage ist eine eindeutig formulierte Auslobung, die auch den zur Verfügung stehenden Kostenrahmen definiert. Im Laborbau werden zunehmend große, zusammenhängende Laboreinheiten entwickelt, die an die Stelle konventioneller Laborstrukturen mit räumlicher Trennung der Laborarbeitszonen und Nebenraumzonen durch einen Flur treten. Diese sogenannten Laborlandschaften erleichtern die Zusammenarbeit von Arbeitsgruppen, erlauben eine effektivere Nutzung der Labore und fördern die Kommunikation der Wissenschaftler. Die Entwicklung wird von den Hochschulen positiv begleitet. Als Beispiel sind bei den eingangs erwähnten drei Neubauten den Laborzonen eigene Auswertebereiche, sogenannte Denkkzellen, vorgeschaltet. Diese bieten den Forschern Rückzugsmöglichkeiten für ruhiges Arbeiten und zusätzlich ein gewisses Maß an Privatsphäre. Glastrenn-

wände senken den Schallpegel deutlich und individuell auf die Bedürfnisse der Nutzer entworfene Einbauten schaffen eine positive Arbeitsumgebung. Die optimale Nutzung des Tageslichts wirkt sich sowohl positiv auf die Energiebilanz als auch das Arbeitsklima aus.

Forschungsbauten müssen Änderungen, die aus neuen wissenschaftlichen Anforderungen resultieren, ermöglichen. Das betrifft die Gebäudestruktur genauso wie die Gebäudetechnik.

Forschungsinstitute sind nicht nur höchst installierte technische Zweckbauten, sondern sie müssen auch die Bedeutung der Wissenschaft, der Forschung sowie der Hochschule mit einer angemessenen Adressbildung zum Ausdruck bringen. Forschungsbauten sind ein wesentlicher Faktor für eine erfolgreiche Berufungspolitik. Sie müssen Raum geben für Kommunikation, einer Grundvoraussetzung für wissenschaftlichen Erfolg.



1



2



3

Bayerns modernstes Gefängnis

1 Eingangsbereich der neuen Justizvollzugsanstalt Augsburg-Gablingen mit Torwachgebäude und Umwehrungsmauer.

2 Luftbild der neuen Justizvollzugsanstalt Augsburg-Gablingen kurz nach der Fertigstellung.

3 Blick in einen Haftraum der neuen Justizvollzugsanstalt in Augsburg-Gablingen.

4 Blick in die farblich gestaltete Magistrale der neuen Justizvollzugsanstalt Augsburg-Gablingen.

Am 26. Oktober 2015 wurde im Beisein des Justizministers Prof. Dr. Winfried Bausback die Eröffnung des Neubaus der Justizvollzugsanstalt Augsburg-Gablingen gefeiert. Damit erfüllt sich der langgehegte Wunsch für den dringend notwendigen Neubau. Er ersetzt die alte Justizvollzugsanstalt Augsburg, die auf zwei Gebäudekomplexe verteilt ist und längst an ihre Kapazitätsgrenze stößt, veraltet und nicht erweiterbar ist.

Nach langer Suche für ein geeignetes Grundstück, welche bereits in den 90er Jahren begann, wurde man auf dem Gemeindegebiet von Gablingen fündig. Der Standort auf dem Areal des ehemaligen Militärflugplatzes befindet sich zwischen der Bahnlinie Augsburg – Donauwörth und der Fernmeldestelle Süd der Bundeswehr und ist zehn Kilo-

meter nördlich von Augsburg gelegen. Im Jahr 2004 wurde ein Architektenwettbewerb ausgelobt, um für diese wichtige Aufgabe die beste Lösung zu finden. Der im Wettbewerb mit dem ersten Preis prämierte Entwurf besticht durch eine klare Erschließung und übersichtliche Anordnung der Gebäude.

Die Erschließung der Justizvollzugsanstalt erfolgt über einen Vorplatz, an dem Flächen für den Neubau des Jugendarrests und des offenen Vollzugs freigehalten werden. Der zentrale Zugang zur Justizvollzugsanstalt führt über die Torwache. Von hier werden der Fußgängereingang, die Fahrzeugschleuse sowie das Vorfeld überwacht. Bedienstete und Besucher können vom Torwachgebäude aus unterirdisch den Besuchsbereich und die weiteren Gebäude erreichen.



4

Charakteristisch für den geschlossenen Bereich der Justizvollzugsanstalt ist die 250 Meter lange Magistrale. Nördlich davon docken die Funktionsgebäude wie Verwaltung, Sport und Freizeit, Versorgung und Unternehmerbetriebe an, südlich die vier Ypsilon-förmigen Unterakunftsgebäude mit den 609 Haftplätzen. Diese Konzeption ermöglicht die witterungsunabhängige Erreichbarkeit sämtlicher Gebäude. Zwischen den Gebäuden entstehen Höfe, die für Freizeit, Sport, Anlieferung und Entsorgung genutzt werden.

Im April 2011 fand der Baubeginn statt mit der Grundsteinlegung und den anschließenden Erdbauarbeiten. Um die Baustelle von vorneherein abzusichern, wurde zunächst die Umwehrungsmauer errichtet, die etwa

an der Stelle des späteren Torwachgebäudes eine Zufahrt erhielt, an der der gesamte Baustellenverkehr kontrolliert wurde. Bereits im August 2013 konnten wir das Richtfest feiern. Wieder zwei Jahre später war die Baumaßnahme fertiggestellt. Nach einem mehrmonatigen Probetrieb, der die technischen und vollzuglichen Funktionen überprüfte, ist die Justizvollzugsanstalt seit Anfang 2016 vollständig in Betrieb. Während der Bauzeit von viereinhalb Jahren waren über 70 Firmen und rund 2.500 Handwerker auf der Baustelle tätig.





Recht, Planung und Bautechnik

Die Bautechnik lebt von Fortschritt und von Innovation. Um Neuentwicklungen erstmalig anwendbar zu machen und nicht zuletzt auch um gestalterische Akzente zu ermöglichen, ist die Zustimmung im Einzelfall ein wichtiger und beliebter Nachweisweg bei Planern, Baustoffherstellern und Baufirmen. Im Rahmen der Zustimmung im Einzelfall werden die bauordnungsrechtlichen Anforderungen wie Stand-sicherheit und Dauerhaftigkeit überprüft.

Die Fassade beim Gebäudekomplex „NeuerMarkt“ in Neumarkt in der Oberpfalz ist ein gelungenes Beispiel für eine solche Neuentwicklung. Hier wurde ein wirtschaftlicheres Herstellungsverfahren mit einem nachhaltigeren Rohstoffeinsatz kombiniert. Die filigranen Fassadenelemente sind anstelle konventioneller Stahleinlagen mit einem Geflecht aus Karbonfaser-garn bewehrt. Außergewöhnlich ist auch die perfekt aufeinander abgestimmte Farbgebung der einzelnen Bauteile mit verschiedenen Betonrezepturen. Grundlage hierfür ist eine durchdachte Materialforschung und eine perfekte Logistik im Fertigteilwerk. „Betonherstellung à la Automobilproduktion“.



1

Oberer Gutachterausschuss

Die Immobilienwirtschaft gehört mit einem Umsatz von mehr als 36 Mrd. Euro zu den bedeutendsten Wirtschaftszweigen in Bayern. Das Thema Transparenz spielt daher am Grundstücksmarkt eine besondere Rolle. Die örtlichen Gutachterausschüsse bei den Landratsämtern und kreisfreien Städten leisten hierzu einen wichtigen Beitrag. Sie führen eine Kaufpreissammlung über sämtliche Grundstücksverkäufe, ermitteln Bodenrichtwerte und veröffentlichen diese sowie weitere für die Wertermittlung erforderliche Daten.

Seit der Erbschaftssteuerreform aus dem Jahr 2009 kommt den Bodenrichtwerten eine zentrale Bedeutung bei der Ermittlung der Erbschafts- und Schenkungssteuer für Grundvermögen zu. Zugleich wurde im Baugesetzbuch die Verpflichtung für die Länder verankert, Obere Gutachterausschüsse einzuführen. Damit soll auf eine Vereinheitlichung und bessere Qualität der Bodenrichtwerte hingewirkt werden.

Am 15. September 2015 wurde der neue Obere Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Freistaat Bayern bestellt. Das unabhängige Sachverständigengremium besteht aus einem Vorsitzenden und 25 ehrenamtlichen Gutachtern, die für die Dauer von

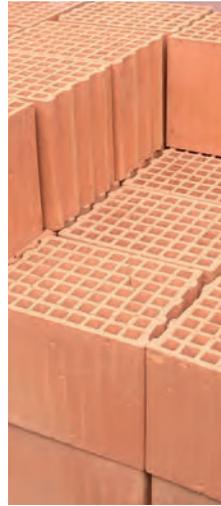
vier Jahren berufen werden. Die ehrenamtlichen Gutachter setzen sich zusammen aus Vorsitzenden der örtlichen Gutachterausschüsse, besonders qualifizierten privaten Sachverständigen sowie aus Angehörigen der Finanz- und Vermessungsverwaltung.

Zu den Kernaufgaben des Oberen Gutachterausschusses gehören die bayernweite Zusammenführung und Auswertung der Daten der örtlichen Gutachterausschüsse zum Immobilienmarkt und die Erstellung eines Immobilienmarktberichtes Bayern. Der Obere Gutachterausschuss wirkt am Immobilienmarktbericht Deutschland mit, erstellt in bestimmten Fällen Obergutachten und erarbeitet Empfehlungen für einheitliche Standards bei der Führung und Auswertung der Kaufpreissammlung sowie bei der Veröffentlichung von Bodenrichtwerten.

Angesiedelt ist die Geschäftsstelle bei der Regierung von Niederbayern, die mit der Stadt Landshut eine Vereinbarung über eine Zusammenarbeit unterzeichnet hat. Da die Geschäftsstelle des Gutachterausschusses der Stadt Landshut die für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung erforderlichen Personal- und Sachmittel zur Verfügung stellt, konnte die Geschäftsstelle ohne Personalmehrungen im staatlichen Bereich eingerichtet werden.

1
Vorstellung des Oberen Gutachter-
ausschusses.

2
Harmonisierte Bauprodukte mit
CE-Kennzeichnung.



2

Vier Jahre höhere Marktüberwachungsbehörde an der Autobahndirektion Nordbayern

Die Mitgliedstaaten der EU sind verpflichtet, eine Marktüberwachung für harmonisierte Bauprodukte durchzuführen. Damit soll ein fairer Wettbewerb im Binnenmarkt sowie Produktsicherheit für den Verwender von Bauprodukten gewährleistet werden. Die Marktüberwachung prüft, ob Bauprodukte, die in den Genuss des freien Warenverkehrs innerhalb der Gemeinschaft gelangen, den auf europäischer Ebene gestellten Anforderungen genügen.

Von anderen Sektoren unterscheidet sich der Bauproduktbereich dadurch, dass Bauprodukte und deren Eigenschaften für den Nutzer in der Regel keine „unmittelbare“ Bedeutung haben, sondern erst durch den Einbau in Bauwerke relevant werden. So stellt auch die Bauproduktenverordnung darauf ab, dass die wesentlichen (produktspezifischen) Merkmale von Bauprodukten wie Standsicherheit, Brandschutz oder Energieeinsparung in Bezug auf die Grundanforderungen an Bauwerke festgelegt werden.

In den vier Jahren seit der Zuständigkeitsübertragung im Jahre 2012 führte die höhere Marktüberwachungsbehörde an der Autobahndirektion Nordbayern zahlreiche aktive und anlassbezogene Kontrollen in den verschiedensten Produktbereichen durch,

u. a. bei Dämmstoffen, Geotextilien, Bodenbelägen und Rauchwarnmeldern.

Die Zusammenarbeit mit Herstellern, Importeuren und Händlern erfolgt schon wegen deren Eigeninteresse an marktkonformem Verhalten überwiegend auf kooperativem Weg.

Herstellen der Europarechtskonformität	Wahrung des nationalen Sicherheitsniveaus	Ausschöpfung der in der BauPVO vorgesehenen nationalen Regelungsvorbehalte
Saubere Differenzierung der nationalen und EU-Kompetenzen	Stärkere Hervorhebung der Bauwerksanforderungen im Gesamtkonzept	Ermächtigungsgrundlage für die Festlegung von Stufen und Klassen
Klare Trennung zwischen Bauwerksanforderungen und Produktregelungen	Konkretisierung der Bauwerksanforderungen	Ermächtigungsgrundlage für die Baurechtsbehörde, wenn CE-gekennzeichnete Produkte im konkreten Fall nicht den Bauwerksanforderungen entsprechen
Klare Differenzierung der Anforderungen an CE-gekennzeichnete und nicht CE-gekennzeichnete Produkte, Sicherung der Europarechtskonformität für beide Gruppen	Klare Ableitung der Produktanforderungen aus den Bauwerksanforderungen	

1

Bauproduktenrecht – europarechtliche Probleme

Das Bauproduktenrecht der Bayerischen Bauordnung hat v. a. die Aufgabe, technischen Fortschritt, Sicherheit im Bauwesen und die Erfordernisse des europäischen Binnenmarktes miteinander in Einklang zu bringen. Das bisherige System wird nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom Oktober 2014 grundlegende Änderungen erfahren:

Bislang enthält die Bauregelliste A Anforderungen an Bauprodukte, die nicht in den Anwendungsbereich der Bauproduktenverordnung (BauPVO) fallen. Diese „nationalen“ Bauprodukte benötigen zum Nachweis der Übereinstimmung mit den bekannt gemachten nationalen Technischen Regeln ein sog. „Ü-Zeichen“; fehlt dieser Nachweis, dürfen sie nicht verwendet werden.

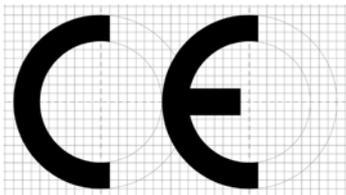
Die Bauregelliste B betrifft derzeit noch Bauprodukte im Geltungsbereich der BauPVO, die von einer harmonisierten europäischen Norm oder einer Europäischen Technischen Bewertung erfasst werden. Sie dürfen nur in Verkehr gebracht werden, wenn sie ein sog. „CE-Kennzeichen“ tragen, das die durch den Hersteller zu erklärenden Produktleistungen dokumentiert. Die Bauregelliste B enthält nationale Zusatzanforderungen an „europäische“ Bauprodukte, die nach deutschen Anforderungen mangelhaft oder unvollständig sind.

Der EuGH hat nun entschieden, dass zusätzliche nationale Anforderungen an europäisch harmonisierte, CE-gekennzeichnete Bau-

produkte mit dem EU-Recht nicht vereinbar sind. Stattdessen hätte Deutschland die in der Bauproduktenrichtlinie vorgesehenen formalen Verfahren verwenden müssen, um Mängel der Normen beseitigen zu lassen; im Übrigen hätte Deutschland die Bauprodukte als brauchbar akzeptieren müssen. Auch wenn den Mitgliedstaaten die Gewährleistung der Bauwerkssicherheit obliege, berechtige sie das nicht, außerhalb der Richtlinie einseitige nationale Maßnahmen zu ergreifen. Nach Auffassung der Kommission ist das Urteil auf den heutigen Rechtsstand der BauPVO übertragbar.

Die Bundesrepublik ist zwar Ansprechpartner der Europäischen Kommission, betroffen ist aber das Bauordnungsrecht der Länder, das die Regelungen über das Bauproduktenrecht enthält. Die Europäische Kommission erwartet von der Bundesrepublik spätestens bis zum Oktober 2016 entsprechende Änderungen im nationalen Recht.

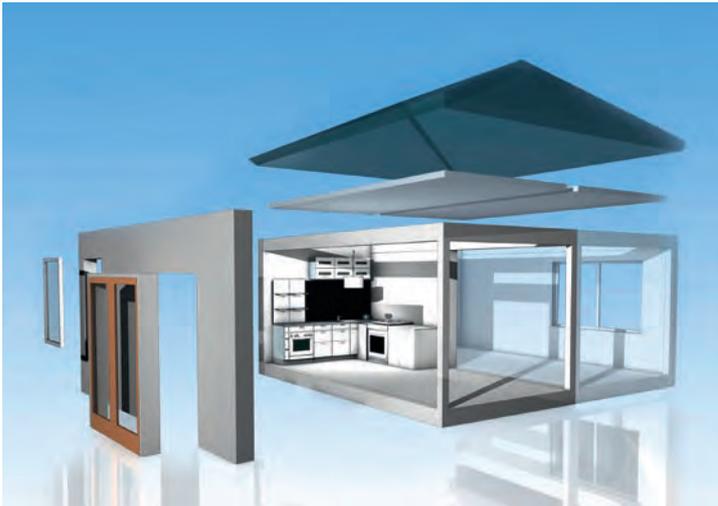
Als Konsequenz aus dem Urteil steht eine Änderung der Musterbauordnung (MBO) bevor. Die MBO muss den Spagat zwischen den europarechtlichen Notwendigkeiten einerseits und den Bedürfnissen der am Bau Beteiligten so gut wie möglich vollbringen. Dabei stehen drei Ziele im Vordergrund: Herstellen der Europarechtskonformität, Wahrung des nationalen Sicherheitsniveaus und Ausschöpfen der in der BauPVO vorgesehenen nationalen Regelungsvorbehalte.



2

1 Konsequenzen aus dem EuGH-Urteil

2 Mit der CE-Kennzeichnung erklärt der Hersteller, dass das Produkt den geltenden europarechtlichen Anforderungen genügt



3



4

Baurechtliche Erleichterungen

Der anhaltende Flüchtlingszustrom nach Deutschland war im Jahr 2015 das beherrschende Thema in Politik, Gesellschaft und Medien. Auch das Baurecht reagierte hierauf. Die seit 24. Oktober 2015 geltenden Neuregelungen des § 246 Abs. 11 ff. BauGB enthalten weitere bauplanungsrechtliche Erleichterungen im Hinblick auf Asylunterkünfte, die erheblich über diejenigen vom Herbst 2014 hinausgehen. Die bis Ende 2019 befristeten Neuregelungen sehen nunmehr insbesondere erleichterte Ausnahmen und Befreiungen von Festsetzungen in Bebauungsplänen sowie Begünstigungen im (nicht nur ortsrandnahen) Außenbereich vor. Der Absatz 14 schafft zudem einen besonderen Abweichungstatbestand, der bei entsprechender dringlicher Erforderlichkeit eine Abweichung von praktisch jeglichen bauplanungsrechtlichen Vorschriften einschließlich Festsetzungen in Bebauungsplänen ermöglicht.

Eine weitere Herausforderung wird bleiben, Wohnraum für anerkannte Asylbewerber und Flüchtlinge mit Bleibestatus zu schaffen sowie Wohnungsbau gerade in Ballungsräumen anzukurbeln, der für alle Einkommenschichten bezahlbar ist. Die Erleichterungen des § 246 Abs. 8 ff. BauGB sind nicht auf solchen Wohnungsbau anwendbar. Die Gemeinden nehmen insofern eine zentrale Rolle ein, nicht nur im Bereich der Wohnungs- und Obdachlosenhilfe an sich, sondern auch bei der Schaffung neuen Baulands und Nachverdichtungsmöglichkeiten durch Bauleitplanung. Die erforderliche Renaissance

des sozialen Wohnungsbaus kann letztlich nur durch ein gebündeltes Engagement von Gemeinden, Staat und Wohnungswirtschaft gelingen. Darauf zielt der Wohnungspakt Bayern ab.

Gesetzliche Erleichterungen für den Wohnungsbau im Bauplanungsrecht könnten weitere Impulse geben. Eine entsprechende Prüfung wurde daher in der 127. Sitzung der Bauministerkonferenz im Oktober 2015 in Dresden beschlossen und ist aktuell im Gange. Zum Bauordnungsrecht wurde in der Bauministerkonferenz beschlossen, die Musterbauordnung im Hinblick auf Verfahren und Standards zu überprüfen. Unabrückbare Grenzen bei den bauordnungsrechtlichen Erleichterungen stellen jedoch Brandschutz und Standsicherheit dar. Die ARGEBAU Fachkommission Bauaufsicht hat die gewünschte Überprüfung auf ihrer Sitzung im Dezember 2015 in Lübeck bezüglich der ohnehin schon schlanken Musterbauordnung angestoßen. Das bayerische Bauordnungsrecht wird derzeit ebenfalls auf mögliche Erleichterungen überprüft.

3, 4

In Serie hergestellte und fertig ausgestattete Raummodule können kurzfristig helfen, Wohnraum für anerkannte Asylbewerber zu schaffen. „Sofortlösung“ ohne Abstriche bei Standards, denn bei solchen Systemen ist Brandschutz und Standsicherheit bereits im Konzept umgesetzt. Hohe Nachhaltigkeit steckt in der einfachen Wiederverwendbarkeit. Dadurch wird deutlich, dass die gegebenen baurechtlichen Anforderungen bei integralen Lösungsansätzen keine Hemmnisse darstellen.





Wohnungswesen und Städtebauförderung

Mit einer breiten Palette an Maßnahmen und Förderangeboten tragen wir zur Schaffung neuen und zum Erhalt bezahlbaren Wohnraums bei. Mit der Städtebauförderung setzen wir uns dafür ein, unsere Städte, Märkte und Gemeinden als attraktive Zentren zu sichern und zu entwickeln.

Auf dem Areal der ehemaligen Laukschen Gärtnerei in Erlangen hat das Studentenwerk Erlangen-Nürnberg mit Unterstützung des Freistaats Bayern ein Wohnheim mit 71 Apartments errichtet. Neben den Wohnungen bietet der Neubau auf dem zwischenzeitlich als Parkplatz genutzten Grundstück an der Henkestraße den Studierenden Gemeinschaftsräume und einen geschützten Hofbereich. Die staatliche Förderung betrug rund 1,8 Mio. Euro.



1



2

Wohnraumförderung

2015 standen für die Programme der Wohnraumförderung 270 Mio. Euro zur Verfügung. Im Bayerischen Wohnungsbauprogramm haben wir 2015 den Neu- und Umbau von 2.129 Mietwohnungen sowie von 359 stationären Wohnplätzen für Menschen mit Behinderung unterstützt. Zusammen mit dem Bayerischen Zinsverbilligungsprogramm, das im Eigengeschäft der Bayerischen Landesbodenkreditanstalt betrieben wird, förderten wir darüber hinaus 3.609 Eigenwohnungen. Im Rahmen des Bayerischen Modernisierungsprogramms konnten 959 Mietwohnungen und 277 stationäre Wohnplätze für alte Menschen energetisch modernisiert und sozialverträglich an die aktuellen Bedürfnisse des Wohnungsmarkts angepasst werden. Dafür stellten wir zinsvergünstigte Darlehen in Höhe von 63,2 Mio. Euro zur Verfügung.

Förderung von Wohnraum für Studierende

Auch 2015 erlebten die bayerischen Universitäten und Hochschulen einen Zuwachs bei den Studentenzahlen. 377.700 Studentinnen und Studenten waren laut einer Schnellerhebung des Bayerischen Landesamts für Statistik zu Beginn des Wintersemesters im Oktober 2015 in Bayern immatrikuliert. Deshalb muss weiterhin mit Nachdruck preiswerter Wohnraum für die Studierenden geschaffen werden. Im Jahr 2015 betragen die Fördermittel hierfür 22,5 Mio. Euro. Damit wurden der Neu- und Umbau von 691 so-

wie die Instandsetzung von 371 Wohnheimplätzen mit staatlichen Mitteln unterstützt. Neue Wohnheime entstehen beispielsweise in Erlangen (469 Plätze), Würzburg (189 Plätze), Triesdorf (68 Plätze) und Schweinfurt (30 Plätze). Die zum 1. Januar 2016 in Kraft getretenen neuen Richtlinien zur Förderung von Wohnraum für Studierende sehen einige Verbesserungen vor, insbesondere eine erhöhte Förderung für rollstuhlgerechte Wohnheimplätze nach DIN 18040-2 R (bis zu 48.000 Euro pro Wohnplatz).

Kommunalinvestitionsprogramm KIP

Der Bund hat mit dem Kommunalinvestitionsförderungsgesetz ein Sondervermögen in Höhe von 3,5 Mrd. Euro zur Unterstützung von finanzschwachen Gemeinden und Gemeindeverbänden eingerichtet. Zur Umsetzung in Bayern haben wir das Kommunalinvestitionsprogramm KIP aufgelegt. Die in Bayern zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von rund 289 Mio. Euro werden für Maßnahmen der energetischen Sanierung kommunaler Gebäude und Einrichtungen, ergänzt um Maßnahmen des Barriereabbaus und des Städtebaus, verwendet.

Kosten optimieren und Qualität sichern

Mit dem Experimentellen Wohnungsbau initiieren und betreuen wir innovative Projekte, die den Wohnungsbau in Bayern wegweisend beeinflussen können. Aus dem breiten Spektrum an gesellschaftlichen, energeti-

1 Bayerisches Wohnungsbauprogramm – Wohnanlage in der Wessobrunner Straße, Weilheim.

2 Studentenwohnraumförderung – Studentenwohnheim Heinz-Rühmann-Straße, Neu-Ulm.

3 Wohnungen für Familien mit Kindern im Modellvorhaben „IQ – Innerstädtische Wohnquartiere“, Regensburg.

4 Die sogenannte „promenade sociale“ auf den Dachterrassen bietet vernetzte Gemeinschaftsbereiche für die Mieter und Mieterinnen. Modellvorhaben „IQ – Innerstädtische Wohnquartiere“.



3



4

schen und technischen Schwerpunktthemen haben zwei Handlungsfelder besonders herausragen können: Guten und kostengünstigen Wohnraum schaffen sowie bezahlbaren Wohnraum für Familien realisieren.

Insgesamt sieben Modellprojekte wurden bisher im Rahmen des Modellvorhabens „IQ – Innerstädtische Wohnquartiere“ fertig gestellt und bezogen, drei weitere befinden sich im Bau. Die neuen Wohnanlagen zeigen beispielhaft, wie das Wohnen in der Stadt vor allem für junge Familien mit Kindern attraktiv gestaltet werden kann. Entstanden sind bezahlbare und generationenübergreifende Wohnanlagen in Vernetzung mit funktional gemischten Wohnquartieren und einer großen Anzahl unterstützender Angebote und Gemeinschaftseinrichtungen. Diese können wirksam einer Abwanderung von Familien ins Umland begegnen und demografische Entwicklungen positiv beeinflussen.

Neues Modellvorhaben für mehr bezahlbare Wohnungen in Bayern gestartet

Mit dem im April 2015 ausgelobten Modellvorhaben des Experimentellen Wohnungsbaus „effizient bauen, leistbar wohnen – mehr Wohnungen für Bayern“ verfolgen wir das Ziel, Impulse für die Schaffung bezahlbaren Wohnraums zu setzen, der gleichwohl hohe Nutzungsqualität bietet. Vor dem Hintergrund steigender Baukosten, des Bevölke-

rungswachstums in den Ballungsräumen und des damit verbundenen Wohnungsmangels werden im Rahmen des Modellvorhabens zwölf Pilotprojekte gefördert, die das Potential besitzen, Handlungsfelder für einen kosteneffizienten und bezahlbaren Wohnungsbau aufzuzeigen.

Zehn Wohnungsunternehmen und eine Genossenschaft brachten die Bauaufgaben für diesen anspruchsvollen Prozess ein. Mit der Durchführung von Architektenwettbewerben stellen sie sicher, dass die Ziele des Modellvorhabens erreicht werden. Gesucht werden Lösungen mit hohem Anspruch an die Wohn- und Freiraumqualität, die mit besonderem Kostenbewusstsein geplant werden. Ansatzpunkte können dabei die bessere Flächenausnutzung, reduzierte Stellplatzschlüssel oder das Hinterfragen von Wohnstandards sein. Neben der geplanten Qualität sollen rationelle Bauweisen und optimierte Bauabläufe dazu beitragen, die Bauvorhaben wirtschaftlicher zu machen und zügiger umzusetzen. Im Rahmen des Modellvorhabens werden in den nächsten Jahren an den verschiedenen Standorten rund 640 Wohnungen entstehen. Wir begleiten die Projekte beratend und im Zuge der Zuwendungen durch die Mittel der staatlichen Wohnraumförderung im Rahmen des Experimentellen Wohnungsbaus.



1

Wohnprojekttag 2015

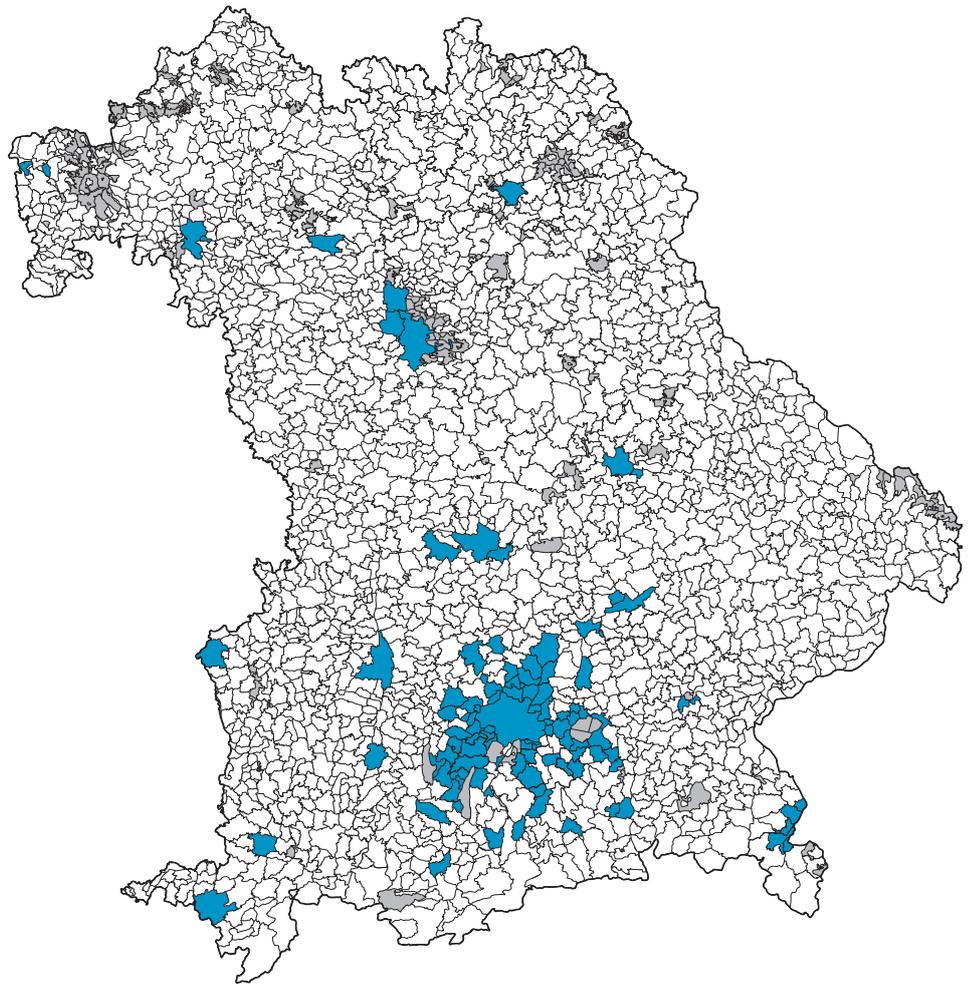
Als öffentlicher Einstieg in das Modellvorhaben „effizient bauen, leistungsfähig wohnen – mehr Wohnungen für Bayern“ veranstaltete die Oberste Baubehörde im Juli 2015 den achten Wohnprojekttag Bayern in Kooperation mit der Bayerischen Architektenkammer. Mit der Frage „Bezahlbarer Wohnraum?“ richtete sich die Fachtagung nicht nur an die Wohnungswirtschaft und Planer, sondern auch an die Kommunen und deren politische Entscheidungsträger.

Die eingeladenen Referenten näherten sich dem komplexen Themenfeld aus unterschiedlichen Blickwinkeln und zeigten Lösungen und Strategien auf, die im Ringen um die Bezahlbarkeit des Wohnens erfolgversprechend sein könnten. Planerische Standards wurden hinterfragt, das Thema der städtebaulichen und sozialen Dichte erörtert, Kostenpotentiale und Handlungsfelder preisbewussten Bauens herausgefiltert und Instrumente wirtschaftlichen, organisatorischen und kommunalen Handelns vorge-

stellt, die sich in der Praxis bewährt haben. Staatssekretär Gerhard Eck stellte die Projekte vor, die im Rahmen des Modellvorhabens des Experimentellen Wohnungsbaus in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

1
Am Wohnprojekttag Bayern 2015 diskutierten Fachleute in der Bayerischen Architektenkammer Lösungen für bezahlbaren Wohnraum.

- nach der ab 1. Januar 2016 geltenden Gebietskulisse nach § 3 DVWoR nicht zugehörige Gemeinden (Häufigkeit: 1954)
- nach der ab 1. Januar 2016 geltenden Gebietskulisse nach § 3 DVWoR zugehörige Gemeinden (Häufigkeit: 102)
- gemeindefreie Gebiete



Wohnungsversorgung in den Gemeinden Bayerns – Neubestimmung der Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf

In der Verordnung zur Durchführung des Wohnungsrechts und des Besonderen Städtebaurechts sind die Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf festgelegt, in denen eine öffentlich geförderte Wohnung nur einem von der zuständigen Stelle konkret benannten Wohnungssuchenden zum Gebrauch überlassen werden darf. Diese Regelung gewinnt aufgrund vielfach angespannter Wohnungsmärkte und der kontinuierlichen Abnahme des Bestands an preisgebundenem Wohnraum zunehmend an Bedeutung.

Die Festlegung dieser Gebiete wird periodisch überprüft und fortgeschrieben. Im Jahr 2014 führte das Landesamt für Statistik eine Erhebung zur Wohnraumversorgung in den Gemeinden Bayerns durch; die ermittelten Daten dienten nicht nur als Grundlage für die Entscheidung des Verordnungsgewäbers über die Festlegung der Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf, sondern auch für die drei mierechtlichen Gebietskulissen zur verlängerten Kündigungssperrfrist, abge-

senkten Kappungsgrenze und sog. Mietpreisbremse, die in die Zuständigkeit des Justizministeriums fallen. Nach Aus- und Bewertung der erhobenen Daten wurden die Gemeinden, bei denen ein Unterschied zwischen gemeindlicher Einschätzung und dem vorläufigen Ergebnis bestand, nochmals angehört.

Im Ergebnis sind nach der ab 1. Januar 2016 geltenden Änderungsverordnung vom 10. November 2015 102 Gemeinden als Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf festgelegt. Die Bayernkarte macht anschaulich, dass sich die Gemeinden mit erhöhtem Wohnungsbedarf – wie bereits bisher – überwiegend im Regierungsbezirk Oberbayern, insbesondere im Großraum München, befinden. Zudem liegen nunmehr in allen Regierungsbezirken Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf vor. Diese Entwicklung zeigt, dass die Versorgung mit preisgünstigem Wohnraum in den letzten Jahren zunehmend schwieriger geworden ist.



1

Städtebauförderung

Finanzausstattung der Städtebauförderung

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. Hierbei standen 2015 insgesamt 205 Mio. Euro Fördergelder zur Verfügung. Davon stellten der Freistaat Bayern 124 Mio., der Bund 73 Mio. und die EU 8 Mio. Euro 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 Gewerbeflächen sowie ehemaliger Militärareale unterstützt.

Revitalisierung innerörtlicher Leerstände in der Städtebauförderung

Fast drei Viertel der Städtebauförderungsmittel flossen 2015 in den ländlichen Raum, in dem über die Hälfte der bayerischen Bevölkerung lebt. Die Modernisierung und Instandsetzung des Baubestands zu Wohnzwecken in Ortskernen zählt neben der In-

wertsetzung des Wohnumfelds sowie dem Barriereabbau und der Aufwertung des öffentlichen Raums zu den klassischen Aufgaben der städtebaulichen Sanierung. Die Städtebauförderung trägt mit der Sanierung innerörtlicher Leerstände und Einrichtungen der Daseinsvorsorge auch zur Integration anerkannter Flüchtlinge bei.

Mit der Städtebauförderung zu wiederbelebten Bahnflächen

Die Konversion von Bahnflächen und die Aufwertung des städtebaulichen Umfelds sind bei Städtebauförderungsmaßnahmen verstärkt in den Vordergrund gerückt. Bahnhöfe sind meist zentrale Punkte, an denen unterschiedliche Verkehrsströme aufeinandertreffen. Zudem dienen Bahnareale als Bindeglied zu den Ortskernen und Innenstädten.

Die Städtebauförderung unterstützt Kommunen in Bayern schon seit vielen Jahren bei ihren Konversionsmaßnahmen. Die in Bayern bereits umgesetzten Beispiele reichen vom umgenutzten Bahnbetriebsgebäude zum Fahrradparkhaus in Bamberg über ein Kulturzentrum in Eckental bis hin zum Proberaum für den örtlichen Musikverein in Farchant.



2

intrakommunal interkommunal

Kooperationen in der
Städtebauförderung
26.10.15
Altötting

Zudem sind größere, für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigte Flächen für eine Stadtentwicklung mit neuen zentralen Grünflächen und Parkanlagen gut geeignet, wie Beispiele in Lindenberg und Mitterteich zeigen.

Städtebauförderungstagung 2015 / neue EFRE-Förderperiode „Kooperationen in der Städtebauförderung“

Im Jahr 2015 fand die Fachtagung Städtebauförderung in Altötting statt. Unter dem Titel „Kooperationen in der Städtebauförderung – interkommunal – intrakommunal“ widmete sie sich den aktuellen Herausforderungen und Potentialen der intra- und interkommunalen Zusammenarbeit.

Öffentlich-private Kooperationen zur Standortaufwertung stellen einen zentralen Schwerpunkt in der Städtebauförderung dar. Hierbei engagieren sich die Kommunen gemeinsam mit der lokalen Wirtschaft, Haus- und Grundstückseigentümern, Bürgerinnen und Bürgern, Einzelhändlern, Gewerbetreibenden und weiteren privaten Akteuren. Aber auch interkommunal spielen Netzwerke zur Sicherung und Stärkung der öffentlichen Daseinsvorsorge eine zunehmend wichtigere

Rolle. Bei der aktuellen EU-Förderperiode 2014–2020 stellt die interkommunale Zusammenarbeit die Grundlage für zukünftige Projekte dar.

Die Förderung der strukturschwächeren Regionen ist der Bayerischen Staatsregierung ein erklärtes und besonderes Anliegen. Dies spiegelt sich auch in der regionalen Ausrichtung des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) wider. Im Rahmen der Prioritätsachse 5 „Nachhaltige Entwicklung funktionaler Räume“ des EFRE geht es der bayerischen Städtebauförderung vor allem darum, in funktionalen Räumen eine nachhaltige Stadt-Umland-Entwicklung mittels interkommunaler Zusammenarbeit in Gang zu setzen bzw. zu fördern.

Die Auswahl der Förderprojekte für das EFRE-Programm 2014–2020 erfolgte auf der Grundlage eines neuartigen Auswahlverfahrens. Der zusammenfassende Bericht mit der Evaluation des Auswahlprozesses ist im Internet veröffentlicht und soll zur Nachahmung anregen.

1
Kulturfabrik Lindenberg im sanierten Industriedenkmal der ehemaligen Hutfabrik Reich.

2
Räume für den Heimatverein im ehemaligen Bahngelände in Farchant.



Straßen- und Brückenbau

Mit dem Erhalt und dem weiteren Ausbau einer leistungsfähigen, sicheren und umweltgerechten Straßeninfrastruktur wird dem wachsenden Güterverkehr und dem steigenden Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung Rechnung getragen. Investitionen in die Instandhaltung und Ertüchtigung von Fahrbahnen und Brücken, für Ausbauprojekte und Ortsumgehungen sichern ebenso wie die Förderung von Kommunalstraßen die Zukunft Bayerns.



A 3, Nördlicher Überbau der Talbrücke Heidingsfeld. Der Überbau der Heidingsfelder Talbrücke wird im sogenannten Taktschiebepverfahren hergestellt. Die neue Talbrücke Heidingsfeld in Stahlverbundbauweise wird 630 m lang und auf 6 Pfeilerpaaren mit bis zu 45 m Höhe gelagert. Schlanke Pfeiler, große Stützenabstände von bis zu 120 m und ein schlanker Überbau sorgen an dem exponierten Standort der Residenzstadt Würzburg für die nötige Transparenz.



1

Straßenbau in Bayern 2015

Für die Bundesfernstraßen stellte uns der Bund im Jahr 2015 1,258 Mrd. Euro zur Verfügung. Damit haben wir den bisherigen Höchststand von 2013 um 4 Mio. Euro übertroffen. Eine Reihe großer Projekte konnte mit diesen Haushaltsmitteln fertiggestellt werden. Beispiele hierfür sind der sechsstreifige Ausbau der A 3 zwischen der Kauppenbrücke und westlich der AS Rohrbrunn, der Neubau der Main-Donau-Kanalbrücke bei Erlangen (A 3), der 1. Bauabschnitt der Westtangente Rosenheim (B 15), die Ortsumgehung von Dillingen a.d. Donau (B 16) und die Beseitigung der Bahnübergänge Biesenberg (B 32) und Mühlreit (B 304). Höhepunkt des Baujahres war die Fertigstellung des sechsstreifigen Ausbaus der A 8 zwischen Ulm und Augsburg im Rahmen des zweiten Betreibermodells.

Die vielen laufenden Projekte beanspruchten einen großen Teil der Mittel für sich. Dank der Investitionsoffensive der Bundesregierung 2016 – 2018 (10 Mrd. Euro-Paket), konnte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zahlreiche Bedarfsplanprojekte mit einem Investitionsvolumen von über 600 Mio. Euro zum Bau freigeben.

Im Staatsstraßenbau investierten wir 2015 insgesamt 235 Mio. Euro. Mit 141 Mio. Euro war die Bestandserhaltung wieder der Ausgabeschwerpunkt. Damit bauen wir den Erhaltungsrückstand weiter ab.

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). Aus dem BayGVFG zahlten wir 139 Mio. Euro Fördermittel an die Kommunen aus. Im Sonderbaulastprogramm für die Staatsstraßen sind die verfügbaren Mittel in Höhe von 38 Mio. Euro vollständig investiert worden. 2015 nahmen wir neue Projekte mit einem Bauvolumen von 174 Mio. Euro in das Förderprogramm nach BayGVFG und von 43 Mio. Euro in das Förderprogramm nach Art. 13f FAG auf.

1
Ortsumgehung Reisbach: Kreisverkehr im Kreuzungsbereich der Staatsstraßen 2083 und 2327. Die 3,8 km lange Ortsumgehung entlastet den im niederbayerischen Vilstal gelegenen Markt Reisbach. Die Marktgemeinde hat die Ortsumgehung in kommunaler Sonderbaulast realisiert. Am 9. September 2015 hat Staatssekretär Gerhard Eck zusammen mit den örtlichen Mandatsträgern die Ortsumgehung für den Verkehr freigegeben.

2
Eine Besonderheit beim Ausbau der A8 zwischen Augsburg und Ulm war die Errichtung von zwei sogenannten Grünbrücken, die die Landschaft zu beiden Seiten der Autobahn verbinden.



2

Öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP) A 8 Augsburg – Ulm und A 94 Forstinning – Pastetten



3

3
A8 nach Fertigstellung des sechsstreifigen Ausbaus (Nähe Ausfahrt Günzburg). Der Ausbau der A 8 zwischen Augsburg und Ulm ist Teil einer zweiten Staffel von bundesweit neun neuen ÖPP-Projekten. Der Ausbau konnte termingerecht fertiggestellt werden: Am 28. September 2015 erfolgte die feierliche Verkehrsfreigabe.

Im September 2015 konnte der A 8-Ausbauabschnitt Ulm – Augsburg nach nur rund vier Jahren Bauzeit feierlich für den Verkehr freigegeben werden. Damit ist nach dem Abschnitt Augsburg – München der zweite ÖPP-Autobahnausbau in Bayern fertiggestellt und die A 8 westlich von München bis Ulm durchgehend sechsstreifig befahrbar. Die 58 Kilometer lange Konzessionsstrecke Ulm – Augsburg wird durch die deutsch-österreichische PANSUEVIA GmbH & Co. KG betrieben. Zur Konzession gehören, analog zum Betreibermodell Augsburg – München, neben dem sechsstreifigen Ausbau von 41 Kilometern Autobahn die Erhaltung, der Betrieb und die Finanzierung der Konzessionsstrecke über einen Zeitraum von 30 Jahren. Im Gegenzug erhält der Betreiber eine Anschubfinanzierung sowie die Mauteinnahmen des Streckenabschnitts.

Angesichts der positiven Erfahrungen mit ÖPP kommt auch im Zuge des Neubaus der A 94 zwischen Pastetten und Heldenstein ein Betreibermodell zur Anwendung. Im November 2015 wurde das Ausschreibungsverfahren erfolgreich abgeschlossen. Der Zuschlag für die Maßnahme ging an das deutsch-niederländisch-französische Bieter-

konsortium „Isentalautobahn GbR“, das für den Neubau des 33 Kilometer langen Lückenschlusses zwischen Pastetten und Heldenstein bis Ende 2019 im Rahmen eines Verfügbarkeitsmodells verantwortlich ist. Neben dem Neubau umfasst der Auftrag auch die Erhaltung und den Betrieb des 77 Kilometer langen Autobahnabschnitts der A 94 zwischen Forstinning und Markt. Der Konzessionsbeginn war Anfang 2016. Das Gesamtprojektvolumen aus Bau, Erhaltung und Betrieb sowie Refinanzierung beträgt rund eine Milliarde Euro. Die Finanzierung erfolgt über eine Anschubfinanzierung in Höhe von 215 Mio. Euro, die nach Baufortschritt ausgezahlt wird und ein monatliches Verfügbarkeitsentgelt, dessen Höhe von der Verfügbarkeit der Strecke für den Verkehrsteilnehmer sowie von der Qualität der erbrachten Leistungen abhängt. Abzüge gibt es beispielsweise, wenn die Sperrung von Fahrstreifen für Reparaturarbeiten über das vertraglich vereinbarte Maß hinausgeht. Die langfristige Vertragslaufzeit von 30 Jahren setzt Anreize für qualitativ hochwertiges Bauen und möglichst geringe Beeinträchtigungen für den Autofahrer.



1

Sonderprogramm Brückenertüchtigung

Ein Schwerpunkt der Erhaltungsinvestitionen liegt im Bereich der Brückenertüchtigung. Seit 2015 werden bedeutende Brückenertüchtigungsmaßnahmen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit Gesamtkosten über fünf Mio. Euro innerhalb eines Sonderprogramms finanziert. Mit einem bundesweiten Investitionsvolumen von knapp zwei Mrd. Euro von 2015 bis 2018 können damit Brücken mit festgestellten Tragfähigkeitsdefiziten ertüchtigt bzw. erneuert werden. Allein im Jahr 2015 setzten wir im Rahmen dieses Programms in Bayern ein Bauvolumen von rund 50 Mio. Euro um. Für 2016 sind bereits knapp 100 Mio. Euro vorgesehen und bis 2018 soll das Projektvolumen auf deutlich über 100 Mio. Euro pro Jahr gesteigert werden.

mit den anstehenden Maßnahmen der streckenbezogenen Fahrbahnerhaltung und der vorgesehenen Ausbauvorhaben effektiv zu verzahnen, um Behinderungen durch Baumaßnahmen auf ein Minimum zu beschränken.

Auch bei der Erhaltung der größeren Brücken von Staatsstraßen steht ab 2016 ein Sonderfinanzierungsprogramm für Maßnahmen mit Kosten von mindestens zwei Millionen Euro bereit.

Neben der vordringlichen Behandlung von kritischen Einzelbauwerken richtet sich der Fokus auf eine netzorientierte Brückenertüchtigung. Hierzu haben wir in Bayern ein Hauptnetz der für den Transit- und Schwerverkehr bedeutendsten Autobahnen gebildet, das durch Schwerpunktsetzung der Investitionstätigkeit bis 2030 durchgängig ertüchtigt werden soll. Ziel ist, alle erforderlichen Brückenertüchtigungsprojekte

1
A 3, Ersatzneubau der Main-Donau-Kanalbrücke bei Erlangen. Der 94 m lange Ersatzneubau wurde in nur zwei Jahren erstellt. Aus Gestaltungsgründen wurde für das Bauwerk im Umfeld von Erlangen eine Stabbogenbrücke (Langerscher Balken) mit einer besonders schlanken Konstruktion gewählt.



2

Ausblick 2016 – Investitionshochlauf

Für 2016 erwarten wir bei den Bundesfernstraßen ein deutlich höheres Investitionsvolumen als für das bisherige Rekordjahr 2015. Die Investitionsoffensive der Bundesregierung (10 Mrd. Euro-Paket), die Änderungen bei der Lkw-Maut mit Erweiterung der Mautpflicht auf zusätzlich rund 1.100 Kilometer vierspurige Bundesstraßen sowie die Ausdehnung der Mautpflicht auf Lkw ab 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht verbessern die Finanzsituation deutlich. Bundesweit stehen über 7,3 Mrd. Euro und damit rund 1,1 Mrd. Euro mehr als 2015 zur Verfügung. Die erste Zuweisung von über 1,4 Mrd. Euro zu Jahresbeginn 2016 liegt bereits über dem Rekordergebnis des Vorjahres. Der Investitionshochlauf wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen. 2017 steigen die Mittel im Bundeshaushalt um weitere rund 400 Mio. Euro. Ab Mitte 2018 soll außerdem die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet werden. Wenn dann auch die Infrastrukturabgabe für Pkw umgesetzt ist, kann der von der Daehre-Kommission ermittelte Bedarf von 8,5 Mrd. Euro pro Jahr für die Bundesfernstraßen gedeckt werden. Der Erhalt der Autobahnen und Bundesstraßen hat dabei weiterhin Vorrang vor Neu- und Ausbau.

Beim Staatsstraßenbau werden wir 2016 wie im Vorjahr über 250 Mio. Euro verfügen. Davon sind 150 Mio. Euro für die Bestandserhaltung und 100 Mio. Euro für den Ausbau des Netzes vorgesehen.

2
A 3, Kontrollarbeiten während des Längerschubs der Talbrücke Heidingsfeld. Nach Abschluss der Schweiß- und Korrosionsschutzarbeiten an einem Bauabschnitt wird dieser mit hydraulischen Pressen nach vorne über das Widerlager auf die Pfeiler hinausgeschoben. Insgesamt 24 solcher „Schüsse“ in sechs Abschnitten sind erforderlich, bis der Brückenkasten vollständig in Endlage verschoben ist und den gesamten Talgrund überspannt.





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.

Beim Ausbau des Containerdepots am Standort München-Riem wurde mit Förderung durch die Oberste Baubehörde das Leistungsangebot über die bloße Lagerung von Leercontainern hinaus erweitert. Unter anderem ist hier nun die Bewirtschaftung von Containern wie Lagerung, Reinigung und Reparatur möglich. Damit wird ein weiterer Beitrag zum Ziel einer größtmöglichen Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene geleistet.



1



2

Radverkehr und Radwegbau

Das Fahrrad ist ein preiswertes und umweltfreundliches Verkehrsmittel. Zudem benötigt es wenig Platz und ist praktisch lärm- und emissionslos. Somit kann das Rad einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Mobilität und zum Klimaschutz leisten. Deshalb fördert der Freistaat Bayern den Radverkehr schwerpunktmäßig durch Bereitstellung von Infrastruktur, Unterstützung des Freizeit- und Tourismusradverkehrs sowie der Verkehrssicherheitsarbeit und der Verkehrserziehung an Schulen.

Radverkehrsplan Bayern

Um den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen weiter zu erhöhen, müssen die bisherigen Aktivitäten zur Radverkehrsförderung fortgeführt und gezielt ergänzt werden. Dazu haben wir 2015 den Entwurf für einen Radverkehrsplan Bayern erstellt. Neben der Darstellung der Potentiale des Radverkehrs werden Handlungsstrategien für die Förderung des Radverkehrs entwickelt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

Die Handlungsstrategien orientieren sich an den Vorschlägen aus der Expertenanhörung im Bayerischen Landtag am 16. Oktober 2014. Um Schwerpunkte zu setzen und die Maßnahmen nah an den Bedürfnissen der Radfahrerinnen und Radfahrer zu orientieren, haben wir eine Internetumfrage durchgeführt. Die über 8.000 Rückmeldungen priorisierten folgende Themen als „sehr wichtig“ bzw. „wichtig“:

- Radwege, Radwegenetze (87 Prozent)
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (75 Prozent)
- Asphaltierte Radwege (68 Prozent)
- Fahrradwegweisung (68 Prozent)

Wir legen deshalb auch die Schwerpunkte des Radverkehrsplans in die Radverkehrsnetzkonzeption, den weiteren Ausbau der Infrastruktur und die Verbesserung der Fördermöglichkeiten für Radabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs. Zusätzlich ist auf Grund der gleichbleibend hohen Unfallzahlen mit Beteiligung von Radfahrern die Fortsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit ein zentrales Thema. Der Radverkehrsplan soll nach Behandlung im Ministerrat im Laufe des Jahres 2016 veröffentlicht werden.



3

Radwegebau

Eine gut ausgebaute, verkehrssichere Infrastruktur trägt stark zur Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel bei. Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen verbessern zudem die Verkehrssicherheit. Der Bau von Radwegen hat deshalb bei der Bayerischen Straßenbauverwaltung eine lange Tradition. Aktuell gelten die Programme 2015 – 2019 zum nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen. Sie beruhen auf einer Bedarfsanalyse für Lückenschlüsse und notwendige Netzergänzungen. Zur Finanzierung sind von 2015 – 2019 für Bundesstraßen 75 Mio. Euro und für Staatsstraßen 50 Mio. Euro vorgesehen. Die Programmvolumina sind in etwa um 30 % höher angesetzt als Haushaltsmittel zu erwarten sind, um flexibel auf Umsetzungsprobleme reagieren zu können. Zusätzlich werden auch im Zusammenhang mit Neu- und Ausbaumaßnahmen weitere Radwege an Bundes- und Staatsstraßen errichtet und Gemeinden gefördert, die Radwege an Staatsstraßen bauen. Insgesamt werden wir 2015 – 2019 über 200 Mio. Euro an Bundes- und Landesmitteln in den Radwegebau investieren. 2015 haben wir an Bundesstraßen 52 Kilometer und an Staatsstraßen

85 Kilometer neue Radwege gebaut. Hierfür wurden 39 Mio. Euro investiert.

Ausstellung Radverkehrshandbuch „Radlland Bayern“

Wichtig für die Förderung des Radverkehrs sind neben dem Ausbau der Infrastruktur auch die Information und der Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern, um auf die Vorteile des Fahrrads hinzuweisen und Handlungsbedarf vor Ort zu erkennen. Dazu sind alle Themenbereiche der Radverkehrsförderung im 2011 herausgegebenen Radverkehrshandbuch „Radlland Bayern“ zusammenhängend und übersichtlich dargestellt. Die wesentlichen Themen dieses Handbuchs haben wir nun auf sechs Ausstellungstafeln zusammengestellt, damit sie im Rahmen einer Wanderausstellung präsentiert werden können. Diese stellen wir interessierten Kommunen zur Präsentation kostenfrei zur Verfügung.

1
Radweg in München.

2
Radweg an der B12 bei Stockenweiler.

3
Ausstellung zum Radverkehrshandbuch „Radlland Bayern“.



1

Ausbau des Güterverkehrszentren-Netzes in Bayern

Die zentrale Lage in Europa macht Bayern zu einem bedeutenden Tor zu den Märkten in Mittel-, Süd- und Osteuropa. Das Güterverkehrsaufkommen wird infolge der zunehmenden Globalisierung weiter ansteigen. Deutschlandweit soll die Güterverkehrsleistung laut der Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bis 2030 um durchschnittlich 38 % wachsen.

Zur Bewältigung des zunehmenden Güterverkehrs sind ein gut ausgebautes Straßen- und Schienennetz, Binnenhäfen mit trimodaler Verkehrsanbindung und internationale Flughäfen von großer Bedeutung. Durch ein landesweites Netz an Güterverkehrszentren (GVZ) und Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr (KV) sollen Bündelungseffekte in allen Bereichen des Güterverkehrs erzielt und Bahn und Binnenschifffahrt stärker in die Transportkette einbezogen werden. Es gilt, einen möglichst großen Teil des Verkehrszuwachses auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Dazu ist ein reibungsloser Übergang zwischen den Verkehrsträgern entscheidend. Die Bayerische Staatsregierung begleitet daher seit vielen Jahren die Schaffung und Erweiterung von Güterverkehrszentren/Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs in Bayern. Hierfür und auch für innovative Logistikkonzepte stehen jährlich 3 Mio. Euro Landesmittel für Planungen, Gutachten und Investitionsmaßnahmen zur Verfügung.

Bayern verfügt im deutschlandweiten Vergleich mit 20 Umschlagplätzen des KV bereits heute über eines der leistungsfähigsten Netze in diesem Bereich. Neben den großen Standorten in München und Nürnberg haben sich, bezogen auf die Umschlagmenge, auch Regensburg und Hof etabliert.

Als jüngstes Güterverkehrszentrum in Bayern wurde am 19. Januar 2015 das KV-Terminal in Burghausen eröffnet. Eine Besonderheit ist die Komplettversiegelung der Anlage, womit höchste Umweltstandards garantiert werden. Burghausen gilt derzeit als modernstes Terminal Deutschlands. Es bindet das Chemiedreieck im Südosten Bayerns an die Seehäfen an, wodurch die bayerische Chemieindustrie noch näher an die internationalen Märkte heranrückt. Als Kunden des Burghausener Terminals profitieren aber auch Unternehmen im gesamten südöstlichen Oberbayern, im angrenzenden Niederbayern und in Oberösterreich. Das neue KV-Terminal ist somit ein wichtiger Standortfaktor des wachsenden Industriestandorts im Südosten Bayerns. Inzwischen verkehrt ab dem KV-Terminal Burghausen auch ein kompletter Zug pro Woche in Richtung italienische Adria.

Betrieben wird das Terminal von einem Konsortium, bestehend aus der DB Schenker BTT GmbH, der Deutschen Umschlagsgesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH und der Karl Schmidt Spedition GmbH & Co. KG.

¹ Das KombiTerminal Burghausen ist ein öffentliches Terminal für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene. Mit vier Bahngleisen, je zwei Lade- und Abstellspuren und einem Portalkran ermöglicht es eine gute Anbindung des Chemiedreiecks Südostbayern an das europäische Intermodal- und Eisenbahnnetz.



2



3

Qualitätsoffensive im Skigebiet Oberjoch – aus alt mach neu

Die Bergbahnen Hindelang-Oberjoch haben im Rahmen einer Qualitätsoffensive das Skigebiet Hindelang-Oberjoch im Jahre 2015 modernisiert und für die touristische Nutzung deutliche Akzente gesetzt. Im höchstgelegenen Ski- und Bergdorf Deutschlands entstanden am Berg „Iseler“ auf bestehenden Trassen drei neue Sesselbahnen: Zwei Sechser-Sesselbahnen sowie die erste wettergeschützte Achter-Sesselbahn in Deutschland. Damit wurden rund 20 Mio. Euro in die neue Seilbahntechnik investiert.

Die neue Achter-Sesselbahn ersetzt am bisherigen Standort „Schwanden“ den „Zubringerlift“ und den „Schwandenlift“. Am Standort „Wiedhag“ bringen nun statt den „Grenzwiesliften“ und den „Wiedhagliften“ zwei neue Sechser-Sesselbahnen die Gäste in die Höhe. Damit ersetzen die drei neuen Sesselbahnen sechs alte Schleplifte.

Im November 2014 erfolgte die Antragstellung zum Bau der drei Sesselbahnen beim Landratsamts Oberallgäu. Trotz der umfangreichen Prüfungen, insbesondere auf dem Gebiet des Naturschutzrechtes, konnten die notwendigen Genehmigungen für Bau und Betrieb der Sesselbahnen bereits im Mai 2015 erteilt werden. Baubegleitend wurden ab Mai 2015 seitens der Regierung von Oberbayern als Technische Aufsichtsbehörde für Seilbahnen alle notwendigen technischen Genehmigungen ausgestellt.

Die Bauarbeiten verliefen störungsfrei, so dass rechtzeitig zum Start in die Wintersaison 2015/2016 der Aufnahme des Seilbahnbetriebs zugestimmt werden konnte.

Der Umbau des Skigebiets steigert die mögliche Beförderungskapazität, so dass die Anstehzeiten an den Talstationen im Skigebiet minimiert werden. Dies entspricht besonders den Komfortbedürfnissen des modernen Skitouristen. In den Sommermonaten ist der Berg Iseler zudem für Bergsportler und Wanderer als Ausgangspunkt für leichte Wanderungen und Hochtouren beliebt. Die Seilbahnen der Region Oberjoch sind daher ein wesentlicher Faktor für die ganzjährige und nachhaltige touristische Nutzung der Region Oberjoch.

2
Skigebiet Oberjoch mit Sesselbahnen
(Bestand in schwarz, Neubau in rot).

3
Skivergnügen pur am Berg Iseler.





Zahlen und Daten

A 3, sechsstreifiger Ausbau von der Kauppenbrücke bis Rohrbrunn. Mit einer 200 m langen Brücke über das Tal der Kleinaschaffquellen wird die Durchlässigkeit des Talraumes wieder hergestellt.

Unsere Leistungen im Überblick

Bau- und Fördervolumen 2015 (in Mio. Euro)

		Ist-Ausgaben ¹	davon Mittel des Bundes und der EU	Ist-Bewilligungen	Erzieltes Bauvolumen ²
Hochbau	Staatlicher Hochbau	969	129	0	969
	Hochbau Bund	358	358	0	358
	Hochbau für Dritte ₃	42	0	0	42
	Zwischensumme	1.369	487	0	1.369
Straßen- und Brückenbau	Staatsstraßen ₁₁	375	5	0	375
	Bundesfernstraßen ₉	1.381	1.258	0	1.381
	Kreisstraßen und sonstige Betreuungsstraßen ₃	57	0	0	57
	Zwischensumme	1.813	1.263	0	1.813
Summe 1	3.182	1.750	0	3.182	

Wohnungs- /Städtebau	Wohnraumförderung	155	69	301	709
	Studentenwohnraumbau	36	0	20	54
	Städtebau ₁₀	189	97	273	442
	Aufbauhilfefonds (Schäden an Wohngebäuden)	75	75	86	130
	Zwischensumme	455	241	680	1.335
Straßenbau	Kommunaler Straßenbau ₄	139	113	139	240
	Staatsstraßen in komm. Sonderbaulast ₅	38		38	48
	Zwischensumme	177	113	177	288
Öffentlicher Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr	nach Bayr. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz			32	71
	Regionalisierungsmittel	2	2	27	34
	Zwischensumme	2	2	59	105
	Summe 2	634	356	916	1.728
Summe 1 + 2	3.816	2.106	916	4.910	

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

Hochbau 2015	Krankenhäuser, Schulen, Kindergärten, Schul- und Breitensportanlagen	2.388
	Zuwendungsbaumaßnahmen des Bundes	190
Straßenbau	Kommunaler Straßenbau ₇	75
	Summe 3	2.653
Summe 1 + 2 + 3		7.563

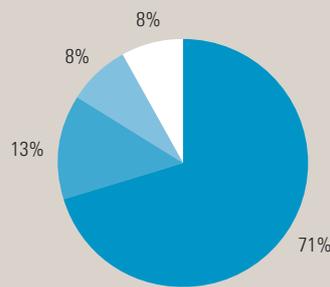
1 Bei den Förderungsmaßnahmen (Ziffer 2) setzen sich die Ist-Ausgaben in der Regel aus Teilbeträgen für mehrere Programmjahre zusammen.

2 Das erzielte Bauvolumen ist für Ziffer 1 (staatliche Baumaßnahmen etc.) identisch mit dem Betrag der Spalte 3.

Für Ziffer 2 (Förderung nichtstaatlicher Baumaßnahmen) ergibt sich das erzielte (geförderte) Bauvolumen aus den Ist-Bewilligungen. (Spalte 5) und aus den Leistungen der Zuwendungsempfänger.

3 Nur soweit sie in der Betreuung der Staatsbauverwaltung stehen.

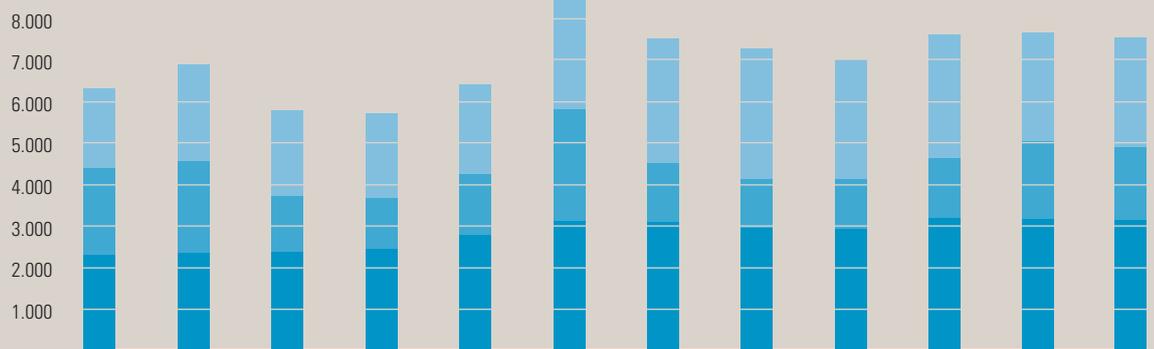
4 Förderung mit Mitteln nach § 2 BayGVFG (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz).



Kostenstruktur im Hoch- und Straßenbau

- 71 % Bau- und Grunderwerbskosten von Hoch- und Straßenbaumaßnahmen
- 13 % Sach- und Personalkosten sowie Unternehmerleistungen im Straßenbetriebsdienst
- 8 % Sach- und Personalkosten der Bauämter und Autobahndirektionen
- 8 % Honorarkosten für freiberufliche Leistungen

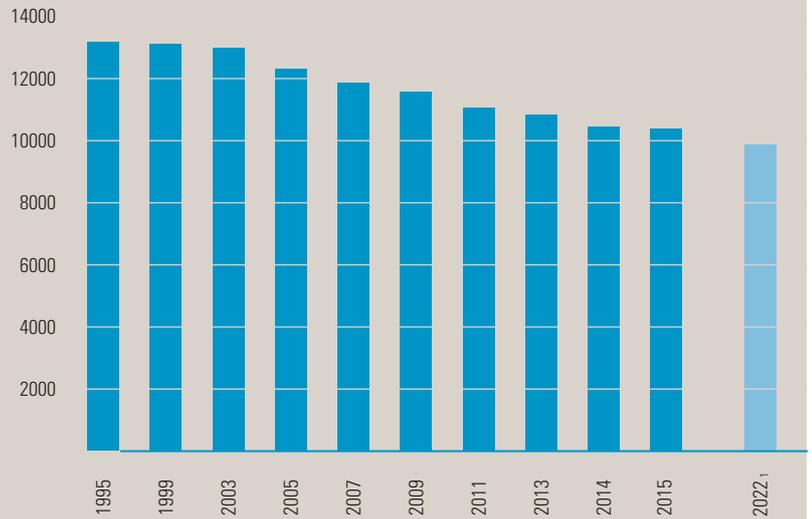
Entwicklung des Bauvolumens von 2000 bis heute (in Mio. Euro)



	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1. Staatliche Baumaßnahmen	2.312	2.349	2.390	2.462	2.789	3.140	3.092	2.949	2.960	3.210	3.177	3.182
2. Förderung nichtstaatlicher Baumaßnahmen	2.095	2.246	1.349	1.228	1.478	2.709	1.444	1.207	1.205	1.436	1.878	1.728
3. Mitwirkung bei Fördermaßnahmen	1.921	2.324	2.060	2.047	2.163	2.868	3.015	3.145	2.866	2.984	2.642	2.653
Gesamt	6.329	6.919	5.799	5.737	6.430	8.717	7.551	7.301	7.031	7.630	7.697	7.563

5 Staatliche Zuweisungen zum Bau von in gemeindlicher Sonderbaulast stehender Staatsstraßen.
 6 Mitwirkung nach VV Nr.6 zu Art.44 BayHO und Nrn. 2, 4 und 7 BayZBau sowie den entsprechenden Bestimmungen der Bundeshaushaltsordnung.
 7 Förderung mit FAG- (Finanzausgleichsgesetz-) Mitteln.
 9 Einschließlich Straßenbetriebsdienst.
 10 Einschließlich Aufbauhilfefonds (Infrastruktur in den Gemeinden).
 11 Einschließlich Aufbauhilfefonds (Schäden an Staatsstraßen).

Personal



Stellenentwicklung 1995 – 2022

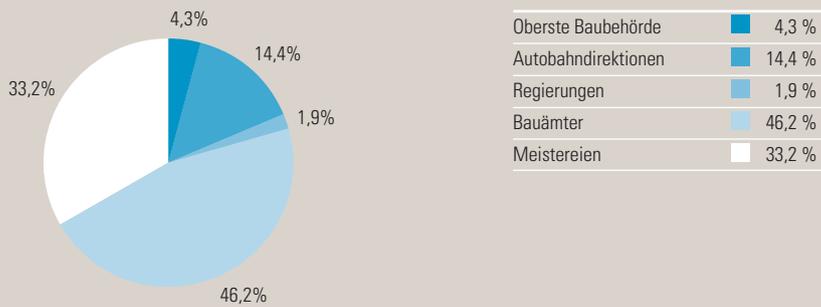
Die Zahlen für 1995 – 2015 sind den jeweiligen Haushaltsplänen des Einzelplans 03B entnommen.

Stellen	1995	1999	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2014	2015	2022 ¹
	13.207	12.992	11.865	11.579	11.073	10.851	10.463	10.295	10.201	10.194	9.877

1 Abbauziel aus Verwaltung 21 und weiteren Abbaupflichtungen.

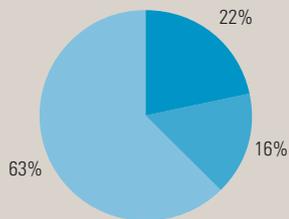
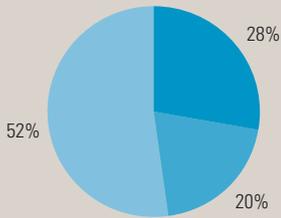
Personalverteilung in der Staatsbauverwaltung

(Stand: Dezember 2015)



Hochbau

Bauausgaben und Baunebenkosten im Staatlichen Hochbau₁ (in Mio. Euro)



■ große Baumaßnahmen
■ kleine Baumaßnahmen
■ Bauunterhalt

		Bauunterhalt	Kleine Baumaßnahmen (bis 1 Mio. Euro)	Große Baumaßnahmen (über 1 Mio. Euro)	Gesamt
Bund	Bauausgaben	23,9	55,9	123,3	203,1
	Baunebenkosten ₂				47,3
	Dritte (Bund) ₃				
	Bauausgaben	77,8	14,6	4,4	96,9
	Baunebenkosten ₂				11,2
		101,8	70,5	127,7	358,4
Land	Gesamtausgaben ₄	210,4	134,8	623,5	968,7
	Dritte (Land) ₅				
	Gesamtausgaben ₄	11,0	21,6	9,1	41,8
		221,4	156,5	632,6	1.010,5
Bund + Land		323,1	227,0	760,4	1.368,9

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

Bauausgaben₁ im Staatlichen Hochbau 2015 nach Regierungsbezirken (in Mio. Euro)

Regierungsbezirk	Bauunterhalt	Kleine Baumaßnahmen (bis 1 Mio. Euro)	Große Baumaßnahmen (über 1 Mio. Euro)	Bauausgaben Bund/ Land gesamt
Oberbayern	147,4	91,1	369,0	607,4
Niederbayern	19,3	17,2	22,4	59,0
Oberpfalz	36,0	36,4	115,0	187,5
Oberfranken	23,0	17,7	42,9	83,7
Mittelfranken	31,2	14,4	118,7	164,2
Unterfranken	37,7	29,3	82,9	149,9
Schwaben	28,5	20,8	67,9	117,3
Summe	323,1	227,0	818,8	1.368,9

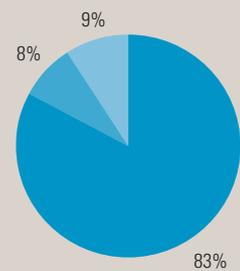
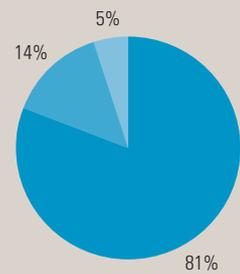
1 Einschließlich der Baunebenkosten.

Vergabestatistik Staatlicher Hochbau 2015

(ohne Vergaben an freiberuflich tätige Architekten, Ingenieure und Sonderfachleute)

Vergabeart	Nach VOB/A			Nach VOL/A			Summe	
	Land	Bund	Gesamt	Land	Bund	Gesamt		
I. Aufträge ab 10.000 Euro unterhalb des EU-Schwellenwertes sowie NATO und Gaststreitkräfte	Öffentliche Ausschreibung	1.219	570	1.789	12	5	17	1.806
	Beschränkte Ausschreibung	1.265	621	1.886	19	2	21	1.907
	Freihändige Vergabe	1.231	380	1.611	106	31	137	1.748
	Summe 1	3.715	1.571	5.286	137	38	175	5.461
oberhalb des EU-Schwellenwertes	Offenes Verfahren	431	54	485	3	1	4	489
	Nichtoffenes Verfahren	6	7	13	2	0	2	15
	Verhandlungsverfahren	9	0	9	1	0	1	10
	Summe 2	446	61	507	6	1	7	514
II. Aufträge unter 10.000 Euro	Summe 3	50.708	7.915	58.623	6.005	549	6.554	65.177
Gesamtsumme (Summe 1+2+3)		54.869	9.547	64.416	6.148	588	6.736	71.152

Bausgaben und Kostenstruktur im Staatlichen Hochbau₁



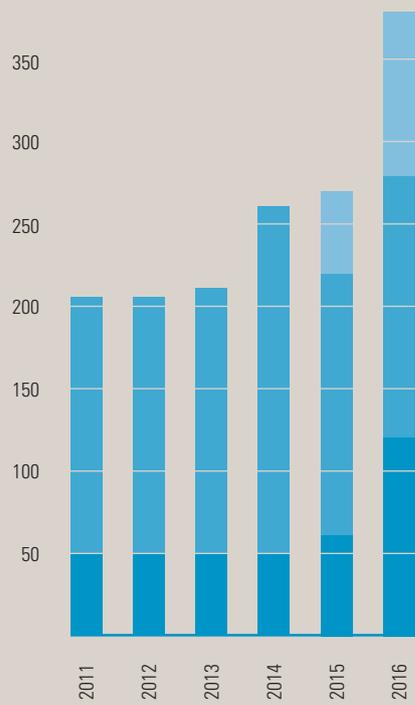
		2014		2015	
		Mio. Euro	%	Mio. Euro	%
Große ₂ und Kleine Hochbaumaßnahmen	Bausgaben	916,0	79 %	874,7	81 %
	Honorare der Architekten und Ingenieure	148,6	13 %	156,0	14 %
	Sach- und Personalkosten der Bauämter	89,4	8 %	54,5	5 %
	Summe	1.154,0	100 %	1.085,3	100 %
Bauunterhalt ₃	Bausgaben	297,5	78 %	298,0	83 %
	Honorare der Architekten und Ingenieure	27,0	7 %	27,6	8 %
	Sach- und Personalkosten der Bauämter	56,4	15 %	34,6	9 %
	Summe	380,9	100 %	360,2	100 %
Gesamt	Große ₂ und Kleine Hochbaumaßnahmen	1.154,0	74 %	1.085,3	74 %
	Bauunterhalt ₃	381,0	25 %	360,2	25 %
	Sonstige Kosten ₄	19,4	1 %	18,3	1 %
	Summe	1.554,4	100 %	1.463,8	100 %

■ Bausgaben
■ Honorare der Architekten und Ingenieure
■ Sach- und Personalkosten der Bauämter

- Die Werte in dieser Tabelle sind wegen der unterschiedlichen Zuordnung und Gliederung der Baunebenkosten nicht direkt mit der Tabelle »Bausgaben 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. Baufachliche Liegenschaftsbetreuung und Projektentwicklung, Allgemeine Baufachliche Angelegenheiten (Wertermittlungen, Mitwirkung bei Zuwendungsbaumaßnahmen u. a.).

Wohnungswesen und Städtebauförderung

Wohngeld in Bayern	Jahr	Ausbezahletes Wohngeld in Mio. Euro	Zahl der reinen Wohngeldempfängerhaushalte	Zahl der Mischhaushalte	Zahl der Wohngeldempfängerhaushalte insgesamt
	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	44.210	4.171	48.381
	2015	57,7	35.872	3.088	38.960

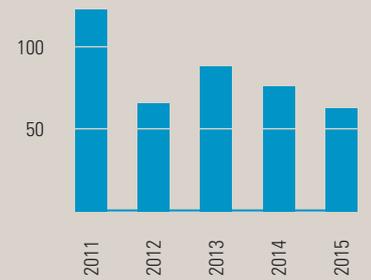


Haushaltsmittel für die Wohnraumförderung in Bayern (in Mio. Euro)

Bundesmittel	50,0	50,0	50,0	50,0	61,32	120,48
Landesmittel	155,0	155,0	160,0	210,0	158,68	158,68
Eigenmittel BayernLabo					50	100,00
Zusammen	205,0	205,0	210,0	260,0	270,0	379,16

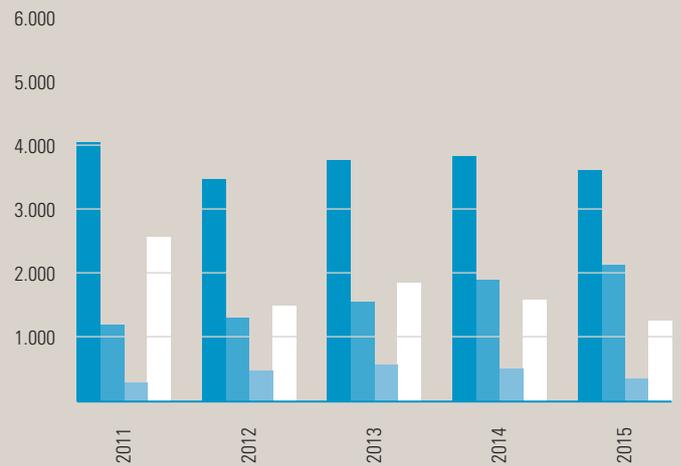
Bayerisches Modernisierungsprogramm

Bewilligte Mittel (in Mio. Euro)	123,7	66,9	89,5	77,5	63,2
----------------------------------	-------	------	------	------	------



Wohnungsbestand in Bayern ¹	Jahr	Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngeländen
	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
	2014	6.210.225

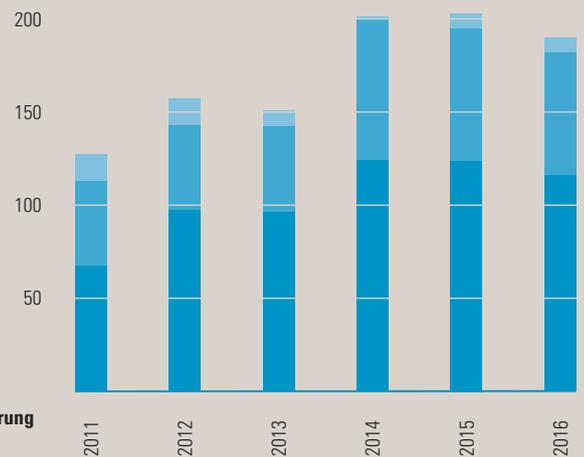
1 Ab 2011 Fortschreibung auf Basis der Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung am 9. Mai 2011 sowie einschließlich Wohnungen in Wohnheimen.



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

Eigenwohnungen (Bayer. Wohnungsbauprogramm, Bayer. Zinsverbilligungsprogramm)	4.047	3.477	3.767	3.829	3.609
Mietwohnungen (Bayer. Wohnungsbauprogramm)	1.192	1.302	1.560	1.901	2.129
Heimplätze (Bayer. Wohnungsbauprogramm)	291	482	571	517	359
Modernisierung Mietwohnungen und Heimplätze (Bayer. Modernisierungsprogramm)	2.575	1.498	1.853	1.588	1.236

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.
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	
2015	Neue Ein- und Zweifamilienhäuser	24.343	5,3	1,9	22.358	1,9	1,8	
	Neue Mehrfamilienhäuser	28.602	1,4	2,2	24.107	-0,3	1,9	
	Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden	8.046	29,6	0,6	5.952	28,5	0,5	
	Neue Nichtwohngebäude	1.166	-7,3	0,1	935	20,5	0,1	
	Insgesamt	62.157	5,7	4,9	53.352	3,5	4,2	



Mittel für die Städtebauförderung in Bayern (in Mio. Euro)

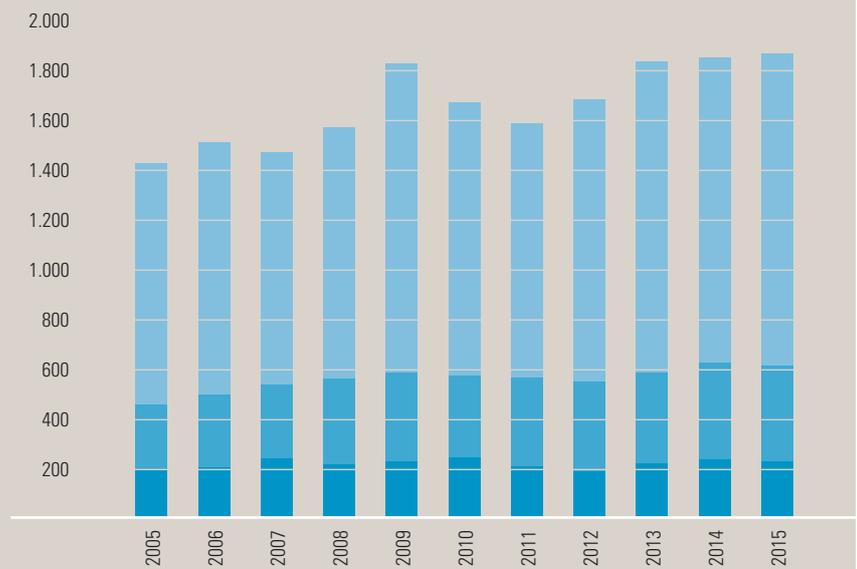
	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Landesmittel	67	97	96	124	123	117
Bundesmittel	46	46	46	76	73	66
EU-Mittel	14	14	9	1	8	8
Gesamt¹	127	157	151	201	204	191

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.

Straßen- und Brückenbau

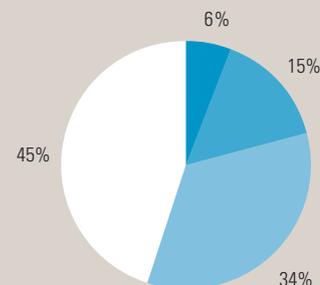
Entwicklung der Straßenbauhaushalte in den letzten 10 Jahren
(alle Angaben in Mio. Euro)

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bundesfernstraßen	Projekte des Bedarfsplans	522	504	438	471	446	466	450	322	327	301	249
	Sonstiger Um- und Ausbau	103	117	114	112	166	193	147	218	163	162	210
	Bestandserhaltung	146	175	192	223	402	217	200	370	496	532	554
	Betriebsdienst	170	184	165	172	187	190	195	190	221	196	201
	Planung und Bauleitung	30	37	30	33	41	35	29	39	46	37	44
	Summe	971	1.017	939	1.011	1.242	1.101	1.021	1.139	1.254	1.228	1.258
Staatsstraßen	Projekte des Ausbauplans	61	66	70	87	78	60	49	61	64	61	58
	Sonstiger Um- und Ausbau	13	18	23	30	33	32	34	27	27	29	36
	Bestandserhaltung	45	65	74	102	119	96	135	134	126	161	141
	Betriebsdienst	119	118	104	99	102	111	111	108	112	98	109
	Planung und Bauleitung	26	27	26	26	27	28	27	28	35	37	40
	Summe	264	294	297	344	359	327	356	358	364	386	384
Kommunalstraßenförderung	Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG)	145	154	179	150	161	150	140	123	144	147	139
	Finanzausgleichsgesetz (FAG)	45	47	58	66	64	94	68	65	75	89	86
	Summe	190	201	237	216	225	244	208	188	219	236	225



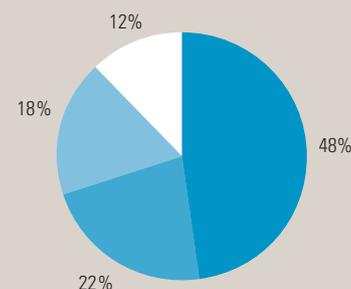
Längenstatistik 2015 der überörtlichen Straßen

	Straßennetz Bundesrepublik Deutschland [km]	Straßennetz Bayern [km]	Anteil am Straßennetz Bayern	Von der Bayerischen Straßenbauverwaltung betreutes Netz [km]
Autobahnen	12.944	2.515	6 %	2.515
Bundesstraßen	38.921	6.478	15 %	6.267
Staatsstraßen	86.335	14.041	34 %	13.645
Kreisstraßen	91.950	18.858	45 %	3.053
Summe	230.150	41.892	100 %	25.480

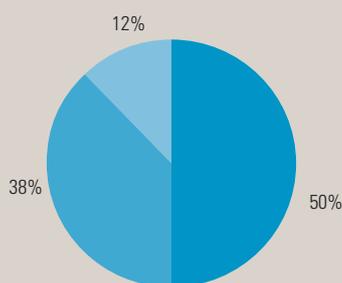


Verkehrsstatistik 2015 der überörtlichen Straßen

	Verkehrsmengen (DTV) außerorts [Kfz/24 h]	Jahresfahrleistung außerorts [Mrd. Kfz-km]	Anteil der Straßenklasse an der Jahresfahrleistung
Autobahnen	49.872	45,8	48 %
Bundesstraßen	10.248	20,7	22 %
Staatsstraßen	4.066	16,7	18 %
Kreisstraßen	1.886	10,6	12 %
Summe		93,8	100 %

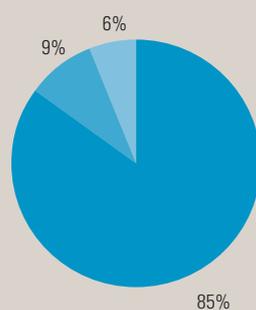


Kostenstruktur im Straßenbau 2015



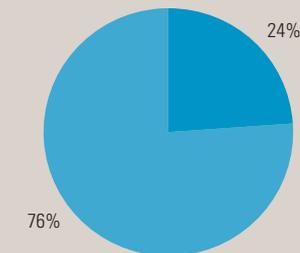
Betriebsdienst und technische Verwaltung 2015 (in Mio. Euro)

Straßenbetriebsdienst: Unternehmerleistungen, Sachkosten, Fahrzeuge, Material	237,3	50 %
Straßenbetriebsdienst: Personalkosten	178,9	38 %
Technische Straßenverwaltung: Personal- und Sachkosten	57,4	12 %
Summe	473,6	100 %



Straßenbauprojekte 2015 (in Mio. Euro)

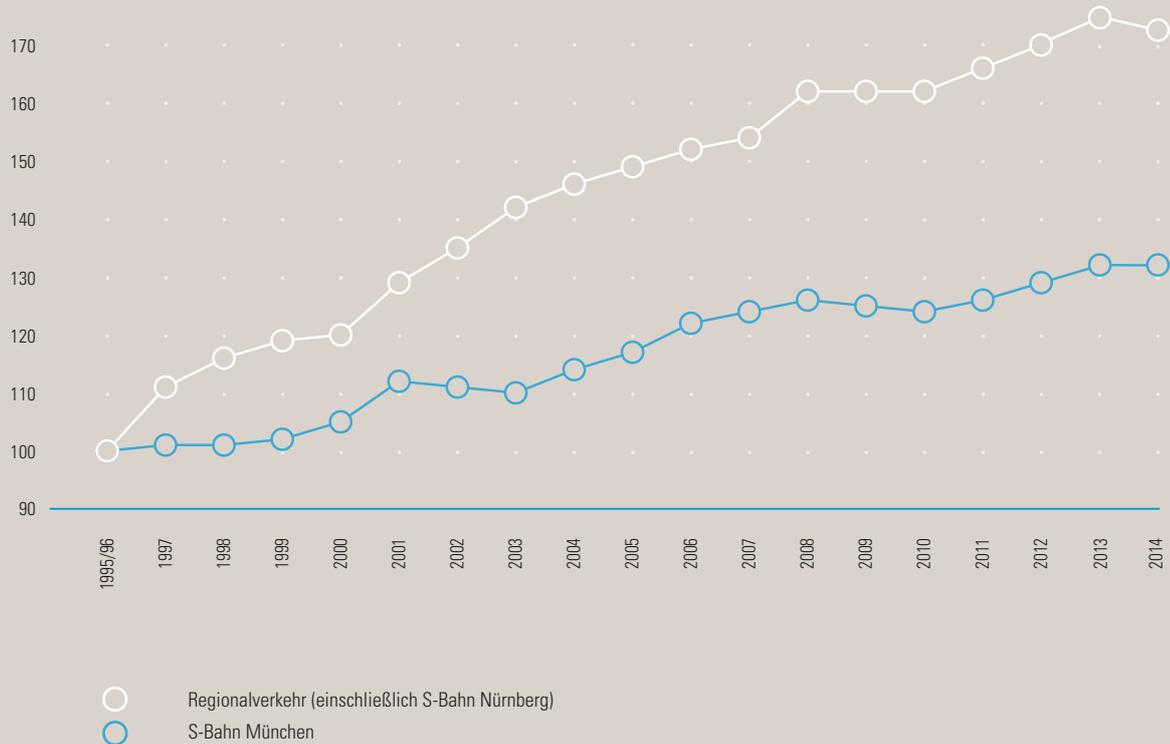
Projektinvestitionen (einschließlich Refinanzierung)	1.298,9	85 %
Sach- und Personalkosten	129,7	9 %
Honorare für freiberufliche Leistungen Euro	97,2	6 %
Summe	1.525,8	100 %



Gesamtvolumen 2015 (in Mio. Euro)

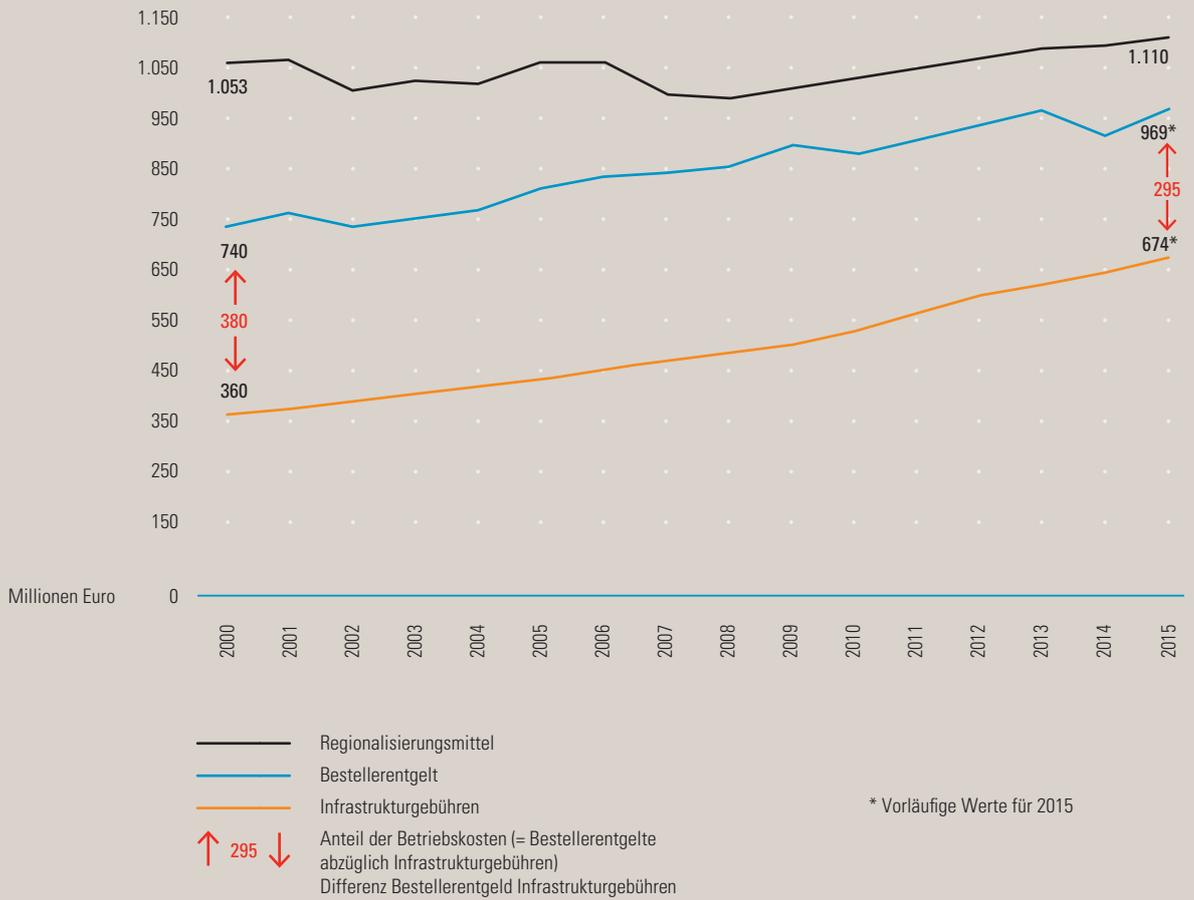
Straßenbauprojekte	473,6	24 %
Straßenbetriebsdienst und Technische Straßenverwaltung	1.525,8	76 %
Summe	1.999,4	100 %

Verkehr

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

**Basiskennzahlen des
Schienenpersonennahverkehrs 2015**

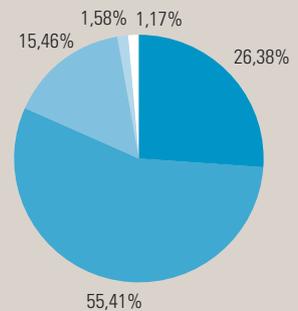
Summe der Zugkilometer	122 Mio.
Anteil Betriebsleistung DB Regio	91 Mio.
Anteil Betriebsleistung andere Bahnen	31 Mio.
Summe der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen (SPNV-Bestellung)	969 Mio. Euro
Durchschnittlicher Zugkilometerpreis	7,94 Euro
Durchschnittlicher Pünktlichkeitswert	92,3 %
Steigerung Angebot 1995 bis 2014	49 %
Fahrgäste pro Werktag	1,3 Mio.
Steigerung Fahrgäste Regionalverkehr inkl. S-Bahn Nürnberg seit 1995 bis 2015	73 %
Steigerung Fahrgäste S-Bahn München seit 1995 bis 2015	32 %
Netzlänge	6.000 Kilometer

Kostenstruktur im Schienenpersonennahverkehr



Öffentliche Mittel für den allgemeinen ÖPNV in Bayern 2015

	in Mio. €	in %
Zuweisungen nach Art. 13 d FAG i.V.m. Art. 20	51,7	26,38 %
BayÖPNVG für Zwecke des ÖPNV		
Ausgleichsleistungen für den	108,6	55,41 %
Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG		
Busförderung	30,3	15,46 %
MVV	3,1	1,58 %
flexible Bedienformen	2,3	1,17 %
Summe	196	100 %



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



Planungshilfen für die Bauleitplanung 2014/15
 Die neugefassten Planungshilfen für die Bauleitplanung 2014/15 geben aktuelle und praxisnahe Hinweise für die Ausarbeitung und Aufstellung der Bauleitpläne. Sie wenden sich damit in erster Linie an die Gemeinden und die in deren Auftrag tätigen Planungsbüros. Darüber hinaus sollen sie die Mitwirkung der beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange bei der Bauleitplanung erleichtern und zur Beschleunigung des Aufstellungsverfahrens beitragen. In der Neuauflage der Planungshilfen wurden u. a. die Änderungen des BauGB durch das Gesetz über Maßnahmen im Bauplanungsrecht zur Erleichterung der Unterbringung von Flüchtlingen berücksichtigt.



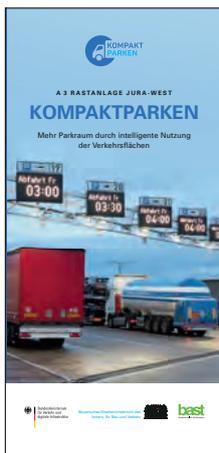
Bahnland-Bayern-News
 Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) veröffentlicht viermal jährlich die Bahnland-Bayern-News. Der Newsletter enthält Informationen rund um die aktuellen Projekte der BEG wie beispielsweise Ausschreibungen, Fahrplankonzepte, Infrastrukturprojekte, Qualitätsthemen, Marketingaktivitäten und greift im Titelthema samt Interview komplexere Inhalte auf, um über die Hintergründe im bayerischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu informieren.



Die barrierefreie Gemeinde – Ein Leitfaden
 Der Leitfaden gibt allen bayerischen Städten und Gemeinden Hilfestellungen zur systematischen barrierefreien Umgestaltung des öffentlichen Raums und zur Erarbeitung eines gemeindlichen Aktionsplans. Er stellt übertragbare Ansätze für häufige Fragestellungen zur Verfügung, stellt mögliche Beteiligungsformen in den verschiedenen Phasen des Planungsprozesses und der Umsetzung dar und beinhaltet eine beispielhafte Liste der zu beteiligenden örtlichen Akteure. Der Aktionsplan ist damit der rote Faden bei der Realisierung von Barrierefreiheit. Der ergänzende Werkbericht dokumentiert die Aktionspläne von sechzehn Modellgemeinden unterschiedlicher Größe und Einwohnerzahl. In den einzelnen Aktionsplänen werden die individuellen Besonderheiten und Schwerpunktsetzungen dargestellt.



Ausflugstipps im Bahnland Bayern
 Der BEG-Folder „Ausflugstipps im Bahnland Bayern“ erscheint jeweils zur Frühlings- und zu Beginn der Herbstsaison und enthält Ausflugstipps zu Sehenswürdigkeiten, touristischen und kulturellen Zielen in Bayern, die der Fahrgast optimal mit Bahn und Bus erreichen kann. Auf der Rückseite der Broschüre befinden sich u. a. die komplette Eisenbahnnetzkarte für Bayern, Informationen zum Bayern-Ticket und ein Gewinnspiel.



Kompaktparken

An der A 3 wird derzeit auf der Rastanlage Jura West das sogenannte Lkw-Kompaktparken getestet. Beim Kompaktparken sollen die vorhandenen Lkw-Parkflächen dichter belegt werden. Üblicherweise kann jeder Lkw seinen Stellplatz über eine separate Fahrgasse an- und abfahren. Im Pilotprojekt erfolgt die Zufahrt zu den Stellplätzen über nur eine Fahrgasse, so dass flächensparend drei bis vier Lkw dicht hintereinander parken können. Um gegenseitige Behinderungen zu vermeiden, werden die Abfahrtszeiten für die Lkw nachfrageabhängig über einen Rechenalgorithmus ermittelt und über jeder Parkreihe dynamisch angezeigt. Die Stellplatzkapazität kann so um bis zu 60 % erhöht werden, ohne dass zusätzliche Verkehrsflächen erforderlich werden.



Umweltbewusst heizen mit erneuerbaren Energien

Bauherrn und Hausbesitzer finden in dieser Informationsschrift Hinweise zu Möglichkeiten des Einbaus einer Heizungsanlage mit erneuerbaren Energien in ihrem Neubau oder Bestandsgebäude. Verschiedene Technologien wie Wärmepumpen, Biomassekessel und Solarkollektoren werden erläutert und mit Investitions-, Wartungs- und Energiekosten hinterlegt. Aktuell ist die Veröffentlichung z. B. für Immobilieneigentümer von Interesse, die gemäß Energieeinsparverordnung EnEV von der Umrüstpflcht bestimmter Heizkessel betroffen sind, welche im Jahr 2015 seit 30 Jahren oder länger in Betrieb sind.

Eine Wanderausstellung zum Thema ist verfügbar.



Einfach Wohnen – Wohnraum schaffen für Menschen in besonderen Lebenssituationen

In vielen bayerischen Städten und Gemeinden ist bezahlbarer Wohnraum Mangelware. Bei der Aufgabe, mehr Wohnraum zu schaffen, spielen die Baukosten eine wichtige Rolle. Die in dieser Broschüre vorgestellten Beispiele stellen eine Auswahl von in den letzten Jahren entstandenen einfachen Wohnbauten für Menschen dar, die sich auf dem freien Wohnungsmarkt selbst nur schwer mit Wohnraum versorgen können. Mit ganz unterschiedlichen Ansätzen ist es bei allen Beispielen gelungen, bei vergleichsweise niedrigen Baukosten und kurzen Bauzeiten guten Wohnraum auf kleiner Fläche zu schaffen.



Städtebauförderung in Bayern Arbeitshilfe Bahnflächenkonversion

Mit unserer neuen Broschüre Bahnflächenkonversion wollen wir den Kommunen eine fundierte fachliche Grundlage zu den erprobten Rechts- und Verfahrensinstrumenten und eine umfangreiche Beispielsammlung zu möglichen Umbau- und Umnutzungsstrategien von Bahnhaltepunkten und Bahnhofsgebäuden liefern. Wesentliche Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung sind dabei das gemeinsame Handeln und Zusammenspiel aller beteiligten Akteure sowie eine effektive Fördermittelbündelung.

Abbildungsnachweis

Titelfoto:	Staatliches Bauamt Würzburg	Wohnungswesen und Städtebauförderung
Jubiläums-Trilogie im Bahnland Bayern 2015		S. 32/33 SSP Architekten, Erlangen
S. 12 – 1	DB Museum Nürnberg	S. 34 – 1 Architekturbüro Zwischenräume, München
S. 12 – 2	DB Museum Nürnberg	S. 34 – 2 STWA / Noghero
S. 12 – 3	Jürgen Stader, Stadt Hof	S. 35 – 3 Martin Rosner, Regensburg
S. 13 – 4	DB Museum Nürnberg	S. 35 – 4 Carsten Krohn
Der G7-Gipfel in Elmau		S. 36 – 1 Kathrin Schäfer
S. 14 – 1	Bundesregierung/Gottschalk	S. 38 – 1 Richie Müller, Stadt Lindenberg
S. 15 – 2	Peter Aumann, Staatliches Bauamt Weilheim	S. 39 – 2 Farchant, Gemeinde Farchant
S. 15 – 3	Bayerische Eisenbahngesellschaft	Straßen- und Brückenbau
S. 16 – 1	Manfred Kinberger	S. 40/41 Tom Bauer – Ad Photography
S. 17 – 2	Staatliches Bauamt Weilheim	S. 42 – 1 Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild
S. 17 – 3	Staatliches Bauamt Weilheim	S. 43 – 2 Thomas L. Fischer
Hochbau		S. 43 – 3 Thomas L. Fischer
S. 18/19	OVERFlying-media	S. 44 – 1 Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild
S. 20 – 1	Staatliches Bauamt Würzburg	S. 44 – 2 Tom Bauer - Ad Photography
S. 21 – 2	Nickl & Partner Architekten AG	Verkehr
S. 21 – 3	Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg	S. 46/47 KLOIBER GmbH
S. 22 – 1	Heddergott, München	S. 48 – 1 Johannes Ziegler, Unterschleißheim
S. 22 – 2	Müller-Naumann, München	S. 48 – 2 Staatliches Bauamt Kempten
S. 23 – 3	Müller-Naumann, München	S. 49 – 3 Tim Plorin, Formfinden Produktdesign
S. 24 – 1	Martin Duckek, Ulm	S. 50 – 1 KombiTerminal Burghausen GmbH
S. 24 – 2	Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild	S. 51 – 2 Bergbahnen Hindelang-Oberjoch AG
S. 24 – 3	Martin Duckek, Ulm	S. 51 – 3 Bergbahnen Hindelang-Oberjoch AG
S. 25 – 1	Martin Duckek, Ulm	Zahlen und Daten
Recht, Planung und Bautechnik		S. 52/53 Jonas Miller
S. 26/27	Firmengruppe Max Bögl	Alle anderen Abbildungen:
S. 28 – 1	Lang	Bayerische Staatsbauverwaltung
S. 29 – 2	Autobahndirektion Nordbayern	
S. 31 – 3	Firmengruppe Max Bögl	
S. 31 – 4	Firmengruppe Max Bögl	

Impressum

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

Verantwortlich:
Michael König

Gestaltung:
DESIGNBUERO JOSEF GRILLMEIER
Unsöldstraße 5
80538 München

Lithografie:
Johann Grasser, Oberschleißheim

Druck:
Gebr. Geiselberger GmbH, Altötting

München, Juni 2016

Hinweis:

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Wollen Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsregierung erfahren?

BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung.

Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an direkt@bayern.de erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.



Bayern.
Die Zukunft.

