



Jahresbericht der Staatsbauverwaltung

Titel
Der Erweiterungsbau des
Staatsarchivs Augsburg –
selbstbewusster Solitär und
Mitspieler eines Ensembles;
Architekturbüro Schrammel,
Augsburg



Staatsminister Joachim Herrmann im Gespräch mit Staatssekretär Gerhard Eck

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

das Jahr 2016 brachte für Bayern und für die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr viele struktur- und verkehrspolitische Herausforderungen. So entwickelt sich gerade in den Ballungsräumen die Verfügbarkeit von Wohnraum zu bezahlbaren Preisen immer mehr zur sozialen Frage der kommenden Jahre. Wir haben hier frühzeitig den Wohnungspakt Bayern auf den Weg gebracht und nach nur sechs Monaten Bauzeit konnte die erste staatliche Wohnanlage bezogen werden. Bayernweit wurden 2016 zehn Wohnanlagen fertiggestellt – weitere 32 Anlagen befinden sich in Bau oder Planung.

Die boomende wirtschaftliche Entwicklung führt zu weiter wachsendem Verkehrsaufkommen, weshalb eine leistungsfähige Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs immer mehr an Bedeutung gewinnt. In München konnten wir Ende 2016 einen großen Durchbruch feiern: Nach langen Verhandlungen ist es uns gelungen, den Bau der zweiten S-Bahn-Stammstrecke zu sichern. Die bestehende Stammstrecke in München wird täglich von über 800.000 Fahrgästen genutzt und hat damit längst die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht. Mit geschätzten Kosten von bis zu 3,84 Milliarden Euro ist die zweite Stammstrecke in den nächsten Jahren das größte Infrastrukturprojekt im Freistaat. Dieses Megaprojekt startete im April 2017.

Die 2016 durch den Bund forcierte Gründung der neuen Infrastrukturgesellschaft Verkehr, die Bau und Betrieb der Bundesautobahnen künftig anstelle der Länder übernehmen soll, stellt Bayern vor eine große Herausforderung. Die beiden Autobahndirektionen haben hier bisher im Rahmen der Auftragsverwaltung hervorragende Arbeit geleistet. Unser wichtigstes Ziel bei der Neuorganisation ist deshalb, die bestens bewährten Strukturen und Organisationseinheiten zu erhalten. Nur so wird es gelingen, den Verkehrsteilnehmern in Bayern weiterhin ein optimales Autobahnnetz zur Verfügung zu stellen.

Auch 2016 hat die Staatsbauverwaltung wieder tatkräftig staatliche Hochbauten errichtet, Wohnraum- und Städtebauförderungsmittel vergeben, baurechtliche Zulassungen im Einzelfall erteilt und die Verkehrsinfrastruktur verbessert. Mit diesem Jahresbericht zeigen wir Ihnen in Wort und Bild herausragende Beispiele aus diesen Bereichen und wünschen Ihnen eine anregende Lektüre.

München, Mai 2017

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

Gerhard Eck
Staatssekretär im Bayerischen Staats-
ministerium des Innern, für Bau und Verkehr
Mitglied des Bayerischen Landtags



Liebe Leserinnen und Leser,

auch 2016 hat die Bayerische Staatsbauverwaltung wieder eine Vielzahl von komplexen Aufgaben bewältigt.

Neben dem Durchbruch bei der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München war im Verkehrsinfrastrukturbereich auch der Investitionshochlauf für die Bundesfernstraßen von zentraler Bedeutung. Der Bund hat, nachdem auch Bayern dies jahrelang gefordert hatte, 2016 seine Bauinvestitionsmittel kurzfristig deutlich erhöht. Ein solcher Anstieg kann nur bewältigt werden, wenn entsprechende Planungen vorhanden sind und die Bauleistungen dann rasch ausgeschrieben werden. Dank unserer gut aufgestellten Autobahn- und Bundesstraßenverwaltung ist uns dies gelungen. Mit 1,63 Milliarden Euro konnten wir die Investitionen in die Bundesfernstraßen innerhalb eines Jahres um etwa ein Drittel steigern. Damit ist der Ausbau des bayerischen Bundesfernstraßennetzes wieder ein gutes Stück vorangekommen. Gleiches gilt für den Staatsstraßenbau, für den wir 240 Millionen Euro zur Verfügung hatten. Ein Großteil der Gelder, 153 Millionen Euro bei den Staatsstraßen und 800 Millionen Euro bei den Bundesfernstraßen, floss in Erhaltungsmaßnahmen.

Große Erfolge können wir auch im Wohnungsbau vermelden. Mit der Umsetzung des 2015 beschlossenen Wohnungspaktes kommen wir bestens voran. Die 70 Millionen Euro im staatlichen Sofortprogramm, bei dem der Staat größtenteils auf eigenen Grundstücken Wohnungen baut, sind bereits ausgeschöpft. Die Mittel für das Programm wurden daher mittlerweile auf 120 Millionen Euro erhöht. Auch in der Wohnraumförderung konnten wir ein äußerst erfolgreiches Jahr verzeichnen. Mit gut 400 Millionen Euro standen uns 100 Millionen Euro mehr als im Vorjahr zur Verfügung. Zusätzlicher Wohnraum soll jedoch nicht nur durch Neubau geschaffen werden. Auch leer stehende Gebäude können oft durch einfache Umbauten zu attraktiven Wohnungen umgewandelt werden. Daher haben wir die Initiative „Leerstand nutzen – Lebensraum schaffen“ ins Leben gerufen. Wichtig für mehr Wohnungsbau ist, dass auch die baurechtlichen Rahmenbedingungen passen. Daher haben wir 2016 die Initiative zur Änderung des Baugesetzbuches ergriffen. Städte sollen mehr Flexibilität bei der Ausweisung von Wohnraum in stark verdichteten Gebieten erhalten und bei Bedarf auch am Ortsrand einfache Wohnbauflächen ausweisen können.

Auch 2016 konnten wir wieder herausragende Hochbauprojekte verwirklichen. So haben wir beispielsweise für die Feuerweherschule in Würzburg eine imposante, stützenfreie Übungshalle errichtet. Auf 5.500 m² werden dort unter einem Dach komplexe Einsatzszenarien simuliert. Das neue Schulungszentrum steht den Feuerwehren in ganz Bayern zur Verfügung. Außerdem haben wir auf dem Gelände der Justizvollzugsanstalt München den neuen Hochsicherheitsgerichtssaal, einen von bundesweit nur zwei Sälen dieser Art, eingeweiht. Er wurde für Verfahren mit höchsten Sicherheitsanforderungen wie Terrorismus, organisierte Kriminalität und Staatsschutzsachen konzipiert. Damit gehören die aufwendigen Transporte von Angeklagten mit Polizeikonvoi quer durch München der Vergangenheit an.

Mit unseren Projekten gestalten wir die Zukunft Bayerns. Mit dem Jahresbericht 2016 laden wir Sie ein, in die interessante und vielfältige Welt des Bau- und Verkehrsgeschehens einzutauchen.

München, Mai 2017

Helmut Schütz
Ministerialdirektor
Leiter der Obersten Baubehörde

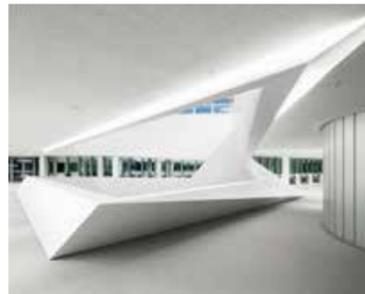
Inhalt

8 Staatlicher Hochbau



- 10 Aufgaben 2016 des Staatlichen Hochbaus
- 11 Beschlussamt Mellrichstadt
- 12 Die Staatlichen Archive Bayerns
- 14 Bauen für die Justiz
- 17 Bauen für die Feuerweherschulen

18 Recht, Planung, Bautechnik



- 20 Zustimmungen im Einzelfall
- 21 Stahlguss im Bauwesen
- 22 Dauerhafte Gabionen
- 23 Immobilienmarktbericht
- 23 VGH-Entscheidung

24 Wohnungs- und Städtebauförderung



- 26 Wohnungspakt Bayern
- 28 Experimenteller Wohnungsbau
- 29 Städtebauförderung

30 Straßen- und Brückenbau



- 32 Straßenbau in Bayern
- 32 Bundesfernstraßen
- 32 Staatsstraßen
- 33 Investitionshochlauf
- 34 Arbeitsstellenintegrationssystem ArblS
- 34 40 Jahre zentrale Unfallauswertung in der Straßenbauverwaltung
- 37 A 9, Seitenstreifenfreigabe zwischen Neufahrn und Holledau

38 Verkehr



- 40 Personentransportsystem am Flughafen München
- 41 Neue Seilbahnverordnung der EU
- 42 20 Jahre Bayerische Eisenbahngesellschaft
- 43 Barrierefreiheit an Bahnhöfen
- 44 S-Bahn-Stammstrecke München
- 45 Radverkehr

- 46 Zahlen und Daten
- 64 Broschüren, Ausstellungen
- 66 Abbildungsnachweis
- 67 Impressum

Staatlicher Hochbau

Aula der Otto-Friedrich-Universität Bamberg in der ehemaligen Dominikanerkirche

Die Universität erhielt durch den Umbau und die Sanierung der ehemaligen Dominikanerkirche eine repräsentative Aula. Hierfür wurde in das Kirchenschiff eine „Cella“, bestehend aus 18 drehbar gelagerten Flügелеlementen mit circa acht Metern Höhe, eingestellt. Geöffnet kann der gesamte ehemalige Kirchenraum genutzt werden. Architekturbüro: Deubzer König + Rimmel Architekten GmbH, München



Schlüsselübergabe und Eröffnung der Aus- und Fortbildungseinrichtung der Bundespolizei in Bamberg



Mitarbeiter am Beschusskanal



Beschussamt Mellrichstadt: Außenansicht

Aufgaben 2016 des Staatlichen Hochbaus

Historisches erhalten und Zukunft gestalten – dieses Thema beschreibt in kurzen Worten die Aufgaben des Staatlichen Hochbaus in Bayern. Gute Beispiele hierfür sind die Umgestaltung der ehemaligen Dominikanerkirche zu einer repräsentativen Aula der Otto-Friedrich-Universität Bamberg sowie die Erweiterungs- und Neubauten für die staatlichen Archive oder die Justiz in Bayern.

Die 22 Staatlichen Bauämter meisterten im Jahr 2016 die großen baulichen Herausforderungen der aktuellen Flüchtlingssituation. So wurden unter anderem mit dem staatlichen Sofortprogramm kurzfristig Wohnungen für anerkannte Flüchtlinge und Einheimische mit niedrigem Einkommen geplant und errichtet. Hierfür stehen bis zu 120 Millionen Euro zur Verfügung. Bis Jahresende 2016 wurden bereits über 40 Projekte auf den Weg gebracht und zehn Projekte fertig gestellt.

Enorme Leistungsfähigkeit und Flexibilität bewies die Bayerische Staatsbauverwaltung bei der Erstellung einer Aus- und Fortbildungseinrichtung der Bundespolizei in Bamberg. Auf einem ehemaligen Kasernen-

gelände sollen bis zu 2.200 Auszubildende untergebracht und 400 Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Entscheidung für den Standort fiel beim Bund Ende 2015. In der ersten Bauphase wurden bis Anfang September 2016 insgesamt 32 Bestandsgebäude hergerichtet. Das Staatliche Bauamt Bamberg koordinierte diesen Umbau in Rekordbauzeit.

Insgesamt setzte die Bayerische Staatsbauverwaltung im Jahr 2016 rund 1,5 Milliarden Euro in Hochbauprojekten um. In Neu-, Um- und Erweiterungsbauten investierten wir dabei über 1,1 Milliarden Euro, weitere 356 Millionen Euro entfielen auf den laufenden Bauunterhalt. Damit ist die Staatsbauverwaltung einer der größten öffentlichen Auftraggeber für die Bauwirtschaft und für freischaffende Architekten, Ingenieure und Künstler in Bayern. Die Ausgaben für Honorare an freiberuflich Tätige beliefen sich 2016 auf rund 220 Millionen Euro. Das ist eine deutliche Steigerung um mehr als 30 Millionen Euro im Vergleich zu 2015. Darüber hinaus berät die Staatliche Hochbauverwaltung bei Bauvorhaben, die der Staat zwar nicht selber baut, aber fördert, beispielsweise Krankenhäuser und Schulen. Für diese Fördermaßnahmen von Land und Bund haben wir 2016 ein Volumen von über 3,6 Milliarden Euro bearbeitet.

Beschussamt Mellrichstadt

Das Beschussamt Mellrichstadt, Landkreis Rhön-Grabfeld, ist neben dem Beschussamt München eines der beiden Beschussämter in Bayern und dem Bayerischen Landesamt für Maß und Gewicht unterstellt. Die Beschussämter bieten eine Vielzahl an Möglichkeiten, Waffen, Munition oder Böllergeäte nach den gesetzlichen Bestimmungen zu prüfen. Auch angriffshemmende Produkte können nach nationalen oder internationalen Richtlinien/Normen gegen ballistische und mechanische Einflüsse geprüft werden.

Durch den stetig zunehmenden Prüfungsumfang und die immer höheren Anforderungen an die Sicherheit wurde ein Neubau für das Beschussamt Nordbayern in Mellrichstadt erforderlich. Der technisch komplexe Neubau ist eine Eigenplanung des Staatlichen Bauamts Schweinfurt. Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf 16,2 Millionen Euro.

Der in Teilbereichen dreigeschossige Neubau wurde unmittelbar unterhalb des Bestandsgebäudes errichtet. Er gliedert sich in den langgestreckten Hauptbaukörper, den aufgesetzten Schulungs- und Sozialbereich im

Norden und einen Kubus im Südwesten. Gegenüber dem kubischen Baukörper wurde straßenseitig das zentrale Betriebstechnikgebäude errichtet.

Unterschiedliche Fassadenöffnungen und Materialien der Fassadenbekleidung betonen die Gebäudeteile entsprechend ihrer Funktion. Der Kubus hat eine Metallfassade aus wetterfestem Stahl mit markant gesetzten Öffnungen. Den Schulungs- und Sozialbereich im Obergeschoss prägen großzügige Fassadenöffnungen.

Die ebenerdige, barrierefreie Haupteingangsöffnung für Kunden und Mitarbeiter befindet sich im südöstlichen Verwaltungsbereich. Im nördlichen Gebäudeteil sind Bereiche für hoheitliche Aufgaben wie Waffenbeschuss, Gasdruckmessung und Räume für Vorbereitung und Messtechnik untergebracht.

Das Gebäude besteht überwiegend aus Stahlbeton. Um den außergewöhnlich hohen Schallereignissen gerecht zu werden, sind die Schieß- und Materialprüfstände in einer Raum-in-Raum-Bauweise hergestellt. Die Beplankung der Rauminnenflächen mit hochfesten Stahlplatten gewährleistet den ballistischen Schutz.

Eine Fassade mit hohem Wiedererkennungswert – Farbakzente und auskragende Metallschwerter geben dem Erweiterungsbau seine Identität.

Der Erweiterungsbau des Staatsarchivs Augsburg – selbstbewusster Solitär und Mitspieler eines Ensembles



Neubau des Staatsarchivs Landshut an der Schlachthofstraße. Das texturierte Sichtmauerwerk interpretiert den Landshuter Ziegel.

Die Staatlichen Archive Bayerns

Die Staatlichen Archive Bayerns verwahren in ihren Depots derzeit etwa 44 Millionen Archivalien – einige von ihnen sind mehr als 1200 Jahre alt. Trotz fortschreitender Digitalisierung ist der jährliche Zuwachs an neuem Archivgut, das nach dem Bayerischen Archivgesetz auf Dauer zu verwahren ist, enorm. Aus diesem Grund wurden einige Erweiterungs- bzw. Neubauten erforderlich.

Staatsarchiv Augsburg

Angesichts der absehbaren Kapazitätsgrenze des 1989 erbauten Staatsarchivs Augsburg erhielt das Staatliche Bauamt Augsburg 2011 den Planungsauftrag für einen Erweiterungsbau, der auf 2.880 m² Nutzfläche Platz für rund 20.000 laufende Meter neuen Archivguts bietet.

Der kubische Baukörper der 8,1 Millionen Euro teuren Eigenplanung des Bauamts ergänzt den vom Augsburger Architekturbüro Schrammel geplanten Bestandsbau zu einem stimmigen Gesamtensemble. Die in die Erweiterungsplanungen mit einbezogenen

Architekten umhüllten den Neubau mit einer markanten Textur aus Metallkassetten, deren Grautöne nach oben immer heller werden. Sie sind durch umlaufende Rahmenprofile in variierenden Grüntönen gegliedert und werden mittels kontrastierender, orangefarbener Metallschwerter optisch gebrochen.

Im Erweiterungsbau befinden sich auf acht Ebenen Rollregalanlagen mit insgesamt rund 30.000 Regalmeter Lagerfläche. Die vertikale Erschließung ist kompakt zum Bestand hin angeordnet; hier bindet der Erweiterungsbau im Bereich der gläsernen Fuge über stählerne Brücken im Erdgeschoss und dem 2. Obergeschoss auch an den Bestand an.

Innerhalb des funktionsbedingt nahezu fensterlosen Kubus muss ein konstantes Raumklima gewährleistet werden, das eine fachgerechte Archivierung sicherstellt. Die Wärmeversorgung erfolgt mittels primär-energetisch günstiger Fernwärme; eine Teilklimaanlage sorgt für das Einhalten der geforderten Klimawerte. Ergänzt durch eine Photovoltaikanlage auf dem Flachdach sowie eine hochgedämmte Gebäudehülle liegt das Verbrauchsniveau des Erweiterungsbaus nahe am Passivhausstandard.

Neubau des Staatsarchivs Landshut

Die Stadt Landshut weist eine Jahrhunderte alte Archivgeschichte auf. In der über der Stadt thronenden Burg Trausnitz sind archivarische „Briefgewölbe“ aus dem 15. Jahrhundert nachweisbar, bis in die heutige Zeit dienten Räume der Burg der Aufnahme von Archivalien.

Der Platzmangel angesichts des raschen Anstiegs an Archivgut – zuletzt waren bereits knapp 2,7 Millionen Archivalieneinheiten unterzubringen – aber auch die unzureichenden klimatischen Bedingungen in den historischen Räumen erforderten eine gänzlich neue Lösung für das Staatsarchiv Landshut. Diese wurde – unter der Leitung des Staatlichen Bauamts Landshut – mit dem Entwurf des Architekturbüros Hierl Architekten, München, für einen rund 24 Millionen Euro teuren Neubau an der Kreuzung von Stethaimer- und Schlachthofstraße im Stadtteil Nikola gefunden.

Der winkelförmige Baukörper des neuen Staatsarchivs führt die ortstypische Straßenrandbebauung fort und interpretiert mit seinem reliefierten Sichtziegelmauerwerk kontextbezogen das ortstypische Baumaterial. In einer horizontalen Gebäudegliederung

öffnen sich dabei die für den Publikumsverkehr zugänglichen Bereiche des Erdgeschosses mit einer großzügigen Glasfassade der Umgebung, wohingegen die drei Obergeschosse die Archiv- und Magazinbereiche hinter geschlossenen, texturierten Ziegelfassaden beherbergen.

Die nunmehr verfügbaren etwa 57.000 Laufmeter Regalflächen können neben den Beständen auch die prognostizierten Zuwächse der nächsten 30 Jahre aufnehmen. Für einen stark reduzierten Jahresprimärenergiebedarf sorgen vor allem die effiziente Holzpellet-Heiztechnik sowie die hochgedämmten Gebäudehüllflächen.

Die Preisträger des Wettbewerbs für Kunst am Bau, Arnold + Eicher aus Heroldsberg bei Nürnberg, gestalteten rund 70 Laufmeter Flurwände im Foyer und Bürotrakt mit geschoßhohen Glasflächen. Auf den Glasflächen sind mittels mehrtoniger Schmelzfarben in großformatigem Pixelmuster die Jahresringe eines Baumes in starker Vergrößerung abgebildet – als Symbol der dauerhaften Speicherung von Information in der Natur.



Oberlandesgericht München,
Hochsicherheitsgericht,
Sitzungssaal

Kunst am Bau:
„Licht und Schatten“



Bauen für die Justiz

Der Dritten Gewalt in unserem demokratischen Rechtsstaat ist eine besonders verantwortungsvolle Aufgabe anvertraut. 2016 hat die Bayerische Staatsbauverwaltung drei Projekte für die Justiz realisiert, die sich dadurch besonders auszeichnen, dass sie die Dritte Gewalt angemessen repräsentieren. Sie bringen Würde und Menschlichkeit in der äußeren Gestalt der Gebäude sichtbar zum Ausdruck.

Neues Hochsicherheitsgerichtsgebäude

Unter der Projektleitung des Staatlichen Bauamts München 1 entstand auf dem Gelände der JVA München-Stadelheim das Hochsicherheitsgerichtsgebäude. Hier werden künftig Verfahren im Zusammenhang mit terroristischem Hintergrund oder der organisierten Kriminalität durchgeführt.

Dem Entwurf von Schwinde Architekten aus München gelingt es, die hohen sicherheitstechnischen Anforderungen in ein überzeugendes architektonisches Konzept umzusetzen. Der Neubau im Südwesten des Anstaltsgeländes nimmt sich bewusst

zurück und wird lediglich als eingeschossiger Pavillon wahrgenommen. Eine Abtrennung zum übrigen Anstaltsgelände wird durch die bauliche Integration und Fassung der Parkplatzanlage und die dadurch entstehende Hofsituation erreicht. Herzstück des Projekts ist der Sitzungssaal im Untergeschoss. Mittels Trennwand kann er für eine Parallelnutzung unterteilt werden. Die Angeklagten werden über einen unterirdischen Gang direkt von der JVA zugeführt. Aufgrund der Erkenntnisse aus dem laufenden NSU-Prozess erhielt der Gerichtssaal eine hochwertige medientechnische Ausstattung.

Auch der Forderung nach Kunst am Bau wird das Gebäude gerecht. Den Lichthof, der die Bereiche Foyer, Sitzungssaal und Haftbereich miteinander verbindet, kennzeichnet die Arbeit „Licht und Schatten“ der Künstlerin Regina Kochs aus Köln.

Neubau des Amtsgerichts Günzburg

Der Entwurf für den Neubau des Amtsgerichts in Günzburg stammt von Lehmann Architekten aus Offenburg und ging aus einem europaweiten Realisierungswettbewerb hervor, den das Staatliche Bauamt Krumbach 2012 ausgelobt hatte. Das Gebäude verzahnt die



Außenansicht des Amtsgerichts
Günzburg



Animationen des Amtsgerichts
Haßfurt

höhergelegene Altstadt mit dem westlich angrenzenden Landschaftsraum der Günzau. Ein vorgelagerter Platz, der sich zur Altstadt hin öffnet, erschließt den dreigeschossigen Kopfbau des Amtsgerichts, in dem alle Sitzungssäle untergebracht sind. Hinter dem Kopfbau liegt ein langgestreckter flacher Baukörper, der sich der Günzau zuwendet und den nichtöffentlichen Bürobereich des Amtsgerichts enthält. Begrünte Lichthöfe gliedern den Baukörper und bringen Tageslicht in die innenliegenden Erschließungszonen und anschließenden Büroräume. Die wohlproportionierte Fassade wurde mit vorgehängten, regionalen Dolomittafeln verkleidet.

Das neue Amtsgericht ist das erste Passivhaus der bayrischen Justiz. Seine massive Bauweise schafft ein klimastabiles Gebäude, das dank kompakter Bauweise nur wenig Energie verbraucht.

Einen Blickfang bildet die Kunst am Bau. Die Arbeit „Alles was Recht ist“ der Augsburger Arbeitsgemeinschaft LAB BINEAR und Felix Weinold besteht aus einer sich langsam drehenden Scheibe, auf der eine große Anzahl Libellen aus Wasserwaagen angebracht ist und sich auf subtile Weise mit den Themen Rechtsprechung und Gerechtigkeit auseinandersetzt.

Amtsgericht Haßfurt

Aufgrund räumlicher und baulicher Defizite im derzeitigen Gebäude des Amtsgerichts Haßfurt wird ein Neubau in Passivhausbauweise unter der Leitung des Staatlichen Bauamts Schweinfurt in unmittelbarer Nähe zur Haßfurter Altstadt errichtet.

Das Gebäude wird sich in selbstbewusster und zugleich zurückhaltender Art und Weise gegenüber dem historischen Kontext und der umliegenden Bebauung präsentieren. Die Planung stammt vom Architekturbüro Nieto Sobejano Arquitectos aus Berlin. Die veranschlagten Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf circa 11 Millionen Euro. Die Fertigstellung ist für Sommer 2017 geplant.

Das neue Gebäude besteht aus dem Gebäudesockel mit Nebenräumen, dem Erdgeschoss, dessen Grundriss von drei freistehend platzierten Kuben mit Gerichtssälen bestimmt wird, und zwei Obergeschossen mit Büros. Neben den Sitzungssälen nehmen die quaderförmigen Körper des Erdgeschosses die vertikale Erschließung sowie weitere Funktionen des öffentlichen Bereiches auf.



Stützenfreie Übungshalle der
Staatlichen Feuerwehrschiele
Würzburg



Bauen für die Feuerwehrschiele

Geretsried, Regensburg und Würzburg: die drei Standorte der Staatlichen Feuerwehrschiele in Bayern. Hier werden Feuerwehrschiele insbesondere der Freiwilligen Feuerwehrschiele im Brandschutz und im technischen Hilfsdienst ausgebildet.

Um den gestiegenen Anforderungen an die Feuerwehrschiele mit einer möglichst praxisorientierten Ausbildung gerecht zu werden, werden die drei Staatlichen Feuerwehrschiele schon seit mehreren Jahren kontinuierlich baulich ertüchtigt.

In Würzburg werden dabei Schwerpunkte speziell in den Bereichen Hochwasserschutz, Wasserrettung und technische Hilfe gesetzt. Die Ausbaumaßnahmen, die das Staatliche Bauamt Würzburg gemeinsam mit der Feuerwehrschiele Würzburg entwickelt hat, spiegeln dies wider: So wurden bereits ein Bootshafen am Main, die Erneuerung des bayernweit bislang einzigen Brandübungshauses für die Heißausbildung sowie eine Fahrzeughalle mit darüber liegenden Schulungsräumen gebaut. Die Kosten des Gesamtausbaus, dessen Umsetzung in

den nächsten zehn Jahren vorgesehen ist, werden auf rund 70 Millionen Euro geschätzt.

Seit Oktober 2016 verfügt die Staatliche Feuerwehrschiele Würzburg über ein außergewöhnliches Gebäude. Unter der Projektleitung des Staatlichen Bauamts Würzburg haben gmp Architekten von Gerkan, Marg und Partner aus Hamburg eine imposante stützenfreie Übungshalle geplant. Unter einem Dach, in einem sogenannten Haus-im-Haus-System sind zahlreiche Übungsobjekte eingebaut: beispielsweise ein Mehrfamilienhaus, ein Hochhaus, eine Übungstiefgarage, oder auch ein Gleisanschluss.

Modernste computergesteuerte Technik simuliert Feuer, Rauch, Stimmen und Lärm. Auf einer Fläche von 77 mal 40 Metern und einer Höhe von bis zu 31 Metern bietet die Halle genug Platz für zeitgleich mehrere Übungen zu Lösch- und Rettungseinsätzen, technischen Hilfeleistungen, ABC-Einsätzen etc. Auch die Trägerkonstruktion des Hallendaches sowie Balkone und Fassaden sind für Übungen beispielbar. Feuerwehrschiele aus ganz Bayern können in der Halle ganzjährig und witterungsunabhängig für Einsätze jeglicher Art fit gemacht werden. Die Übungshalle bietet ein deutschlandweit einzigartiges vielfältiges und breit gefächertes Übungsangebot.

Recht, Planung, Bautechnik



Polygonale Raumskulptur

Die tragende Konstruktion dieses „Kristalls“ besteht aus Hauptträgern, Gleitschienen und vertikalen sowie horizontalen Spanten. Die Tragfähigkeit, Absturzsicherheit und Dauerhaftigkeit wurden durch umfangreiche Bauteilversuche nachgewiesen. Die Oberste Baubehörde genehmigte die Gesamtkonstruktion aus Mineralwerkstoffplatten, Gipsfaserplatten, Aluminium- und Stahlelementen durch eine Zustimmung im Einzelfall. Architekturbüro Henn GmbH München, Architekt Herr Joachim Grund

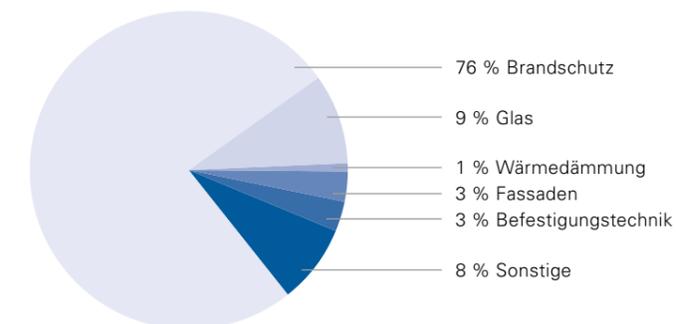


Zustimmungen im Einzelfall ermöglichten technische und architektonische Besonderheiten



Raffinierte Sonnenschutzanlage, die aus beweglichen Glaslamellen und Spanten aus Aluminiumguss besteht

Zustimmung im Einzelfall im Jahr 2016



Im Jahr 2016 gingen insgesamt 341 Anträge auf Zustimmung im Einzelfall nach Art. 18 oder 19 BayBO ein

Zustimmungen im Einzelfall

Die Entwicklung der Bautechnik prägt die Kulturgeschichte des Bauens – und umgekehrt. Und diese Entwicklung scheint sich zunehmend zu beschleunigen. Das Bauen mit Stahl und Glas, Beton und Kunststoffen aber auch mit Holz und Aluminium wird spezifisch weiterentwickelt oder innovativ kombiniert.

Die Zustimmung im Einzelfall ist eine Möglichkeit, innovative bautechnische und architektonische Ideen in die Praxis umsetzen zu können, ohne die erforderliche Gefahrvorsorge außer Acht zu lassen. Zustimmungen im Einzelfall ermöglichen technische Besonderheiten, beispielsweise das Verwenden neuartiger Membranmaterialien oder Verbundbaustoffe, aber auch das Bewehren von Beton mittels Textilien.

Um eine optimale Materialeffizienz und eine Reduktion des Ressourcenverbrauchs zu erreichen, werden Bauteile stufenlos verändert – gradiert. Hohe Druckfestigkeit dort, wo Bauteile Last abtragen müssen, hoher Wärmedurchlasswiderstand wo Wärmeschutz erforderlich ist.

Gesetzliche Grundlage für die Zustimmung im Einzelfall ist die Bayerische Bauordnung, die hier von nicht geregelten Bauprodukten und Bauarten spricht. Erteilt werden die Zustimmungen von der Obersten Baubehörde.

Grundlage für eine Bearbeitung von Anträgen auf Zustimmungen im Einzelfall sind insbesondere eine ausführliche Beschreibung des „Antragsgegenstandes“ und aussagekräftige Nachweise wie beispielsweise Untersuchungs- bzw. Prüfberichte und Bewertungen von Gutachtern. Nach einer positiven Beurteilung der Antragsunterlagen erhält der Antragsteller für den beantragten Gegenstand einen Zustimmungsbescheid, in dem u. a. auch die jeweils erforderlichen bautechnischen und bauordnungsrechtlichen Auflagen und Bedingungen geregelt werden.

Die Bearbeitung der Anträge auf Zustimmung im Einzelfall wird auch in den kommenden Jahren zu einem festen Aufgabenschwerpunkt der Bautechnik gehören. Baukonjunkturelle Schwankungen, herausgehobene Bauvorhaben, Sonderkonstruktionen etc. führen jedoch zu gewissen Schwankungen hinsichtlich Anzahl und fachlichen Schwerpunkten der Anträge.

Stahlguss im Bauwesen

Auch im Bauwesen werden zunehmend Formteile aus Stahlguss verwendet.

Stahlguss ist der Werkstoff für spezielle, hoch beanspruchte Bauteile (im Bauwesen z. B. Gabelseilköpfe für Seilabspannungen, verwendbar im Turmbau oder in Dachkonstruktionen). Mit Stahlguss können Bauteile mit hoher Ausführungsqualität hergestellt werden. Deshalb gilt Stahlguss in vielen Anwendungsbereichen als attraktiver Werkstoff. Er bietet die Möglichkeit Bauteilgeometrien nahezu frei zu gestalten und so ästhetische und technische Anforderungen zu erfüllen.

Stahlguss kommt hauptsächlich im Bereich des Fahrzeugbaus und des Anlagenbaus zum Einsatz. So werden zum Beispiel bis zu 100 t schwere Turbinenteile aus Stahlguss in thermischen Kraftwerken eingesetzt. Diese Teile sind im Betrieb sehr stark thermisch und mit hohem Innendruck beansprucht.

Für die Herstellung und Verwendung von Stahlguss ist Spezialwissen notwendig, da keine oder nur unzureichende Regelwerke zur Bemessung von Stahlgussbauteilen vorhan-

den sind und technische Lieferbedingungen eine große Anzahl an spezifischen Vereinbarungen erfordern sowie Spezialwissen im Bereich der Werkstoffprüfung erforderlich ist.

Wegen der fehlenden Bemessungsnormen und aufgrund der speziellen Anforderungen an das Material wird für die Verwendung von Stahlguss bei Bauwerken im Regelfall eine bauaufsichtliche Zulassung des Deutschen Instituts für Bautechnik oder eine Zustimmung im Einzelfall durch die Oberste Baubehörde benötigt.

3D-Entwurf eines Gabelseilkopfes, der als Knotenpunkt in einer Stahltragkonstruktion eingesetzt werden soll und sehr hohe Lasten übertragen kann





Gabionen als Lärm- oder Sichtschutz



Gabionen als Böschungssicherung

Dauerhafte Gabionen

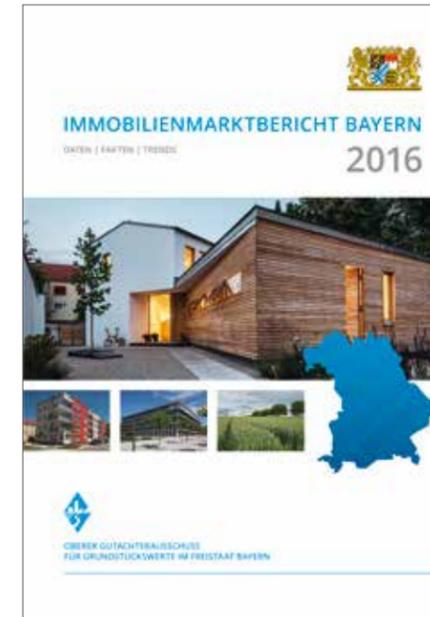
Gabionen kennen wir als gern genutzte Gestaltungselemente. Sie eignen sich gut als Lärm- oder Sichtschutz sowie als private Grundstückseinfriedung, da sie in Eigenleistung herstellbar und sehr flexibel aufstellbar sind. Nahezu jeder Baumarkt hat mittlerweile Gabionen verschiedenster Art im Sortiment. Aber Vorsicht! Gabionen müssen, wie jedes andere Bauprodukt, technischen Baubestimmungen entsprechen.

Zur Erfüllung der Anforderungen, die sich aus der Bauordnung ergeben, sind generell Nachweise der Verwendbarkeit von Bauprodukten und Bauarten erforderlich. Liegen Normen vor, ist die Verwendbarkeit dadurch bereits nachgewiesen. Dort, wo anerkannte Regeln der Technik nicht ausreichen, können allgemeine bauaufsichtliche Zulassungen oder Zustimmungen im Einzelfall erlassen werden. Aufgrund fehlender Anwendungsnormen sind bei Gabionen Zustimmungen im Einzelfall erforderlich. Anforderungen an Gabionen sind vor allem Standsicherheit, Festigkeit und Dauerhaftigkeit. Dies gilt insbesondere dort, wo sie als Böschungssicherung oder Stützwand verwendet werden und

dabei dauerhaft die vorhandenen Lasten abtragen müssen.

Die „Projektgruppe Gabionen“ beim Deutschen Institut für Bautechnik hat unter Mitwirkung der Obersten Baubehörde im Jahr 2016 Genehmigungsleitlinien für einheitliche Zulassungen für verschiedene Gabionensysteme beschlossen. Diese fordern u. a. Materialprüfungen und Belastungsversuche an einzelnen befüllten Gabionen, um deren Belastbarkeit nachzuvollziehen. Auch das kraftschlüssige Fügen der Drahtkörbe, die stabile Verbindung untereinander und das schonende Einbringen der Gesteinskörnungen wird berücksichtigt. Weitere Vorgaben gibt es hinsichtlich einer korrekten Gründung und der Hinterfüllung von erdberührten Bauwerken.

Mit diesen technischen und rechtlichen Grundlagen für die Genehmigung der Verwendung von Gabionen kann nun gewährleistet werden, dass die Grundanforderungen an Bauwerke nach Anhang I der Bauproduktenverordnung eingehalten werden. Sofern neben der Einhaltung aller fachlichen Regeln auch Unterhalt und Wartung vorschriftsmäßig durchgeführt werden, ist der Grundstein für dauerhafte Gabionen gelegt.



Erster offizieller Immobilienmarktbericht Bayern

Immobilienmarktbericht Bayern

Innenminister Joachim Herrmann hat am 20. Juni 2016 den ersten offiziellen Immobilienmarktbericht Bayern präsentiert. In diesem Bericht werden die Preisentwicklungen von unbebauten, bebauten, land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken sowie die Tendenzen bei Gewerbeimmobilien und Eigentumswohnungen ausführlich analysiert und dargestellt. Der Immobilienmarktbericht wird vom Oberen Gutachterausschuss für Grundstückswerte im 2-jährigen Rhythmus erarbeitet. Er verwertet für diese Marktanalyse sämtliche Originaldaten des Immobilienmarktes (rd. 400.000 Daten), die von den 96 bayerischen Gutachterausschüssen übermittelt werden. Mit seinen 25 Mitgliedern und dem Vorsitzenden widmet sich der Obere Gutachterausschuss als unabhängiges Sachverständigen-gremium in erster Linie der Markttransparenz des Immobilienmarktes. Darüber hinaus untersucht er die Zusammenhänge von demografischen Entwicklungen und Reaktionen des Marktes auf die Immobilienpreise. Die Analysen des Immobilienmarktberichts Bayern bilden eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die politischen Gremien der Landes- und Kommunalverwaltungen.



Windkraftanlagen im Außenbereich sollen als Mindestabstand zu Wohngebieten die 10-fache Höhe der Anlage einhalten.

VGH-Entscheidung

Der Bayerische Verfassungsgerichtshof hat mit Urteil vom 9. Mai 2016 grundlegend entschieden, dass die sog. 10 H-Regelung mit der Bayerischen Verfassung vereinbar ist.

Windkraftanlagen, die im Außenbereich errichtet werden sollen, müssen einen hinreichenden Abstand zu den nächstgelegenen geschützten Wohngebieten einhalten. Dieser Mindestabstand beträgt nach Gesetz die 10-fache Höhe der Anlage. Davon abgesehen können die Städte und Gemeinden selbst Baurecht für Windkraftanlagen schaffen, ohne an den 10 H-Abstand gebunden zu sein. Die Frage, ob ein entsprechendes Verfahren der Bauleitplanung – Flächennutzungs- und Bebauungsplan – eingeleitet wird, entscheiden die Kommunen eigenverantwortlich. Der weitere Ausbau der Windenergie wird so innerhalb der örtlichen Gemeinschaft vollzogen, unter Beteiligung und im Konsens mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den betroffenen Nachbargemeinden.

Die Staatsregierung hat so einen Kompromiss geschaffen zwischen den Anforderungen der Energiewende und den berechtigten Interessen der Wohnbevölkerung.

Wohnungs- und Städtebauförderung





Staatliches Sofortprogramm:
Wohnanlage in Ansbach;
Entwurfs- und Freianlagen-
planung: Staatliches Bauamt
Ansbach



Förderung von Wohnraum
für Studierende: Studentenwohn-
heim in der ehemaligen
Schockkaserne in Landshut;
Architekten: karlundp, München



Bayerisches Wohnungsbauprogramm: Neubau von 25 familien-
gerechten Mietwohnungen, Auf
der Ludwigshöhe, Kempten (Allgäu);
geplant von F64 Architekten GbR,
Kempten und realgrün Landschafts-
architekten

Wohnungspakt Bayern

Die Staatsregierung hat am 9. Oktober 2015 mit dem Wohnungspakt Bayern ein umfangreiches Maßnahmenpaket für mehr preisgünstigen Wohnraum beschlossen. Von 2016 bis 2019 soll dafür ein Investitions- und Fördervolumen von 2,6 Milliarden Euro bereitgestellt werden. Der Wohnungspakt Bayern beinhaltet die drei Säulen staatliches Sofortprogramm, Kommunales Wohnraumförderungsprogramm und staatliche Wohnraumförderung.

Staatliches Sofortprogramm

Das Sofortprogramm überbrückt als erste Säule des Wohnungspakts die Zeit, bis die beiden anderen Säulen greifen. Dazu baut der Staat – in erster Linie auf eigenen Grundstücken – mit seiner Bauverwaltung möglichst rasch selbst Wohnungen, die insbesondere anerkannten Flüchtlingen, aber auch Einheimischen mit niedrigem Einkommen ein neues Zuhause bieten. Im November 2015 wurde der erste Spatenstich gefeiert, nach nur sechs Monaten Bauzeit konnte die erste staatliche Wohnanlage bezogen werden.

Die Wohnungen bieten in der Regel Platz für bis zu vier Personen und können bei Bedarf für größere Familien zusammengeschaltet werden. Die knapp bemessenen Wohnräume werden durch Gemeinschaftsflächen ergänzt, die Begegnungen und gemeinsame Aktivitäten ermöglichen und zudem Raum für Betreuungsgespräche oder Förderangebote bieten. Auf Kellerräume und Balkone wird aus Kostengründen verzichtet; vorgefertigte Holz- oder Ziegelsystembauweisen ermöglichen kurze Bauzeiten.

Bayernweit wurden 2016 zehn Maßnahmen fertig gestellt – weitere 32 Wohnanlagen befinden sich in Bau oder Planung. Damit ist das ursprüngliche Budget von 70 Millionen Euro ausgeschöpft – aufgrund des erfolgreichen Verlaufs wurde es zwischenzeitlich auf bis zu 120 Millionen Euro aufgestockt.

Kommunales Wohnraumförderungsprogramm

Mit dem Kommunalen Wohnraumförderungsprogramm KommWFP haben wir erstmals ein Wohnraumförderungsprogramm aufgelegt, das sich speziell an die Städte und Gemeinden richtet. Für das am 1. Januar 2016 in Kraft getretene Vier-Jahres-Programm

stehen pro Jahr 150 Millionen Euro zur Verfügung. Unterstützt werden Städte und Gemeinden, die selbst Mietwohnraum für ihre Bürgerinnen und Bürger schaffen möchten. Dabei fördern wir auch vorbereitende Maßnahmen wie Planungen, Gutachten und Wettbewerbe sowie unter bestimmten Voraussetzungen den Erwerb von Grundstücken oder Gebäuden.

Die Förderung bietet ein attraktives Gesamtpaket aus Zuschüssen und Darlehen. Obwohl der Wohnungsbau für viele Kommunen ein neues, ungewohntes Tätigkeitsfeld ist und die Vorbereitung der Projekte daher eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt, konnten im ersten Programmjahr bereits 758 Wohnungen gefördert werden. Die Regierungen als Bewilligungsstellen haben darüber hinaus schon zahlreiche Beratungsgespräche für zukünftig geplante Projekte geführt, so dass für 2017 eine deutliche Steigerung der Förderzahlen zu erwarten ist.

Staatliche Wohnraumförderung

2016 war das erfolgreichste Jahr der staatlichen Wohnraumförderung seit Langem. Dazu hat insbesondere die gute Mittelsituation beigetragen. 2016 stand ein Volumen von

401,7 Millionen Euro zur Verfügung, das waren rund 100 Millionen Euro mehr als im Vorjahr. Darüber hinaus wurden in vielen Programmen wichtige Verbesserungen umgesetzt, die die Förderung noch attraktiver machen. So wurde im Bayerischen Wohnungsbauprogramm ein die bisherige Darlehensförderung ergänzender Zuschuss eingeführt, der seit dem 1. Januar 2016 bis zu 300 Euro je m² Wohnfläche betragen kann. Insgesamt haben wir 2016 in diesem Programm den Neu- und Umbau von 3.330 Mietwohnungen sowie von 398 stationären Wohnplätzen für Menschen mit Behinderung unterstützt.

Zusammen mit dem Bayerischen Zinsverbilligungsprogramm, das im Eigengeschäft der BayernLabo betrieben wird, wurden darüber hinaus insgesamt 1.485 Eigenwohnungen gefördert. In den bayerischen Hochschulstädten wurden 1.610 Wohnheimplätze für Studierende unterstützt. Auch im Bayerischen Modernisierungsprogramm haben wir zum 1. Januar 2016 eine ergänzende Zuschussförderung in Höhe von bis zu 100 Euro je m² Wohnfläche eingeführt. 2016 wurde die Modernisierung von 1.776 Mietwohnungen und 509 stationären Wohnplätzen gefördert.



Der Siegerentwurf aus dem Architektenwettbewerb von Knerer und Lang Architekten für das Pilotprojekt „effizient bauen, leistungsfähig wohnen“ in Landshut.



Ein Besucher des Forums der Praxisstudie „Bezahlbare Qualität im Wohnungsbau“ informiert sich über die teilnehmenden Projekte und realisierte Beispiele.



Abendveranstaltung AUF-Takt in Gundelsheim (Oberfranken) für die das Café-Dach im Maßstab 1:1 aufgebaut wurde, mit anschließender Bürgerbefragung.



Fachtagung Städtebauförderung der Obersten Baubehörde „Leerstand nutzen – Lebensraum schaffen“

Experimenteller Wohnungsbau

Viele Investoren stehen vor der Herausforderung, Wohnungsbau auf teils sehr teuren Grundstücken bei gleichzeitig weiter steigender Baukosten wirtschaftlich zu realisieren.

Um die Stellschrauben des wirtschaftlichen und kostenoptimierten Bauens an konkreten Bauaufgaben zusammenzuführen, beteiligen sich zwölf bayerische Wohnungsunternehmen am Modellvorhaben des Experimentellen Wohnungsbaus „effizient bauen, leistungsfähig wohnen – mehr bezahlbare Wohnungen für Bayern“, das im April 2015 ausgelobt wurde.

Neben einer besseren Flächenausnutzung, einfachen Konstruktionen und sparsamen Grundrisstypologien können Kosten durch zeit- und kostenoptimierte Bauweisen reduziert werden. Die Bandbreite der Möglichkeiten reicht von Ersatzneubau in deutlich verdichteter Form, über Wohnungsneubau auf ehemals gewerblich genutzter Fläche, Auffüllen brach liegender Wohnbauflächen oder Nachverdichtung im Bestand. Die Hälfte der Pilotprojekte hat bereits im Zuge von Architektenwettbewerben vielversprechende architektonische Lösungen gefunden. Weitere Wettbewerbsentscheide sowie der

Baubeginn der ersten Vorhaben werden für 2017 erwartet. Die Oberste Baubehörde begleitet die Projekte bis zur Fertigstellung. Sie werden im Rahmen des Experimentellen Wohnungsbaus mit Planungszuschüssen für die obligatorischen Wettbewerbe und aus dem Bayerischen Wohnungsbauprogramm finanziell unterstützt.

Bezahlbare Qualität im Wohnungsbau

Die im Sommer 2016 gestartete Praxisstudie „Bezahlbare Qualität im Wohnungsbau“ begleitet neun kommunale Bauherren qualitätssichernd und beratend, um schnell, gut und günstig Wohnraum zu schaffen. Es sollen mindestens 200 Wohneinheiten insbesondere im Rahmen der 2. Säule des Wohnungspaktes Bayern entstehen, die baldmöglichst genehmigt werden und in Realisierung gehen sollen.

Fachleute und Bauherrenvertreter nahmen die Initialveranstaltung zur Praxisstudie im Herbst 2016 mit positivem Echo auf. Die anschließend von den Bauherren beauftragten Machbarkeitsstudien der einzelnen Wohnbauvorhaben sollen im Frühjahr 2017 fertiggestellt werden und nach Abschluss der Impulsbegleitung veröffentlicht werden.

Städtebauförderung

Leerstand nutzen – Lebensraum schaffen

Im Rahmen der Städtebauförderung hat die Oberste Baubehörde die bayerische Initiative „Leerstand nutzen – Lebensraum schaffen“ ins Leben gerufen. Gemeinden, die leerstehende Gebäude einfach und wirtschaftlich sanieren und anschließend anerkannten Flüchtlingen als Wohnraum zur Verfügung stellen, können bis zu 90 % der förderfähigen Kosten erstattet bekommen. Nach derzeitigem Stand werden im Rahmen der Initiative bis Ende 2017 in 70 Gemeinden leerstehende Gebäude saniert und rund 350 Wohneinheiten für anerkannte Flüchtlinge zur Verfügung stehen.

Durch die Beschränkung auf wenige Wohnungen in einer Gemeinde und die flächige Verteilung der Projekte auf ganz Bayern werden städtebaulich problematische Großprojekte vermieden. Oft reicht ein wirtschaftlicher, einfacher Umbau eines leerstehenden Gebäudes. In manchen Fällen bietet sich auch im Erdgeschoss eine öffentliche Nutzung an, beispielsweise eine Gemeindebücherei, ein Café oder Vereinsräume. Mit diesen

Nutzungen können die Integration der neuen Mitbewohner im Ort und der soziale Zusammenhalt unterstützt werden. Von neuer Lebendigkeit im Ort profitieren alle Bürger.

Der Umgang mit der bestehenden Bausubstanz war auch Schwerpunkt der diesjährigen Fachtagung Städtebauförderung der Obersten Baubehörde in Nördlingen, an der rund 500 Bürgermeister und weitere Vertreter von Gemeinden, Architekten und Planer teilgenommen haben. Unterschiedliche Beispiele zeigten, dass leerstehende Gebäude ihren Wert haben und Möglichkeiten bestehen, im Leerstand mit der Städtebauförderung neuen Lebensraum zu schaffen.

Mit dem Abriss eines Gebäudes geht immer ein Teil der Identität des Ortes verloren, auch wenn es nur vermeintlich belanglose Wohnbauten, Nebengebäude oder Scheunen sind. Durch kreative Planung können Potenziale und Qualitäten alltäglicher Architektur und für wertlos gehaltener Bausubstanz zum Vorschein gebracht werden.

Straßen- und Brückenbau



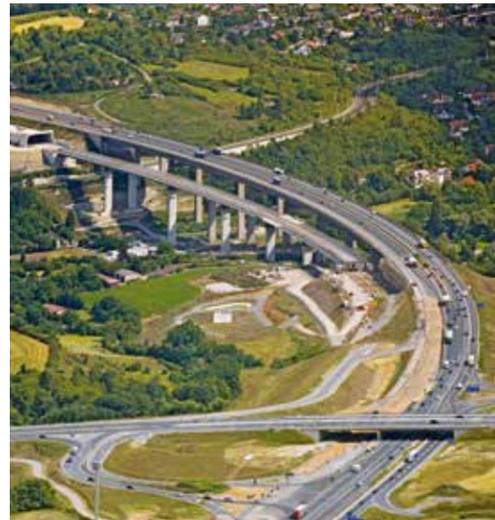
Stützbauwerke im Steilhang

Im Verlauf der Bundesstraße 21 „Kleines Deutsches Eck“ liegen zahlreiche alte Stützbauwerke der im Steilhang geführten Straße. Mit einem Pilotprojekt am Bodenbergr wurde das technische Konzept der mit Mikropfählen rückverankerten Querscheiben erprobt. Eindrucksvoll ist zu erkennen, unter welch beengten Verhältnissen die Arbeiten bei einspuriger Verkehrsführung erfolgen müssen.



B 23, Ortsumfahrung Saulgrub

A 3 bei Würzburg,
Talbrücke Heidingsfeld und
Katzenbergtunnel



St 2191, Fellsicherungsmaßnahmen
im Kleinziegenfelder Tal

Straßenbau in Bayern

Bundesfernstraßen

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat im vergangenen Jahr folgende weitere Maßnahmen des Bedarfsplans zum Bau freigegeben:

A 3 Ausbau Autobahnkreuz Fürth/Erlangen
A 96 Lärmvorsorge Amendingen
B 2 Ortsumfahrung Wernsbach
B 16/B 472 Ortsumfahrung Marktobendorf
B 85 Ausbau AS Amberg-Ost – Pittersberg
B 85 Ausbau Altenkreith – Wetterfeld
B 299 Ortsumfahrung Mühlhausen
B 303 Ortsumfahrung Schirnding
B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel

Im Jahr 2016 erhielt Bayern vom Bund 1,63 Milliarden Euro für die Bundesfernstraßen. Damit wurde der bisherige Höchststand von 2015 um 370 Millionen Euro übertroffen. Im Jahr 2016 konnte eine Reihe großer Projekte fertig gestellt werden. Beispiele hierfür sind der nachträgliche Lärmschutz an der A 99 zwischen der Anschlussstelle Ottobrunn und dem Autobahnkreuz München-

Süd, die Ortsumgehung von Saulgrub (B 23) sowie der Ausbau der B 85 westlich von Wetterfeld bis Untertraubenbach.

Für den Erhalt der Bundesfernstraßen wurden mit zahlreichen Baumaßnahmen insgesamt rd. 800 Millionen Euro investiert.

Staatsstraßen

Im Staatsstraßenbau wurden 2016 insgesamt 240 Millionen Euro für Investitionen ausgegeben. Der Freistaat hat damit einen kräftigen Investitionsimpuls gesetzt. Ausgabenschwerpunkt war wieder die Bestandserhaltung mit 153 Millionen Euro.

Die Bayerische Staatsbauverwaltung ist ein wichtiger Partner der Landkreise, Städte und Gemeinden bei der Projektförderung des kommunalen Straßenbaus. Sie ist verantwortlich für Förderungen aus dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem „Sonderbaulastprogramm Staatsstraßen“ des Finanzausgleichsgesetzes. 2016 haben wir neue Projekte mit einem Fördervolumen von rd. 190 Millionen Euro in das Programm nach BayGVFG aufgenommen und 146 Millionen Euro Fördermittel vergeben. In das Förderprogramm nach

Art. 13 f FAG wurden Projekte von rd. 32 Millionen Euro aufgenommen. 2016 wurden daraus 28 Millionen Euro Fördermittel ausgezahlt.

2017 und 2018 werden für den Staatsstraßenbau jeweils über 270 Millionen Euro zur Verfügung stehen. Das sind 20 Millionen Euro mehr als in den Vorjahren. Davon sind 150 Millionen Euro für die Bestandserhaltung und 120 Millionen Euro für den Um- und Ausbau vorgesehen.

Investitionshochlauf

2016 ist der Investitionshochlauf im Bundesfernstraßenbau gestartet. Nach dem Finanzplan des Bundes steigt der bundesweite Ansatz für die Bundesfernstraßen von 6,5 Milliarden Euro im Jahr 2015 auf 7,4 Milliarden Euro im Jahr 2016, 7,8 Milliarden Euro im Jahr 2017 sowie jeweils 8,4 Milliarden Euro in den Jahren 2018 und 2019. Nachdem wir in Bayern in den Vorjahren einen Vorrat an baureifen Projekten geschaffen hatten, konnten wir 2016 den Investitionshochlauf nutzen und unseren Anteil an den Mitteln des Bundes sogar noch um 160 Millionen Euro erhöhen.

Für 2017 erwartet Bayern daher bei den Bundesfernstraßen ein Rekord-Investitionsvolumen. Die erste Zuweisung von rd. 1,55 Milliarden Euro zu Jahresbeginn liegt rd. 80 Millionen Euro über der Erstzuweisung 2016. Inwieweit noch zusätzliche Mittel im Laufe des Jahres abgerufen werden können, hängt entscheidend davon ab, wie sich die Diskussionen über die Infrastrukturgesellschaft Verkehr entwickeln werden.

Die seit langem geforderte bessere Finanzausstattung des Bundes stellt in Bayern alle an Planung und Bau Beteiligte vor große Herausforderungen. Die Chance, Bayerns Straßeninfrastruktur entscheidend zu verbessern und die Leistungsfähigkeit der Straßen deutlich zu erhöhen, kann nur durch gemeinsames Zusammenwirken von Straßenbauverwaltung, Bauwirtschaft und nicht zuletzt freischaffenden Ingenieuren erfolgen.

Das sich auch für die mittelfristige Zukunft abzeichnende deutlich höhere Bauvolumen muss planerisch und planungsrechtlich abgesichert, die Bauarbeiten müssen ausgeschrieben und überwacht werden. Dazu benötigt die Staatsbauverwaltung zusätzliches Personal und Mittel für Vergaben an Ingenieurbüros. Im Haushalt 2017/2018 wurden dazu die Weichen gestellt.



Mit dem zweibahnigen Ausbau der B 85 bei Wetterfeld (Landkreis Cham) verschwindet die Bundesstraße zukünftig in einem 180 m langen Tunnel. Trotz komplizierter Verkehrsführung im Baustellenbereich konnten sowohl die Bauzeit als auch der Kostenrahmen von 42 Millionen Euro eingehalten werden.



Unfallschwerpunkt beseitigt:
Nach dem Umbau regelt der Kreisverkehr die Vorfahrtsverhältnisse eindeutig.



Staatssekretär Gerhard Eck beim Fachforum „Gebaute Straßenverkehrssicherheit“

Arbeitsstellenintegrationssystem ArbIS

Der Investitionshochlauf lässt Anzahl und Umfang der Erhaltungsmaßnahmen im Straßennetz auf hohem Niveau verbleiben bzw. sogar noch weiter ansteigen. Umso wichtiger werden die verkehrliche Optimierung der einzelnen Baustellen und die sorgfältige zeitliche und räumliche Koordinierung der Arbeitsstellen untereinander. Nur so lassen sich die notwendigen Verkehrsbeeinträchtigungen minimieren.

Zur Unterstützung bei dieser komplexen Aufgabe hat die Bayerische Straßenbauverwaltung das IT-gestützte Arbeitsstellenintegrationssystem ArbIS entwickeln lassen. ArbIS ist ein browserbasiertes Baustellenmanagementsystem mit dezentralem Zugriff, mit dem die Autobahndirektionen und Staatlichen Bauämter ihre Arbeitsstellen von der Planung bis zur Durchführung ohne Medienbrüche organisieren, verkehrlich bewerten und dokumentieren sowie automatisiert über Sperrungen und Umleitungen informieren können. Es bündelt die bislang verteilten Informationen zu Arbeitsstellen, macht bisher nötige interne Meldewege überflüssig und vereinfacht die Meldungen an externe Nutzer, wie z. B. ADAC und Verkehrsinformationsdienste. Bei Arbeitsstellen

kürzerer Dauer (innerhalb 24 Stunden), wie Unterhaltungsarbeiten der Meistereien, ermöglicht ArbIS zusätzlich die automatisierte Meldung der eingerichteten Arbeitsstellen ohne Zeitverzug im Verkehrswarndienst. Dazu werden die fahrbaren Absperrtafeln mit einem automatischen Ortungssystem ausgestattet. Die Einführung von ArbIS erfolgt stufenweise bis Herbst 2017.

40 Jahre zentrale Unfallauswertung in der Staatsbauverwaltung

Die Zentralstelle für Verkehrssicherheit koordiniert innerhalb der Staatsbauverwaltung bereits seit 40 Jahren die Umsetzung bayernweiter Aktionen zur Verringerung von Verkehrsunfällen und deren Folgen.

Dieses runde Jubiläum war der Anlass für das Fachforum „Gebaute Straßenverkehrssicherheit“ am 15. September 2016, zu dem das Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr Fachleute aus Forschung, Praxis und Lehre eingeladen hatte.

Die „gebaute Verkehrssicherheit“ ist ein wesentliches Element der Verkehrssicherheitsarbeit in Bayern. Dies zeigt sich auch im Verkehrssicherheitsprogramm 2020

„Bayern mobil – sicher ans Ziel“. In diesem Programm sind 17 der insgesamt 32 Maßnahmenpakete aus dem Bereich Straßenbau. Für die Umsetzung dieser sicherheitsbringenden Baumaßnahmen sind bis ins Jahr 2020 insgesamt 440 Millionen Euro an Bundes- und Landesmitteln eingeplant.

In seiner Ansprache zum Fachforum bekräftigte Staatssekretär Gerhard Eck, dass „wir die Zahl der Verkehrstoten in Bayern weiter minimieren wollen“. Die Zahl der Verkehrstoten ist in Bayern in den letzten zwei Jahren entgegen dem bundesweiten Trend rückläufig. 614 Getötete auf bayerischen Straßen im Jahr 2015 mahnen aber auch, in den Bemühungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht nachzulassen.

Hintergrund für die Gründung der „Zentralstelle für Verkehrssicherheit im Straßenbau“ war die erschreckend hohe Anzahl schwerer Verkehrsunfälle auf Bayerns Straßen Anfang der 1970er Jahre. Mit der Zentralstelle ist erstmalig in Deutschland ein Fachbereich bei einer Bauverwaltung geschaffen worden, der sich ausschließlich mit Sicherheitsfragen auseinandersetzt. Hauptaufgabe der Zentralstelle ist es, unfallauffällige Straßenstellen bzw. -bedingungen aufzudecken und diese anschließend beseitigen zu lassen. Dabei

arbeitet die Zentralstelle eng mit Staatlichen Bauämtern, Polizei und Verkehrsbehörden zusammen.

Auf diese Weise konnten in Bayern in den vergangenen Jahren hunderte von unfallträchtigen Kreuzungen, Strecken oder Kurven durch bauliche Eingriffe entschärft werden. Dabei hat eine interne Nutzen-Kosten-Berechnung für die Maßnahmen einen 12-fach höheren wirtschaftlichen Vorteil erbracht. Das unterstreicht die hohe Effizienz der Verkehrssicherheitsarbeit in Bayern. Daneben hat die Zentralstelle auch die Aufgabe, schon bei der Straßenplanung Sicherheitsbelange zu stärken, landesweite Sicherheitsbewertungen und Wirksamkeitsanalysen sowie Folgeabschätzungen durchzuführen.

Nach Fertigstellung der Bauarbeiten im Herbst 2016 kann der Verkehr auf der A 9 wieder ungestört fließen. Der freigeschaltete Seitenstreifen mindert die Staugefahr und verbessert die Verkehrssicherheit.



A 9, Temporäre Seitenstreifenfreigabe an der Richtungsfahrbahn München. Als Baufeld stand jeweils nur die halbe Fahrbahnbreite zur Verfügung, da während der gesamten Bauzeit sechs Fahrstreifen aufrecht erhalten wurden.

A 9, Seitenstreifenfreigabe zwischen Neufahrn und Holledau

Im Oktober 2016 konnte der letzte Bauabschnitt der Grunderneuerung der A 9 zwischen dem Autobahnkreuz Neufahrn und dem Autobahndreieck Holledau termingerecht baulich fertig gestellt werden. Durch die Einrichtung einer temporären Seitenstreifenfreigabe stehen zukünftig bei hohem Verkehrsaufkommen vier Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung. Dies mindert die Staugefahr in dem mit rd. 100.000 Fahrzeugen pro Tag hoch belasteten Streckenabschnitt erheblich und verbessert zusammen mit der Verkehrsbeeinflussungsanlage die Verkehrssicherheit.

Die bauliche Umsetzung der Gesamtmaßnahme erfolgte ab 2009 in mehreren Bauabschnitten. Ein erster Bauabschnitt ging bereits Ende des Jahres 2012 in Betrieb. 2014 folgte der Abschnitt zwischen Allershausen und dem Autobahndreieck Holledau in Fahrtrichtung Nürnberg, ehe in 2016 die Fahrtrichtung München in diesem Bereich fertiggestellt wurde. Die Kosten für die Grunderneuerung und temporäre Seitenstreifenfreigabe des 30 Kilometer langen Streckenabschnitts belaufen sich insgesamt auf rd. 240 Millionen Euro.

Die temporäre Seitenstreifenfreigabe wurde als Zwischenlösung für einen längerfristig notwendigen 8-streifigen Ausbau der A 9 eingerichtet. Um die Seitenstreifen für den Verkehr freischalten zu können, war es erforderlich, diese vorab baulich zu verstärken, zusätzliche Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen an den Anschlussstellen anzulegen und Nothaltebuchten anzubauen. Da sich auch die Fahrbahnen und die Brücken altersbedingt in einem sanierungsbedürftigen Zustand befanden, wurden diese Maßnahmen mit einer Grunderneuerung der kompletten Fahrbahnen und einer verkehrsgerechten Instandsetzung und Verstärkung der Bauwerke verbunden. Zudem waren jeweils die Schilderbrücken und die verkehrstechnischen Einrichtungen für die Inbetriebnahme des Seitenstreifens zu ergänzen bzw. neu zu erstellen.

Wegen der hohen Verkehrsbelastung wurden während der gesamten Bauzeit sechs Fahrstreifen aufrechterhalten. Bei der Konzeption der komplexen Bauabläufe sollten Bauzeit, Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit möglichst minimiert werden. Die Bauabwicklung erfolgte daher mit sehr straffen Zeitvorgaben, es wurde an sieben Tagen pro Woche rund um die Uhr gebaut.

Verkehr



Das neue Personentransport-
system am Flughafen München

Der vollautomatische PTS-Zug
bewegt sich auf gummibereiteten
Rädern. Eine in der Mitte
verlaufende Schiene versorgt die
Bahn mit Strom.



Die Züge des PTS verkehren fahrerlos zwischen dem Terminal 2 und dem Satelliten-Terminal.

Personentransportsystem am Flughafen München

Mit der Inbetriebnahme des neuen Satelliten-Terminals am 26. April 2016 ist auch das neue Personentransportsystem (PTS) am Flughafen München in Betrieb gegangen. Das PTS stellt die Verbindung zwischen dem Terminal 2 und dem neuen Satelliten-Terminal dar und bietet den Flugreisenden eine komfortable Beförderung bei kürzester Fahrzeit zwischen den beiden Terminal-Gebäuden.

Ausgelegt ist das neue Satelliten-Terminal für 11 Millionen zusätzliche Flugreisende. Um diese Masse an Passagierströmen bewältigen zu können, ist ein hochleistungsfähiges Transportsystem erforderlich. Die modern gestalteten Fahrzeuge kommen aus dem Hause Bombardier und tragen die Bezeichnung „INNOVIA APM 300“. Jeweils vier Fahrzeuge bilden einen PTS-Zug.

Das PTS kann pro Stunde 10.900 Fahrgäste je Richtung befördern. Die Fahrtzeit beträgt bei einer Fahrgeschwindigkeit von rund 25 km/h nur ca. eine Minute. Der PTS-Zug verkehrt vollautomatisch und fahrerlos durch einen knapp 400 Meter langen unterirdischen

Tunnel unterhalb des Vorfelds zwischen dem Terminal 2 und dem neuen Satelliten-Terminal. Hierbei fährt dieser nicht auf klassischen Rädern mit Spurkranz und auf Schienen, wie z. B. die innerstädtischen U-Bahnen in München und Nürnberg, sondern rollt auf großen gummibereiteten Rädern auf einer Betonfahrbahn. Allerdings sorgt eine mittig verlaufende Schiene für eine korrekte Spurführung des PTS und versorgt den Zug gleichzeitig mit Strom. Über die ebenfalls im Untergrund eingerichtete Betriebsleitstelle wird der Betrieb ständig überwacht.

Alle Flugreisenden mit Abflug im Terminal 2 haben die Möglichkeit das PTS zu nutzen um einen Abstecher in das neue Satelliten-Terminal zu unternehmen und anschließend mit dem PTS wieder in das Terminal 2 zurückzufahren. Beispielsweise um die dortigen Einkaufs- und Gastronomieangebote in Anspruch zu nehmen, oder um das automatisierte Fahren mit der neuen U-Bahn zu erleben.

An Stelle eines abgetrennten Führerstandes tritt ein großes Panoramafenster, von welchem aus die sehr kurzweilige Fahrt in dem beleuchteten Tunnel bestaunt werden kann.



Der Neubau der Seilbahn Zugspitze wird die 1963 in Betrieb genommene Eibsee-Seilbahn ersetzen. Eröffnungstermin für die neue Seilbahn ist der 21. Dezember 2017.



Antriebsseilscheibe mit Bremse für die neue Seilbahn Zugspitze mit CE-Kennzeichnung. Mit dieser Kennzeichnung bestätigt der Bremsenhersteller, dass die neue Seilbahnbremse den europäischen Vorgaben entspricht.

Neue Seilbahnverordnung der EU

Am 9. März 2016 haben der Präsident des Europäischen Parlaments und die Präsidentin des Europäischen Rates die neue europäische Seilbahnverordnung unterzeichnet. Dies ist für den Tourismusstandort Bayern von besonderer Bedeutung, da moderne und sichere Seilbahnen ein entscheidender Standortfaktor für die touristische Erschließung eines Gebirges sind.

Nach der neuen Verordnung sind die Mitgliedsstaaten auch weiterhin für die Genehmigung und Aufsicht von Seilbahnen zuständig. Lediglich für Teilsysteme und Sicherheitsbauteile finden umfassende europäische Regelungen Anwendung. Das verkürzt die Entscheidungsprozesse erheblich. Bewährt hatte sich bereits in der Vergangenheit eine Konformitätsbewertung unter Einschaltung von externen Prüfstellen wie z. B. dem TÜV-Süd. Sie wurde nun mit der neuen Verordnung auf den Seilbahnsektor passgenau zugeschnitten.

Die Europäische Union berücksichtigte bei ihrer Entscheidung zahlreiche fachliche

Stellungnahmen und Vorschläge Bayerns. Schon im Vorfeld hatte sich Innenminister Joachim Herrmann stark für die Überarbeitung des europäischen Seilbahnrechts eingesetzt. Hilfreich waren dabei auch die traditionell guten Beziehungen des bayerischen Innenministeriums zu den europäischen Seilbahnbehörden. Sowohl Österreich, als auch Italien und Frankreich hatten die bayerischen Vorschläge begrüßt und im Rat unterstützt.

Die neue Verordnung sieht auch eine Vereinfachung bei der zukünftigen technischen Genehmigung von Materialeilbahnen vor, die zu Berg- und Schutzhütten führen. Die neue Verordnung trat nach ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt am 20. April 2016 in Kraft.



Bahnland Bayern – Mittlerweile betreiben neben der DB auch andere Unternehmen im Auftrag der BEG Schienennetze in Bayern.

20 Jahre Bayerische Eisenbahngesellschaft

Mehr Qualität und Leistung auf Bayerns Schienen

Züge, die öfter fahren und mehr Komfort bieten – das ist in Bayern bereits weitgehend Realität. Dies ist der Erfolg der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG).

Als die BEG im Jahr 1996 ihre Arbeit aufnahm, war der Schienenverkehr in Bayern noch von Zügen aus den sechziger und siebziger Jahren geprägt. 20 Jahre später gehören im Regionalverkehr niederflurige, barrierefreie und klimatisierte Fahrzeuge weitestgehend zum Standard. Im gleichen Zeitraum hat die BEG das Angebot auf der Schiene um knapp 50 Prozent erhöht. Und das, obwohl die für die Bestellung des Regionalverkehrs verfügbaren Finanzmittel gesunken sind.

Die Ursprünge der BEG liegen in der Bahnreform von 1994. Die meisten verbinden damit die Umwandlung der Behörde Bundesbahn in das privatwirtschaftliche Unternehmen Deutsche Bahn AG. Doch mindestens so folgenreich war ein weiterer Aspekt der

Bahnreform: Seit 1996 liegt der öffentlich bezuschusste Regional- und S-Bahnverkehr nicht mehr beim Bund, sondern in der Verantwortung der Länder. Der Bund stellt die Mittel jedoch weiterhin zur Verfügung. Der bayerische Regional- und S-Bahnverkehr finanziert sich so zur Hälfte aus Steuergeldern und zur Hälfte aus Fahrgelderlösen.

Bayern nutzte die neue Gestaltungsfreiheit nach der Bahnreform und gründete die BEG, die die Bahnstrecken in Bayern im Wettbewerb vergibt. Mehr Wettbewerb bringt bestmögliche Leistung zum günstigsten Preis. Die Einsparungen können dann genutzt werden, um mehr und komfortablere Züge fahren zu lassen.

Im Auftrag des Freistaats plant, finanziert und kontrolliert die BEG den Regionalverkehr in Bayern. Ziel ist es, das Bahnland Bayern für die Fahrgäste so attraktiv wie möglich zu machen und dabei die Finanzmittel so effektiv wie möglich einzusetzen. Sie legt fest, wie die Mittel für den Regional- und S-Bahn-Verkehr genutzt werden, wo in welchem Takt die Züge mit welchen Qualitätsanforderungen fahren. Sie organisiert die Ausschreibungsverfahren, wählt den Anbieter mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis aus und überprüft regelmäßig die Qualität der erbrachten Verkehrsleistungen.

Bayerns größte Baustelle in Sachen Barrierefreiheit: der Würzburger Hauptbahnhof



Blick auf die beengte Baustelle zwischen den Gleisen



Barrierefreiheit an Bahnhöfen

Relevant bei der Diskussion um die Barrierefreiheit an den Verkehrsstationen ist nicht der Anteil der barrierefrei ausgebauten Bahnhöfe, sondern der Anteil der Ein- und Aussteiger, die davon profitieren. Dieser liegt in Bayern aktuell bei 71 % im Schienenpersonennahverkehr. Das ist schon ein beachtlicher Wert. Das Bahnland Bayern soll aber noch attraktiver und sozialer werden.

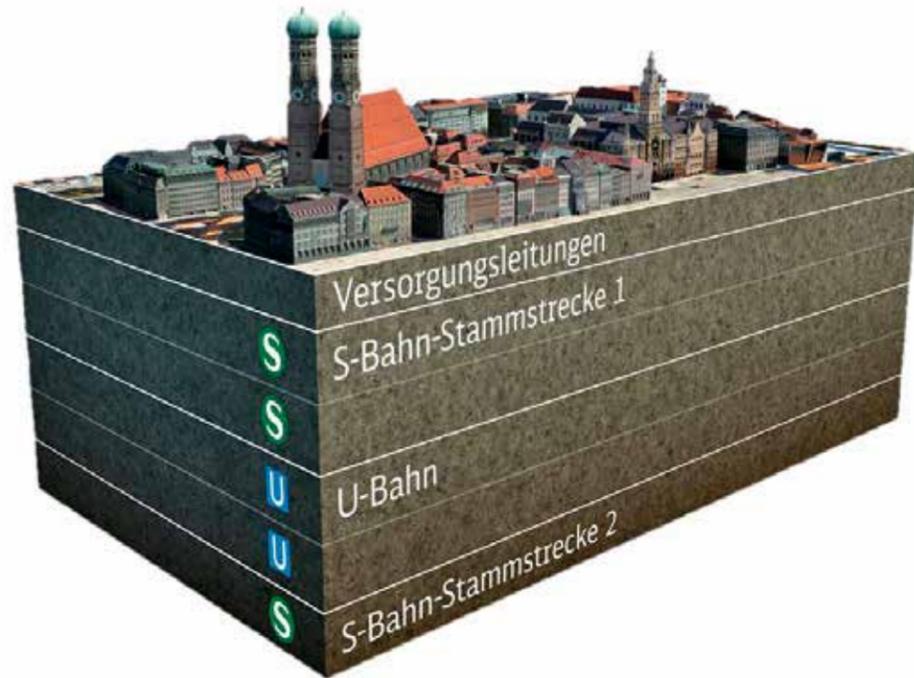
Deshalb engagiert sich Bayern seit Jahren in erheblichem Maße beim barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen, obschon die finanzielle Verantwortung gemäß Grundgesetz beim Bund liegt.

Mit dem Bayerischen Aktionsprogramm für Barrierefreie Stationsinfrastruktur 2021 (BABS I 21) soll der Anteil der Ein- und Aussteiger, die von barrierefrei ausgebauten Bahnhöfen profitieren, bis 2021 auf 82 % erhöht werden. Die Absichtserklärung dies umzusetzen, hat Staatsminister Joachim Herrmann gemeinsam mit dem damaligen Bahnchef Dr. Rüdiger Grube im Dezember 2016 unterzeichnet.

An 115 zusätzlichen bayerischen Bahnhöfen und Haltepunkten soll bis 2021 barrierefreies Ein- und Aussteigen möglich werden. Für weitere 90 Bahnhöfe werden Planungen für den barrierefreien Ausbau vorangetrieben. Damit wird ein Investitionsvolumen von über 500 Millionen Euro ausgelöst.

Herzstück der Offensive ist das Bayern-Paket II, in das der Freistaat für die Herstellung der Barrierefreiheit bei acht Bahnhöfen und die Planung bei vier Stationen zwischen 2019 und 2021 insgesamt rund 100 Millionen Euro investieren wird.

Auch 2016 gab es bedeutende Fortschritte beim barrierefreien Umbau bayerischer Bahnhöfe. Mit dem Umbau des Passauer Hauptbahnhofs im Sommer konnte ein wichtiger Knotenbahnhof im ostbayerischen Raum eingeweiht werden. Die größte laufende Baumaßnahme ist der Umbau des Würzburger Hauptbahnhofs. Hier investiert die Deutsche Bahn mit umfangreicher Förderung der Obersten Baubehörde über 40 Millionen Euro, um unter anderem einen neuen Bahnhofstunnel und Aufzüge zu den Bahnsteigen herzustellen.



Schnitt Münchner Untergrund
Anordnung der zweiten
S-Bahn-Stammstrecke

S-Bahn-Stammstrecke München

Die Staatsregierung hat am 21. Dezember 2016 im Rahmen des „Bahngipfels“ die sogenannte „Durchfinanzierungserklärung“ gegenüber der Deutschen Bahn erklärt und damit die Gesamtfinanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München gesichert. Die Vereinbarung regelt, dass der Bund 60 % der förderfähigen Kosten der zweiten Stammstrecke übernimmt, die teilweise von Bayern vorfinanziert werden, um das Projekt schnellstmöglich zu realisieren.

Am 15. Dezember 2016 hat der Landtag den Haushaltsplan des Freistaats für die Haushaltsjahre 2017 und 2018 beschlossen, der die von der Deutschen Bahn ermittelten Gesamtkosten für die zweite Stammstrecke in Höhe von 3,85 Milliarden Euro berücksichtigt. Damit wurden die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der zweiten Stammstrecke geschaffen.

Mit heute deutlich über 800 000 Fahrgästen täglich und mehr als 20 Millionen Zugkilometern im Jahr blickt die Münchner S-Bahn auf eine Erfolgsgeschichte zurück.

Nach rund 45 Jahren stößt das bestehende S-Bahn-System, ursprünglich nur auf 240 000 Fahrgäste ausgelegt, mit dem 4,3 Kilometer langen Stammstreckentunnel an seine Leistungsgrenzen. Um die bestehende Stammstrecke zu entlasten, wird auf rund zehn Kilometern zwischen den Bahnhöfen Laim im Westen und Leuchtenbergring im Osten eine zweite Stammstrecke mit einem sieben Kilometer langen Tunnel gebaut.

Die Deutsche Bahn hat gemeinsam mit den Münchner Stadtwerken bereits mit den ersten Vorabbaumaßnahmen am Hauptbahnhof begonnen. Der offizielle Startschuss für das Projekt erfolgte mit dem Spatenstich am 5. April 2017, dem Beginn der Vorabbaumaßnahmen am Marienhof. Ab 2018 werden voraussichtlich die Hauptbaumaßnahmen für die zweite Stammstrecke starten.

Bürger, insbesondere auch Anwohner entlang der Baustellen für die zweite Stammstrecke, können sich seit April 2017 in einem Bürgerbüro am Marienhof umfassend informieren. Das Bürgerbüro ist Bestandteil des zwischen Freistaat und Deutscher Bahn vereinbarten umfassenden Kommunikationskonzeptes zur zweiten Stammstrecke und den dazu notwendigen Baumaßnahmen.



Kurze Wege, schneller Umstieg:
B+R-Anlage in Höhenkirchen-
Siegertsbrunn

Radverkehr

Fahrradkommunalkonferenz 2016

Der Radverkehr in Deutschland nimmt erfreulicherweise stetig zu, dabei sind Regionen und Kommunen wichtige Vorreiter. Zum Erfahrungs- und Ideenaustausch haben sich im November 2016 in Erlangen rund 300 Fachleute aus ganz Deutschland zur 10. Fahrradkommunalkonferenz getroffen. Die Konferenz wird jährlich vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) in Zusammenarbeit mit einem Bundesland und einer Kommune durchgeführt. Gastgeber waren 2016 der Freistaat Bayern und die Stadt Erlangen.

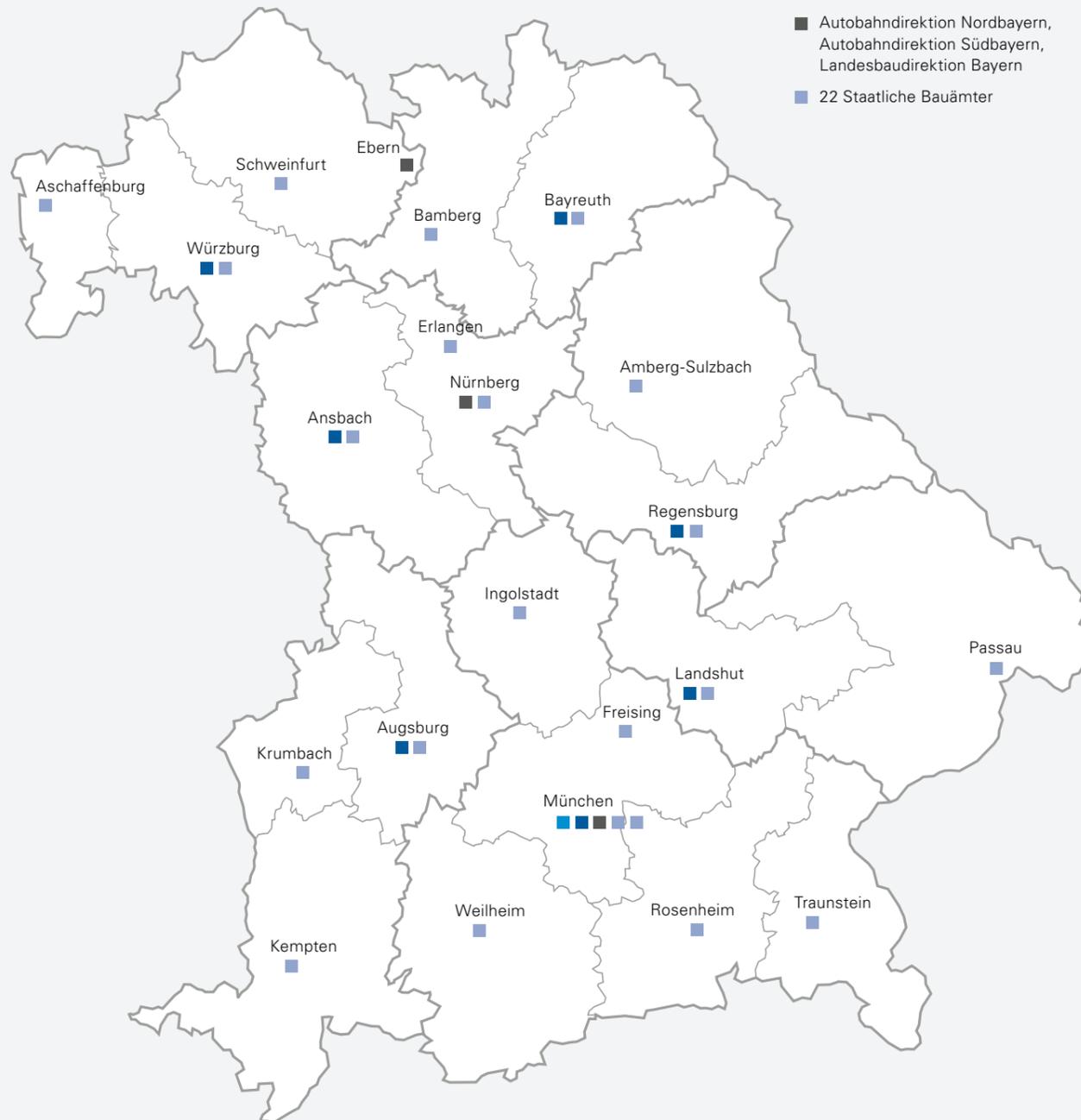
Die Fahrradkommunalkonferenz stand unter dem Motto „Innovationen im Radverkehr“. Das vielfältige Spektrum der Konferenz reichte von Radschnellwegen, wirksamer Kommunikation, Wirtschaftspotenzialen des Fahrrads bis hin zu internationalem Erfahrungsaustausch. Deutlich wurde, dass sich das Radfahren durch Elektromobilität und Digitalisierung verändern wird und dass für die Mobilität der Zukunft die Vernetzung von Fahrrad und öffentlichem Personennahverkehr sehr wichtig ist.

Mit dem Rad zum Bahnhof (B+R)

Eine vernetzte und umweltfreundliche Verkehrspolitik ist wichtig und zukunftsweisend. Das Fahrrad eignet sich ideal in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln, z. B. im Alltag auf dem Arbeitsweg bis zum nächsten Bahnhof. An Bahnhöfen müssen dafür geeignete Abstellanlagen in ausreichender Anzahl und hoher Qualität vorhanden sein. Für den Bau von Bike-and-Ride (B+R)-Anlagen sind seit der Bahnreform im Jahr 1994 die Kommunen zuständig. Sie erhalten dafür eine Förderung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Die Oberste Baubehörde hat gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK Bayern), der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), der P+R GmbH München, der Technischen Universität München und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) die Broschüre „Mit dem Rad zum Bahnhof – Planung, Bau und Unterhalt von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen“ entwickelt. Die Fachbroschüre informiert über Fahrradabstellanlagen und gibt Kommunen praktische Hilfestellungen zu Planung, Bau und Unterhalt von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

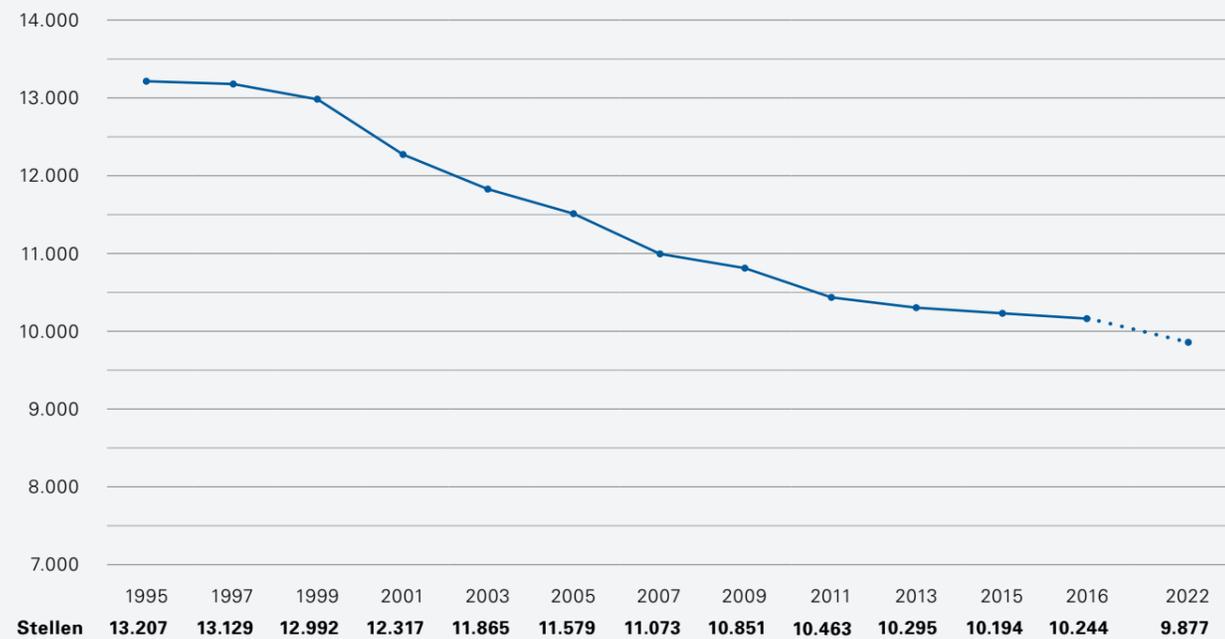
- Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
- 7 Bauabteilungen der Regierungen
- Autobahndirektion Nordbayern, Autobahndirektion Südbayern, Landesbaudirektion Bayern
- 22 Staatliche Bauämter



Personal

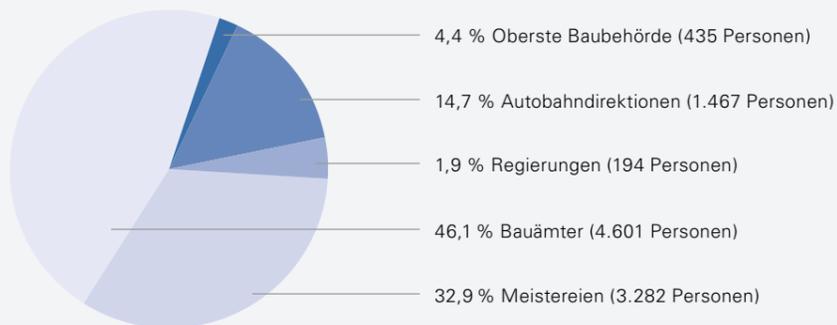
Stellenentwicklung 1995–2002

Die Zahlen für 1995–2016 sind den jeweiligen Haushaltsplänen des Einzelplans 03B entnommen



Als Abbauziel aus Verwaltung 21 und weiteren Abbauverpflichtungen sollen bis 2022 nur noch 9.877 Mitarbeiter in der Staatsbauverwaltung arbeiten.

Personalverteilung in der Staatsbauverwaltung (Stand Dezember 2016) (9.979 Personen)



Bauvolumen

Bau- und Fördervolumen 2016

Übersicht Entwicklung von 2000–2016 (in Mio. Euro)

	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016
Staatliche Baumaßnahmen	2.312	2.349	2.390	2.462	2.789	3.092	2.960	3.177	3.685
Förderung nichtstaatl. Baumaßnahmen	2.095	2.246	1.349	1.228	1.478	1.444	1.205	1.878	2.502
Mitwirkung bei Fördermaßnahmen	1.921	2.324	2.060	2.047	2.163	3.015	2.866	2.642	3.705
Summe Gesamt	6.329	6.919	5.799	5.737	6.430	7.551	7.031	7.697	9.892

Übersicht 2016 (in Mio. Euro)

		Ausgaben	davon Bund- und EU-Mittel	Bewilligungen	Erzieltes Bauvolumen
Staatliche und sonstige durch die Staatsbauverwaltung ausgeführte Baumaßnahmen					
Hochbau	Staatlicher Hochbau	1.067	118	0	1.067
	Hochbau Bund	357	357	0	357
	Hochbau für Dritte	50	0	0	50
	Summe Staatlicher Hochbau	1.474	475	0	1.474
Straßen- und Brückenbau	Staatsstraßen	380	4	0	380
	Bundesfernstraßen	1.773	1.631	0	1.773
	Kreisstraßen und sonst. Betreuungsstr.	58	0	0	58
	Summe Straßen- und Brückenbau	2.211	1.635	0	2.211
Summe Staatliche Baumaßnahmen		3.685	2.110	0	3.685

Förderung nichtstaatlicher Baumaßnahmen

Wohnungs-, Städtebau	Wohnraumförderung	132	43	465	1.042
	Modernisierungsprogramm	3	0	103	120
	Studentenwohnraumbau	36	0	50	122
	Städtebau	196	95	330	423
	Aufbauhilfefonds (Schäden an Wohngebäuden)	54	54	64	80
	Jahrtausendhochwasser (Schäden an Wohngebäuden)	8	0	22	28
	Energetische Sanierung (KinvFG)	1	1	254	282
	Summe Wohnungs-, Städtebau	430	193	1.288	2.097
	Straßenbau	Kommunaler Straßenbau	146	113	146
Staatsstraßen in kommunaler Sonderbaulast		28	0	28	35
Summe Straßenbau		174	113	174	285
Öffentlicher Personen-nahverkehr und Schienenpersonen-nahverkehr	Bay. Gemeindeverkehrsfinanzierungs-gesetz (GVFG)	29	0	29	63
	Bundes GVFG	21	21	0	0
	Regionalisierungsmittel	55	0	52	57
	Summe SÖPNV	105	21	81	120
Summe Förderung nichtstaatlicher Baumaßnahmen		709	327	1.543	2.502

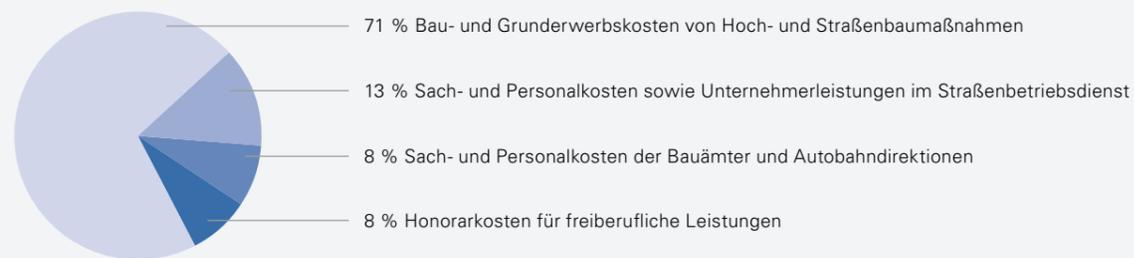
Mitwirkung bei der Förderung nichtstaatlicher Baumaßnahmen als fachlich zuständige Verwaltung

Hochbau	Krankenhäuser, Schulen, Kindergärten, Schul- und Breitensportanlagen	3.445
	Zuwendungsbaumaßnahmen des Bundes	185
Straßenbau	Kommunaler Straßenbau	75
Summe Mitwirkung bei Fördermaßnahmen		3.705

Summe Gesamt	9.892
---------------------	--------------

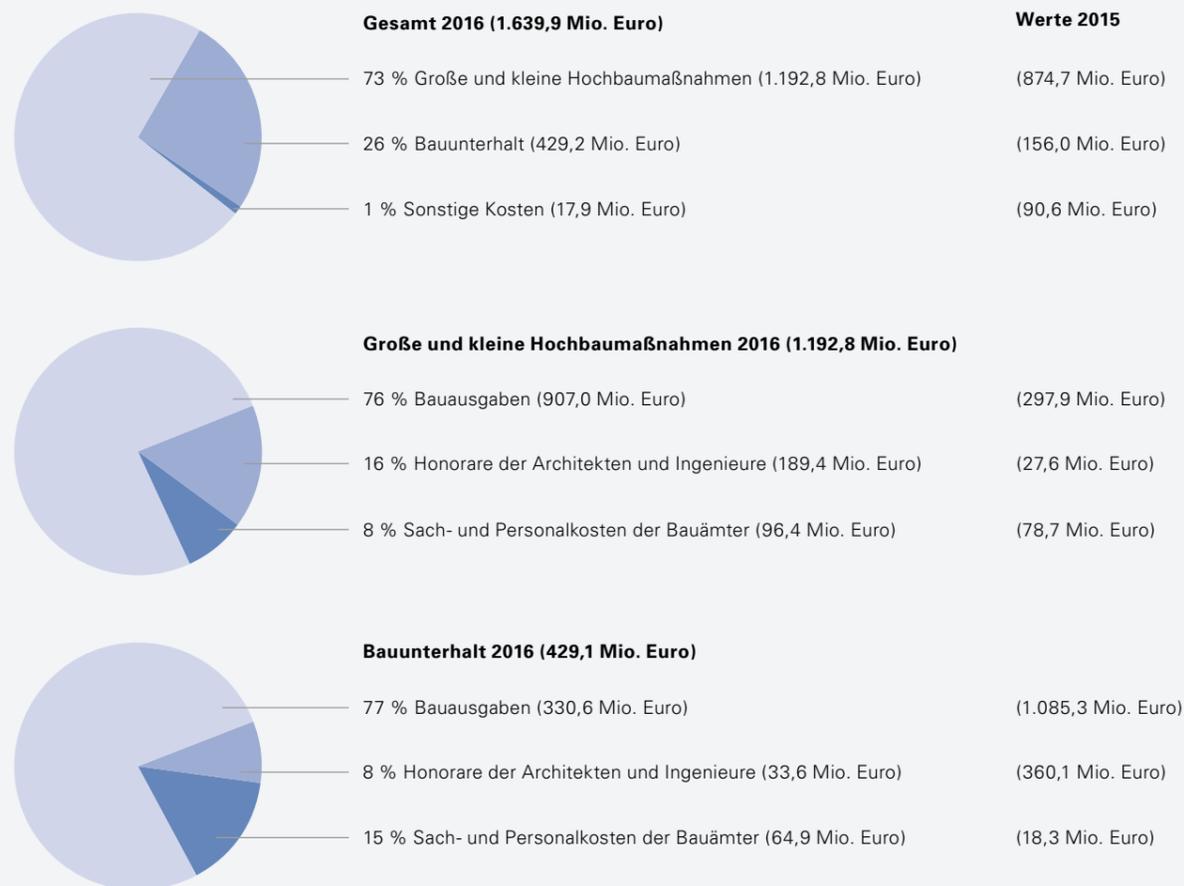
Bauvolumen

Kostenstruktur im Hoch- und Straßenbau



Staatlicher Hochbau

Bauausgaben im Staatlichen Hochbau 2016



Die Werte sind wegen der unterschiedlichen Zuordnung und Gliederung der Baunebenkosten nicht direkt mit der Tabelle „Bauausgaben und Baunebenkosten im Staatlichen Hochbau“ vergleichbar.

Sonstige Kosten sind Kosten von Tätigkeiten, die nicht direkt mit Baumaßnahmen zusammenhängen: z.B. Baufachliche Liegenschaftsbetreuung und Projektentwicklung, Allgemeine Baufachliche Angelegenheiten (Wertermittlungen, Mitwirkung bei Zuwendungsbaumaßnahmen u.a.).

Staatlicher Hochbau

Bauausgaben im Staatlichen Hochbau 2016 (in Mio. Euro)

	Bauunterhalt	Kleine Baumaßnahmen	Große Baumaßnahmen	Bauausgaben gesamt
Bund				
Bauausgaben	29,7	56,1	91,9	177,7
Baunebenkosten				52,5
Bauausgaben Dritte (Bund)	87,1	14,2	12,0	113,3
Baunebenkosten Dritte (Bund)				13,3
Summe	116,8	70,3	103,9	356,8
Land				
Gesamtausgaben*	229,5	164,1	673,1	1.066,7
Gesamtausgaben Dritte (Land)*	9,6	18,1	22,5	50,2
Summe	239,1	182,2	695,6	1.116,9
Bund und Land	355,9	252,5	799,5	1.473,7

*incl. Baunebenkosten

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.

Dritte (Bund): z. B. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

Dritte (Land): z. B. Kurverwaltungen, Öffentlich-Rechtliche Stiftungen

Bauausgaben im Staatlichen Hochbau nach Regierungsbezirken 2016 (in Mio. Euro)

Regierungsbezirk	Bauunterhalt	Kleine Baumaßnahmen	Große Baumaßnahmen	Bauausgaben gesamt
Oberbayern	140,4	90,9	403,4	634,7
Niederbayern	19,7	21,1	32,5	73,3
Oberpfalz	39,1	36,3	106,0	181,4
Oberfranken	33,8	22,7	48,1	104,6
Mittelfranken	37,6	20,7	105,0	163,3
Unterfranken	43,5	34,7	105,0	183,2
Schwaben	41,8	26,1	65,3	133,2
Summe	355,9	252,5	865,3	1.473,7

Vergabestatistik Staatlicher Hochbau 2016

(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 ≥ 10.000 Euro								
unterhalb des EU-Schwellenwertes	1.579	828	2.407	21	3	24	2.431	
mit NATO und Gaststreitkräfte	1.836	818	2.654	12	3	15	2.669	
Freihändige Vergabe	1.786	647	2.433	144	40	184	2.617	
Anzahl 1	5.201	2.293	7.494	177	46	223	7.717	
oberhalb des EU-Schwellenwertes	479	108	587	6	8	14	601	
Offenes Verfahren	9	0	9	2	0	2	11	
Nichtoffenes Verfahren	35	4	39	3	0	3	42	
Verhandlungsverfahren	523	112	635	11	8	19	654	
Anzahl 2								
II. Aufträge < 10.000 Euro								
Anzahl 3	47.617	9.586	57.203	9.010	1.075	10.085	67.288	
Gesamt	(Anzahl 1+2+3)	53.341	11.991	65.332	9.198	1.129	10.327	75.659

Staatlicher Hochbau

2016 begonnene Projekte (> 5 Mio.Euro)

	Mio. Euro	
Staatliches Bauamt Ansbach	Verwaltungsgericht Ansbach, Generalsanierung des Dienstgebäudes	10,5
	Landesfinanzschule Ansbach, Erweiterung des Finanzcampus	53,8
Staatliches Bauamt Aschaffenburg	Landespolizei Aschaffenburg, Neubau Dienstgebäude in Hösbach für Verkehrs- und Autobahnpolizei	8,3
Staatliches Bauamt Augsburg	Bayernkolleg Augsburg – Generalsanierung des ehem. Pädagogischen Hochschule	29,8
	Universität Augsburg, Errichtung eines Gebäudes für Materials Resource Management	43,2
	Universität Augsburg, Sanierung und Umbau Geb. F1–F5, Eichleitnerstr. 30, 2. Teilbaumaßnahme	8,7
	JVA Kaishheim, Neubau eines Versorgungszentrums und einer Sporthalle sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit	28,3
Staatliches Bauamt Bamberg	Erweiterungsbau für das Staatsarchiv Bamberg	9,1
	Aus- und Fortbildungszentrum (Phase I) Bundespolizei Bamberg	37,2
	Universität Bamberg, Neubau eines Büro- und Seminargebäudes am Schillerplatz	6,5
Staatliches Bauamt Bayreuth	Hochschule für angewandte Wissenschaften Hof, Errichtung eines Technikums am Standort Münchberg	7,8
Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg	Universität Erlangen-Nürnberg, Sicherheits- und Umbaumaßnahmen zur Verbesserung der Lehr- und Forschungsbedingungen im Bereich Elektrotechnik	19,8
	Universität Erlangen-Nürnberg, IZNF – Errichtung eines Forschungsbaus für ein Interdisziplinäres Zentrum für nanostrukturierte Filme des Exzellenzclusters (EAM) „Engineering of Advanced Material“	41,7
	Universität Erlangen-Nürnberg, Technische Fakultät, Neubau Parkhaus Chemikum mit Erschließung auf dem Campus Südgelände, 1. Teilbaumaßnahme	11,0
	Technische Hochschule Nürnberg Georg-Simon-Ohm, Neubau für Rechenzentrum und Zentralbibliothek	41,7
	Universität Erlangen-Nürnberg, Sanierung des Altbaus der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät, Lange Gasse 20 in Nürnberg, 1. Bauabschnitt (BA)	27,4
	Universität Erlangen-Nürnberg, Technische Fakultät, Neuordnung der Wärmeversorgung und der verkehrstechnischen Erschließung auf dem Campus Südgelände, 2. Teilbaumaßnahme	7,0
Staatliches Bauamt Kempten	General-Oberst-Beck-Kaserne Sonthofen, Sanierung, Anpassung Geb. 6+7	25,6
	General-Oberst-Beck-Kaserne Sonthofen, Sanierung, Anpassung Geb. 9+10	15,9
	General-Oberst-Beck-Kaserne Sonthofen, Sanierung, Anpassung Geb. 4	14,6
	General-Oberst-Beck-Kaserne Sonthofen, Sanierung, Anpassung Geb. 5	17,8
	General-Oberst-Beck-Kaserne Sonthofen, Sanierung, Anpassung Geb. 8	14,8
	General-Oberst-Beck-Kaserne Sonthofen, Sanierung, Anpassung Geb. 11–13	12,8
	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kaufbeuren, Neubau Amtsgebäude	10,8
Staatliches Bauamt Krumbach	Hochschule für angewandte Wissenschaften Neu-Ulm, Erweiterungsbau für Studiengang Wirtschaft und zentrale Einrichtungen, 2. Bauabschnitt	26,1
Staatliches Bauamt München 1	Generalsanierung des Amerikahauses in München	19,9
	Universität der Bundeswehr Neubiberg, Neubau einer Schwimmhalle	11,6
	Universität der Bundeswehr Neubiberg, Neubau Unterkünfte	19,4
	Universität der Bundeswehr Neubiberg, Grundinstandsetzung Gebäude 150	14,9
	JVA München-Stadelheim, Brandschutzmaßn. und Instandsetzung der betriebstechnischen Anlagen	6,9
Staatliches Bauamt München 2	Klinikum der Universität München, Behebung von Brandschutzmängeln im Gesamtgebäude Großhadern, 2. Teilbaumaßnahme, Ertüchtigung der Rettungswege und Löschwasserversorgung	40,5
	Ludwig-Maximilians-Universität München, Erschließung Entwicklungscampus Königinstraße	7,6
	Ludwig-Maximilians-Universität München, Schaffung einer Zentralbibliothek für die Philologischen Fächer (Philologicum)	38,0
	Ludwig-Maximilians-Universität München, Neubau eines Gebäudes für Physik im Zusammenhang mit dem Forschungsnetzwerk Solar Technologie go hybrid am Standort Königinstraße	26,0
	Technische Universität München, Sanierungs-, Anpassungs-, Brandschutz- und Energiesparmaßnahmen im Stammgelände München, 3. Bauabschnitt, 2. Teilbaumaßnahme	8,8
	Technische Universität München, Neubau für ein Studierendenzentrum am Standort Garching	7,1
	Ludwig-Maximilian-Universität, Neubau einer Essensversorgungseinrichtung, Campus Martinsried	7,2
Staatliches Bauamt Nürnberg	Otto-Lilienthal-Kaserne, Ver- und Entsorgung, Außen- und Verkehrsanlagen	37,2
	Otto-Lilienthal-Kaserne, Anpassung des Kompanie- und Funktionsbereichs für Feldjäger	9,4
	Otto-Lilienthal-Kaserne, Abriss und Herrichten für Baufeld Offiziersschule der Luftwaffe	18,3

	Mio. Euro	
Staatliches Bauamt Passau	Landespolizei Passau, Neubau eines Dienstgebäudes an der Karlsbader Straße	50,0
	Technologie- und Förderzentrum im Kompetenzzentrum für Nachwuchsende Rohstoffe Straubing, Neubau Bürogebäude und Informations-/Beratungszentrum	20,0
Staatliches Bauamt Regensburg	Landespolizei Regensburg, Generalsanierung Dienstgebäude und Schaffung von Parkplätzen, 2. BA	16,4
	Ostbayerische Technische Hochschule Regensburg, Aufbau einer Kälteversorgung	7,2
Staatliches Bauamt Rosenheim	Instandsetzung der Katholischen Pfarr- und Wallfahrtskirche Tuntenhausen	7,9
	Errichtung eines Sudetendeutschen Museums in München, Hochstr. 8	21,6
Staatliches Bauamt Schweinfurt	Truppenübungsplatz Wildflecken, Herstellung Teil Platzrandstraße	5,9
Staatliches Bauamt Würzburg	Universität Würzburg, Errichtung eines Neubaus für die Graduate School of Life Science	6,0

2016 übergebene Projekte (> 5 Mio.Euro)

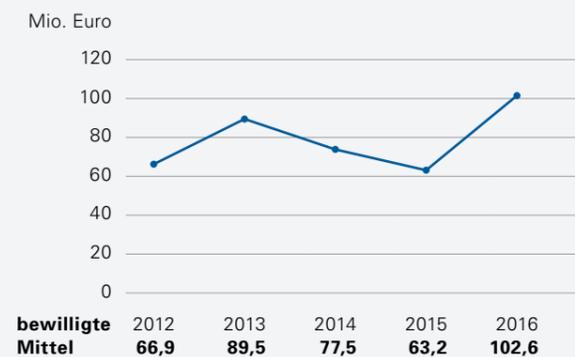
	Mio. Euro	
Staatliches Bauamt Amberg-Sulzbach	Finanzamt Waldsassen, Sanierung Dienstgebäude Johannisplatz 13 und Basilikaplatz 10	8,3
	Truppenübungsplatz Grafenwöhr-Ostlager, Neubau Unterkunftsgebäude 730	15,7
Staatliches Bauamt Bamberg	JVA Ebrach, Umbau Gebäude „Alte Mühle“ sowie Kanalsanierung und Erneuerung Sportplatz, 1.+2. Teilbaumaßnahme	6,6
Staatliches Bauamt Bayreuth	Universität Bayreuth, Errichtung Forschungsbau (NMR-Spektrometer)	12,1
Staatliches Bauamt Erlangen-Nürnberg	Universität Erlangen-Nürnberg, Anpassungsmaßnahmen Ulrich-Schalk-Str. 3 für LS Biomaterialien u. Medizinische Biotechnologie, Neubau Laborgebäude mit Reinraum	12,4
Staatliches Bauamt Ingolstadt	Hochschule für angewandte Wissenschaften, FH Ingolstadt, Errichtung eines Forschungsbaus (CARISSMA)	26,3
Staatliches Bauamt Krumbach	Finanzamt München, Bearbeitungsstelle Höchstädt an der Donau	11,1
	Amtsgericht Günzburg, Neubau eines Gerichtsgebäudes	16,2
Staatliches Bauamt Landshut	Truppenunterkunft Feldkirchen, Einrichtung Wartezentrum	8,3
	Neubau des Staatsarchivs Landshut	24,3
Staatliches Bauamt München 1	Max-Josef-Stift München – Errichtung eines Erweiterungsbaus für eine Aula, Bibliothek und Fachklassenräume	9,4
	Staatseigenes Anwesen München Karolinenplatz 4, Sanierung und Adaption des Gebäudes D einschl. Herstellung von Sicherheitseinrichtungen	14,9
	Fachhochschule für öffentliche Verwaltung und Rechtspflege, Sanierung des West- und Osttrakts im ehem. Kloster Fürstenfeld, 4. Bauabschnitt	22,6
	Staatseigenes Anwesen München, Infanteriestraße 7 und 7a, Grundlegende Sanierungs- und Umbaumaßnahmen für staatliche Verwaltungszwecke	14,7
	Neubau eines Verwaltungsgebäudes für Teile des Bayer. Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr auf dem Grundstück der Obersten Baubehörde	15,0
	Justizgebäude (OLG) München, Prielmayerstr. 5, Brandschutz- und Sanierungsmaßnahmen	8,0
	JVA München-Stadelheim, Errichtung eines Sitzungssaalgebäudes für Verfahren mit höchster Sicherheitsstufe und einer Einfachturnhalle auf dem umwehrten Gelände der JVA	17,1
Staatliches Bauamt München 2	Deutsches Herzzentrum München, Forschungsneubau	20,0
	Ludwig-Maximilians-Universität München, Neubau eines Forschungszentrums für Molekulare Biosysteme	24,5
	Universität München, Sanierungs- und Brandschutzmaßnahmen in der Anatomischen Anstalt, Pettenkoferstr. 11, 3. Bauabschnitt: Sanierung des Ostflügels	7,6
	Universität München, Lehrstuhl für molekulare Tierzucht und Biotechnologie, Moorversuchsgut Oberschleißheim – Schaffung einer SPF-Tierhaltung für Schweine mit Anpassungsmaßnahmen	7,0
	Ludwig-Maximilian-Universität, Neubau eines Zentrums für neuartige Laseranwendung (CALA) in Garching	72,2
Staatliches Bauamt Nürnberg	Katterbach-Kaserne Katterbach, Neubau Klinik	22,8
Staatliches Bauamt Regensburg	Arnulf-Kaserne Roding, Sanierung Abwasserentsorgung	9,5
	Staatliche Feuerweherschule Regensburg, Erweiterung der Feuerweherschule	26,4
Staatliches Bauamt Würzburg	Bereitschaftspolizei Würzburg, Kanalsanierung	7,0
	Klinikum der Universität Würzburg, Erschließung für Neubau eines Zentrums für Herzinsuffizienz	9,8
	Klinikum der Universität Würzburg, Neubau eines Zentrums für Herzinsuffizienz (DZHI)	49,7
	Universität Würzburg, Institut Hubland, Neubau Nanosystemchemie	8,8

Wohnungswesen und Städtebauförderung

Wohnungsbaugenehmigungen und Wohnungsbaufertigstellungen in Bayern nach Gebäudeart

	Gebäudetyp	Wohnungsbaugenehmigungen			Wohnungsbaufertigstellungen		
		Anzahl	Veränderung gegenüber Vorjahr in %	Anzahl je 1.000 Einw.	Anzahl	Veränderung gegenüber Vorjahr in %	Anzahl je 1.000 Einw.
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	4,4	47.059	14,4	3,8
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	4,6	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	4,8	53.352	3,5	4,3
2016	Neue Ein- und Zweifamilienhäuser	25.655	5,4	2,0	20.637	-7,7	1,6
	Neue Mehrfamilienhäuser	39.311	37,4	3,0	26.286	9,0	2,0
	Baumaßnahmen an bestehenden Gebäuden	8.429	4,8	0,7	6.101	2,5	0,5
	Neue Nichtwohngebäude	1.203	3,2	0,1	969	3,6	0,1
	Insgesamt	74.598	20,0	5,8	53.993	1,2	4,2

Bayerisches Modernisierungsprogramm



Wohnungswesen und Städtebauförderung

Wohnungsbestand in Bayern

Jahr	Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden
1950	1.716.142
1960	2.619.315
1970	3.506.619
1980	4.411.616
1990	4.752.471
2000	5.577.859
2005	5.837.093
2009	5.996.081
2010	6.027.400
2011	6.078.868
2012	6.116.768
2013	6.160.487
2014	6.210.225
2015	6.260.635

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

Wohngeld in Bayern

	2012	2013	2014	2015	2016
Ausbezahltes Wohngeld in Mio. Euro	103,1	84,6	70,5	57,7	98,4
Zahl der reinen Wohngeldempfängerhaushalte	61.703	51.937	44.210	35.872	48.000*
Zahl der Mischhaushalte	7.286	5.532	4.171	3.088	2.500*
Zahl der Wohngeldempfängerhaushalte insgesamt	68.989	57.469	48.381	38.960	50.500*

* Schätzung

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bundesmittel	50,0	50,0	50,0	61,3	120,5	198,1
Landesmittel	155,0	160,0	210,0	158,7	158,7	87,0
Eigenmittel BayernLabo				50,0	100,0	150,0
Zusammen	205,0	210,0	260,0	270,0	379,2	435,1

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

	2012	2013	2014	2015	2016
Eigenwohnungen (Bayer. Wohnungsbauprogramm, Bayer. Zinsverbilligungsprogramm)	3.477	3.767	3.829	3.609	3.416
Mietwohnungen (Bayer. Wohnungsbauprogramm)	1.302	1.560	1.901	2.129	6.534
Heimplätze (Bayer. Wohnungsbauprogramm)	482	571	517	359	398
Modernisierung Mietwohnungen und Heimplätze (Bayer. Modernisierungsprogramm)	1.498	1.853	1.588	1.236	2.285

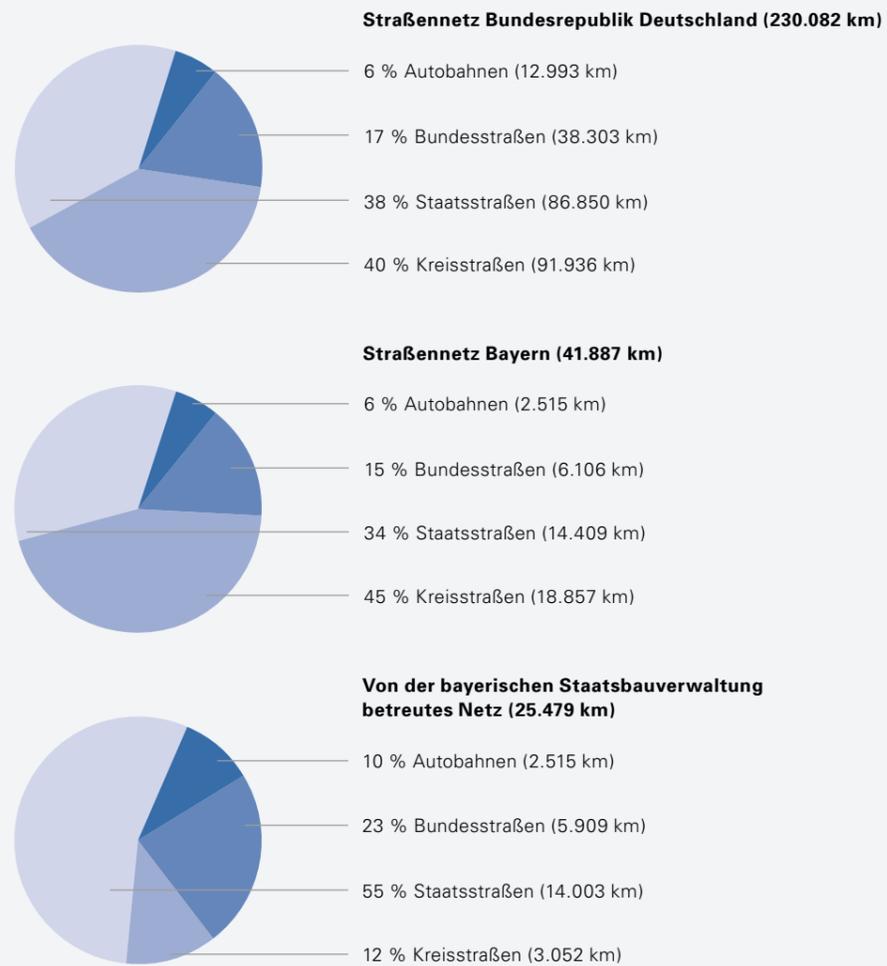
Mittel für die Städtebauförderung in Bayern (in Mio. Euro)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Landesmittel	97	96	124	123	117	142
Bundesmittel	46	46	76	73	66	118
EU-Mittel	14	9	1	8	8	8
Gesamt*	157	151	201	204	191	268

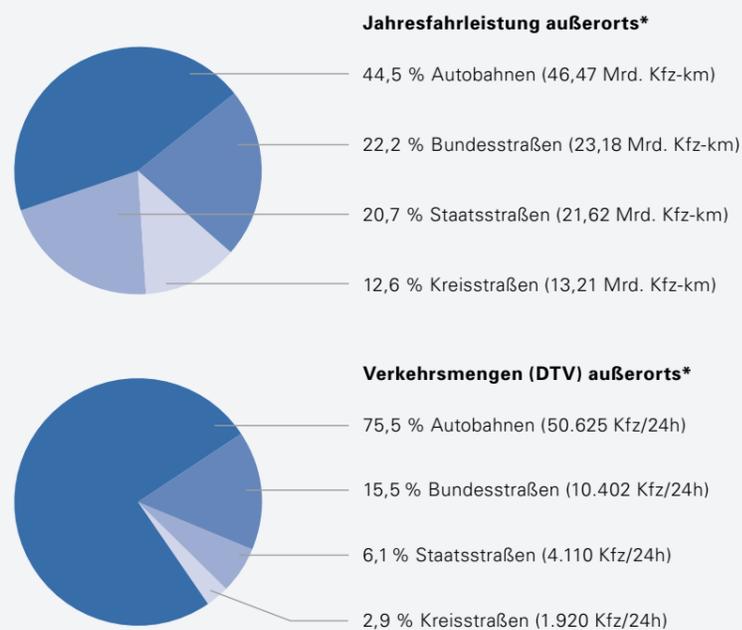
*Der Unterschied zur Summe der Einzelwerte basiert auf Rundungsdifferenzen

Straßen- und Brückenbau

Längenstatistik 2016 der überörtlichen Straßen



Verkehrsstatisik 2016 der überörtlichen Straßen



*vorläufige Hochrechnung

Straßen- und Brückenbau

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



		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bundesfernstraßen	Projekte des Bedarfsplans	438	471	446	466	450	322	327	301	249	380
	Sonstiger Um- und Ausbau	114	112	166	193	147	218	163	162	210	177
	Bestandserhaltung	192	223	402	217	200	370	496	532	554	796
	Betriebsdienst	165	172	187	190	195	190	221	196	201	224
	Planung und Bauleitung	30	33	41	35	29	39	46	37	44	54
Summe		939	1.011	1.242	1.101	1.021	1.139	1.253	1.228	1.258	1.631
Staatsstraßen	Projekte des Ausbauplans	70	87	78	60	49	61	64	61	58	58
	Sonstiger Um- und Ausbau	23	30	33	32	34	27	27	29	36	29
	Bestandserhaltung	74	102	119	96	135	134	126	161	141	153
	Betriebsdienst	104	99	102	111	111	108	112	98	109	104
	Planung und Bauleitung	26	26	27	28	27	28	35	37	40	43
Summe		297	344	359	327	356	358	364	386	384	387
Kommunalstraßenförderung	Bay. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG)	179	150	161	150	140	123	144	147	139	146
	Finanzausgleichsgesetz (FAG)	58	66	64	94	68	65	75	89	86	73
	Summe	237	216	225	244	208	188	219	236	225	219

Straßen- und Brückenbau

Straßen- und Brückenbau

2016 in Bau befindliche Projekte des 7. Ausbauplans für die Staatsstraßen (> 5 Mio. Euro)

Projektbezeichnung	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. Euro)	Jahr der Fertigstellung
Bundesstraßen			
B 2 Ortsumgehung Dettenheim m. 3-str. Ausbau bei Treuchtlingen	4,7	17,6	2017
B 2 Ortsumgehung Oberau	4,2	204,0	2021
B 2 Ortsumgehung Wernsbach	4,1	31,3	2019
B 15 neu Zweibahniger Neubau Ergoldsbach – Essenbach	9,0	182,4	2019
B 15 neu Westtangente Rosenheim (Bauabschnitt 2 bis 4)	7,8	84,2	2020
B 23 Ortsumgehung Saulgrub (Bauabschnitt 2)	1,7	26,4	2016
B 25 Ortsumgehung Greiselbach	3,8	14,2	2020
B 85 Ortsumgehung Neubäu	4,0	18,7	2018/19
B 85 Zweibahniger Ausbau bei Wetterfeld (Tunnel)	3,2	42,4	2017
B 173 Ortsumgehung Zeyern	2,7	15,4	2018/19
B 289 Ortsumgehung Untersteinach	3,0	48,1	2020
B 300 zweibahniger Ausbau Dasing – Aichach (Bauabschnitt 2)	5,0	20,9	2018
B 301 Nordostumfahrung Freising	4,2	28,7	2020
B 472 Ortsumgehung Hohenpeißenberg	5,2	43,1	2017
Summe Gesamtkosten		777,4	

Projektbezeichnung	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. Euro)	Jahr der Fertigstellung
Staatsstraßen			
St 1082 Ortsumgehung Bachhagel – Burghagel	4,2	11,4	2017
St 2045 Ausbau Pöttmes – Grimolzhausen	2,9	5,5	2016
St 2047 Bahnübergangsbeseitigung in Aichach	0,4	11,6	2017
St 2068 Ortsumgehung Weißling	3,2	10,5	2016
St 2080 Ortsumgehung Grafing	2,7	10,7	2017
St 2096 Ortsumgehung westlich Starnberg	3,5	13,8	2018
St 2112 Ortsumgehung Neukirchen und Godlsham	4,7	19,7	2017
St 2117 Rottbrücke Pocking	1,4	6,3	2016
St 2124 Ortsumgehung Plattling (Osttangente)	2,4	48,8	2019
St 2132 Ortsumgehung Hundsdorf	2,0	10,7	2016
St 2149 Verlegung östlich Nittenau	2,8	11,5	2018
St 2190 Ortsumgehung Melkendorf	2,8	11,9	2018
St 2221 Ortsumgehung Unterschwaningen mit Ausbau Unterschwaningen-Cronheim (St 2219)	4,8	8,4	2018
St 2275 Ausbau Mönchstockheim-Donnersdorf	3,8	6,5	2017
St 2303 Ortsumgehung Rieneck	2,9	17,0	2019
St 2305 Verlegung in der Ortsdurchfahrt Schimborn	1,1	12,4	2018
Summe Gesamtkosten		216,7	

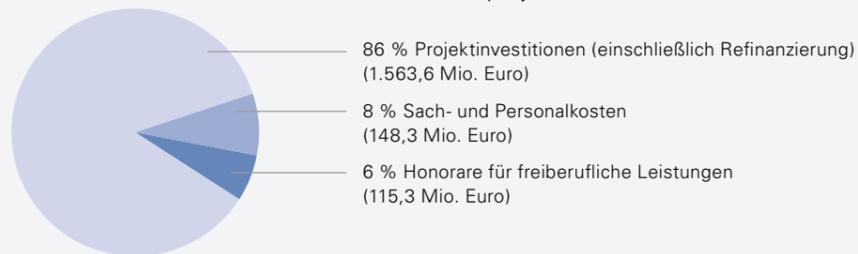
Gesamtvolumen 2016 (2.362,6 Mio. Euro)



Betriebsdienst und technische Verwaltung 2016 (534,4 Mio. Euro)



Straßenbauprojekte 2016 (1.827,2 Mio. Euro)

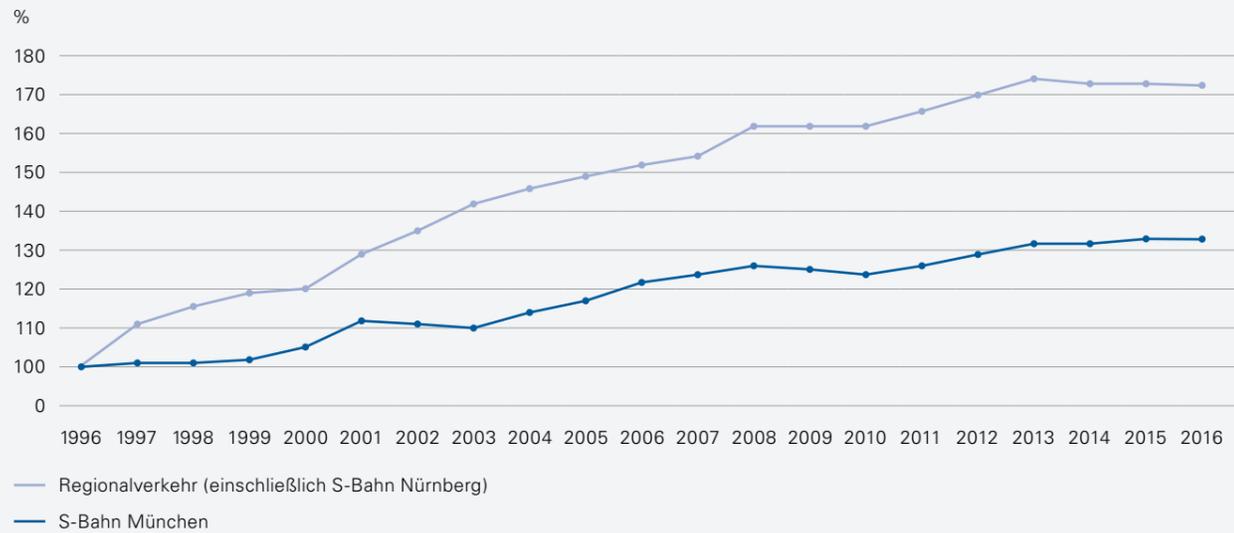


2016 in Bau befindliche Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen (> 5 Mio. Euro)

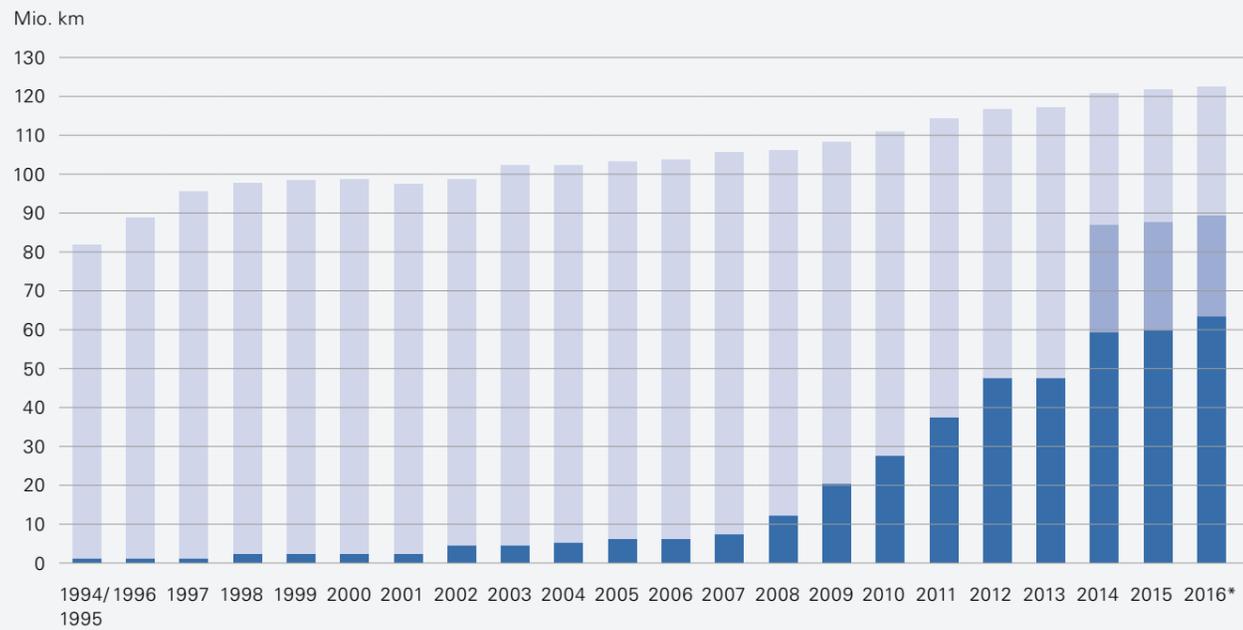
Projektbezeichnung	Länge (km)	Gesamtkosten (Mio. Euro)	Jahr der Fertigstellung
Autobahnen			
A 3 6-streifiger Ausbau Mainbrücke Randersacker – AS Heidingsfeld	5,4	223,0	2019
A 3 6-streifiger Ausbau AS Helmstadt – AS Wertheim	8,5	75,0	2017
A 3 6-streifiger Ausbau AS Wertheim – AS Marktheidenfeld	9,7	85,8	2018
A 3 6-streifiger Ausbau Marktheidenfeld – Haseltalbrücke	6,5	62,5	2019
A 3 6-streifiger Ausbau Haseltalbrücke – AS Rohrbrunn	5,3	81,5	2018
A 3 6-streifiger Ausbau Geiselwind – Fuchsberg	4,9	57,0	2018
A 3 6-streifiger Ausbau AK Fürth-Erlangen – Main-Donau-Kanal	3,0	170,0	2021
A 6 6-streifiger Ausbau Nürnberg Süd bis Nürnberg Ost	5,7	62,9	2017
A 6 6-streifiger Ausbau Schwabach West bis Roth	5,6	140,0	2019
A 94 Neubau Pastetten – Heldenstein (ÖPP)	32,7	460,0	(2018)/2019
A 94 4-streifiger Neubau Malching-Kirchham	6,0	81,1	2022
A 96 6-streifiger Ausbau AS Oberpfaffenhofen – AS Germering Süd	8,9	98,0	2020
A 99 8-streifiger Ausbau AK M-Nord – AS Aschheim-Ismaning	7,3	150,0	2019
Summe Gesamtkosten		1.746,8	

Verkehr

Entwicklung der Nachfrage im bayerischen SPNV



Zugkilometerentwicklung im Freistaat Bayern



* vorläufige Werte für 2016

Erbrachte Verkehrsleistung

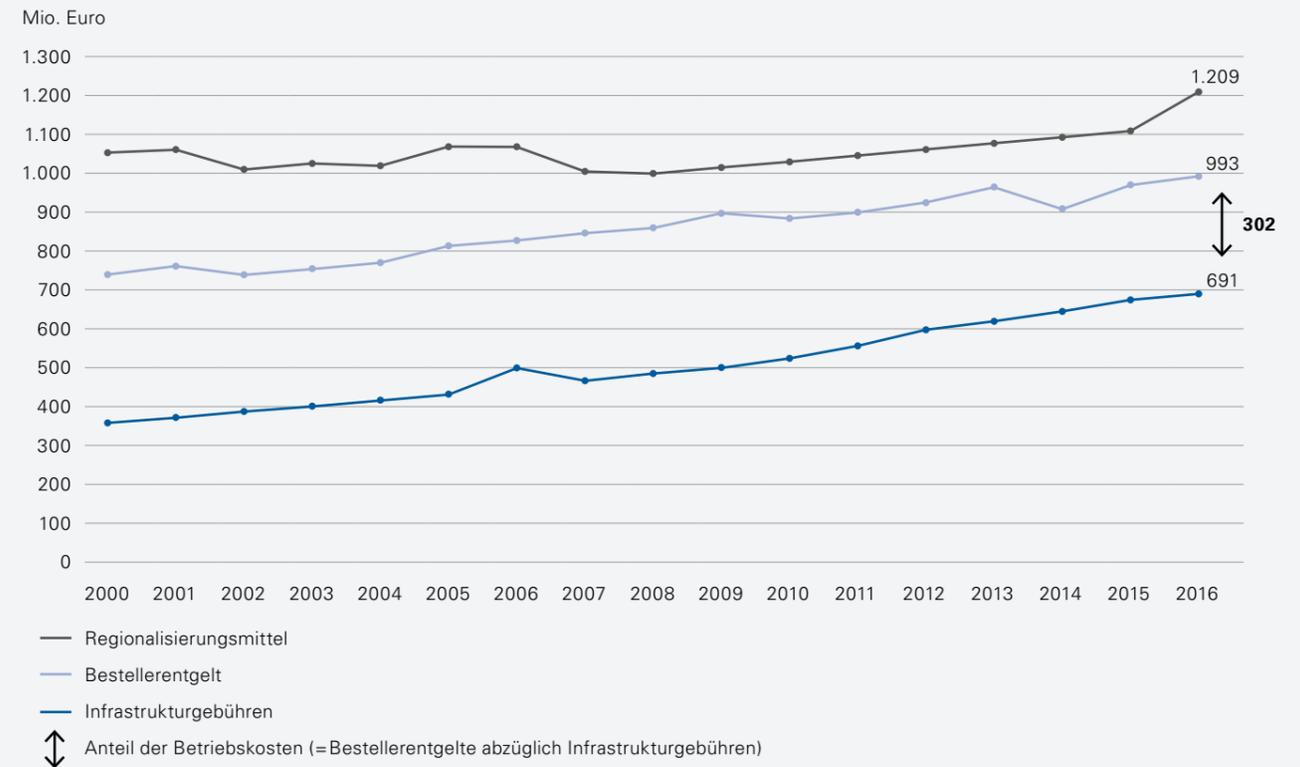
- im Wettbewerb vergeben
- 3. bayernweiter Verkehrsdurchführungsvertrag mit DB Regio
- noch nicht im Wettbewerb vergeben

Verkehr

Basiskennzahlen des Schienenpersonennahverkehrs 2016

Summe der Zugkilometer	122 Mio. ZKm
Anteil Betriebsleistung DB Regio 75 %	91 Mio. ZKm
Anteil Betriebsleistung andere Bahnen 25 %	31 Mio. ZKm
Summe der Ausgleichsleistungen an Verkehrsunternehmen (SPNV-Bestellung)	993 Mio. EUR
Durchschnittlicher Zugkilometerpreis	8,08 EUR
Durchschnittlicher Pünktlichkeitswert	93,3 %
Steigerung Angebot 1995 bis 2016	49 %
Netzlänge in Kilometer	6.000 Km
Fahrgäste pro Werktag	1,3 Mio. Personen
Steigerung Fahrgäste Regionalverkehr inkl. S-Bahn Nürnberg seit 1995 bis 2016	73 %
Steigerung Fahrgäste S-Bahn München seit 1995 bis 2016	33 %

Kostenstruktur im Schienenpersonennahverkehr

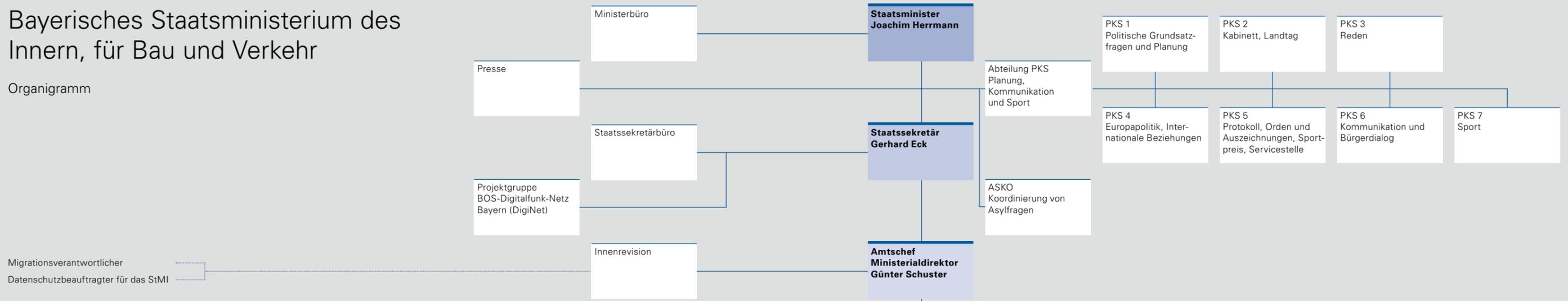


Öffentliche Mittel für den allgemeinen ÖPNV in Bayern 2016 (201,9 Mio. Euro)



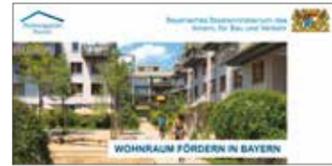
Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr

Organigramm



Abteilung I Z Zentrale Angelegenheiten	Abteilung I A Verfassung und Staatsverwaltung	Abteilung I B Kommunale Angelegenheiten	Abteilung I C Öffentliche Sicher- heit und Ordnung	Abteilung I D Feuerwehr, Rettungsdienst und Katastrophenschutz	Abteilung I E Verfassungsschutz; Cybersicherheit	Abteilung II Z Zentrale Angelegen- heiten	Abteilung II A Staatlicher Hochbau	Abteilung II B Recht, Planung und Bautechnik	Abteilung II C Wohnungswesen und Städtebauförderung	Abteilung II D Straßen- und Brückenbau	Abteilung II E Verkehr
Sachgebiete	Sachgebiete	Sachgebiete	Sachgebiete	Sachgebiete	Sachgebiete	Sachgebiete	Sachgebiete	Sachgebiete	Sachgebiete	Sachgebiete	Sachgebiete
Organisation	Verfassungs- und Verwaltungsrecht, Wahlrecht	Kommunales Verfassungs- und Wahlrecht, Kommunalaufsicht	Haushaltsführung, Ausrüstung und Versorgung der Polizei	Allgemeine Angelegenheiten der Feuerwehren, Kaminkehrerwesen	Rechtsextremismus Linksextremismus	Organisation der Staatsbauverwaltung, interne Dienstleistungen	Allgemeine Angelegenheiten der Abteilung	Allgemeine Rechtsangelegenheiten	Wohnraumförderung	Allgemeine Angelegenheiten der Abteilung, Straßenbetriebsdienst	Verkehrspolitik und Verkehrsplanung, Internationale Verkehrsangelegenheiten, Vernetzte Mobilität
Personal vierte Qualifikationsebene	Ausländer- und Asylrecht	Kommunales Personalwesen, Sparkassenwesen	Recht der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, Meldewesen	Fachliche Angelegenheiten der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes, Vorbeugender Brandschutz, IuK-Wesen	Islamismus, Ausländerextremismus	Personal der Staatsbauverwaltung	Technische Grundsatzfragen im Hochbau, energieeffizientes Bauen	Straßenrecht	Technische Angelegenheiten des Wohnungsbaus, Experimenteller Wohnungsbau	Infrastrukturplanung Straße	Öffentlicher Verkehr auf Schiene und Straße
Personal erste bis dritte Qualifikationsebene	Verwaltungsgerichtsbarkeit, Staatsangehörigkeit, Personenstandsrecht, Landesgrenze	Kommunale Zusammenarbeit und kommunale Wirtschaft	Personal der Polizei und des Bayer. Landesamts für Verfassungsschutz, Aus und Fortbildung	Rettungswesen, BRK-Aufsicht	Verfassungsschutz, Waffen- und Versammlungsrecht, Vereinsverbote	Aus- und Fortbildung, Prüfungsamt	Hochbau Epl. 01, 02, 05, 15 (ohne Hochschulen), staatlich geförderte Hochbauten	Koordinierung Umweltrecht, Baulandumlegung, Enteignungsrecht	Wohnungswirtschaft	Haushaltsangelegenheiten der Abteilung, Kommunalstraßen	Schieneinfrastruktur, Eisenbahnwesen
Informations- und Kommunikationstechnik im Geschäftsbereich	Versorgungskammer, Statistik, Glücksspiel, Feiertagsrecht	Kommunales Finanzwesen	Straßenverkehrsrecht	Katastrophenschutz, Zivile Verteidigung, Wehrrecht	Cybersicherheit, Spionageabwehr, Geheimschutz	Haushalt der Staatsbauverwaltung, Projektgruppe HaSta	Hochbau Epl. 04, 07, 08, 10, 11, 12, 14; PPP im StMI, Baustoff Holz, PG Sofortprogramm Wohnungspakt	Bauordnungsrecht	Öffentliches Wohnungsrecht	Bundesautobahnen, Straßenverkehrsmanagement	Schienepersonenverkehr, Angelegenheiten der Bayer. Eisenbahngesellschaft (BEG)
Interne Dienstleistungen, Personal Arbeitnehmer und Beamte erste und zweite Qualifikationsebene, Ablauforganisation	Vertretung des Staatsministeriums bei der Bayerischen Staatskanzlei, Dienststelle Berlin		Einsatz der Polizei			Vergabe- und Vertragswesen	Hochbau Epl. 15: Universitäten (ohne Klinika) und Hochschulen, Katholische Universität Eichstätt	Bauplanungsrecht	Städtebauförderungs-, Wohngeld-, Steuer- und Mietrecht	Gebietsreferat Oberbayern, Schwaben	Haushaltsangelegenheiten der Abteilung, Förderung nach GVFG, Vertragsmanagement
Haushalt	Bundesrat, Innenministerkonferenz, Stiftungen		Informations- und Kommunikationswesen der Polizei, grundsätzliche Angelegenheiten aller Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)			IuK in der Staatsbauverwaltung, Telekommunikation im StMI	Hochbau Epl. 03 A, 03 B und 15, (nur Universitätsklinika), nichtstaatl. Krankenhausbau	Städtebau	Städtebauförderung	Gebietsreferat Oberpfalz, Grenzlandprogramme	Schiffahrt und Häfen, Straßengüterverkehr, Zulassung und Betrieb von Straßenfahrzeugen
	Datenschutz					Landschaftsplanung	Bundesbauten, Hochbau Epl. 06 (ohne Schlösserverwaltung) und 13	Fachliche Angelegenheiten der Bauordnung		Brücken- und Tunnelbau	Luftverkehr, Luftverkehrseinrichtungen
	Vertretung des Staatsministeriums bei der Bayerischen Staatskanzlei, Dienststelle Brüssel					Koordinierung OBB	Thermische Energieversorgung, maschinentechnische Anlagen	Bautechnik		Straßenbau- und Straßenverkehrstechnik	Fluglärm, Seilbahnen, Straßenbahn- und U-Bahntechnik, Gefahrgutbeförderung
							Elektrotechnik und Informationstechnik				Sicherheit im Luftverkehr
											Radverkehr, Nahmobilität

Broschüren



Wohnraum fördern in Bayern
 Bezahlbarer Wohnraum für alle ist ein Eckpfeiler der sozialen Stabilität. Hier setzt die Wohnraumförderung mit ihrem breit gefächerten Angebot an Förderprogrammen ganz gezielt an. Die Broschüre „Wohnraum fördern in Bayern“ richtet sich an die Bürgerinnen und Bürger und stellt die verschiedenen bayerischen Förderangebote kompakt dar. Daneben bietet sie Informationen zum Wohnungspakt Bayern und zu den Ansprechpartnern.



Leerstand nutzen – Lebensraum schaffen mit der Städtebauförderung
Infolyer für Gemeinden
 Der neu erschienene Flyer informiert über die Möglichkeiten, die Gemeinden im Rahmen der Städtebauförderung zu unterstützen. Für eine einfache Sanierung geeigneter leerstehender Gebäude im Ortskern, um diese für die Unterbringung von anerkannten Flüchtlingen zu nutzen, ist ein Fördersatz von bis zu 90 Prozent der förderfähigen Kosten möglich.



WAL – Wohnen in allen Lebensphasen, Nachuntersuchung der Pilotprojekte aus dem Modellvorhaben des Experimentellen Wohnungsbaus
 Anpassungsfähige und barrierefreie Wohnkonzepte tragen dazu bei, dass Menschen über verschiedene Lebensphasen hinweg im eigenen Zuhause bleiben können – auch für den Fall, dass Betreuung notwendig wird. Die Broschüre stellt realisierte, öffentlich geförderte Projekte vor.

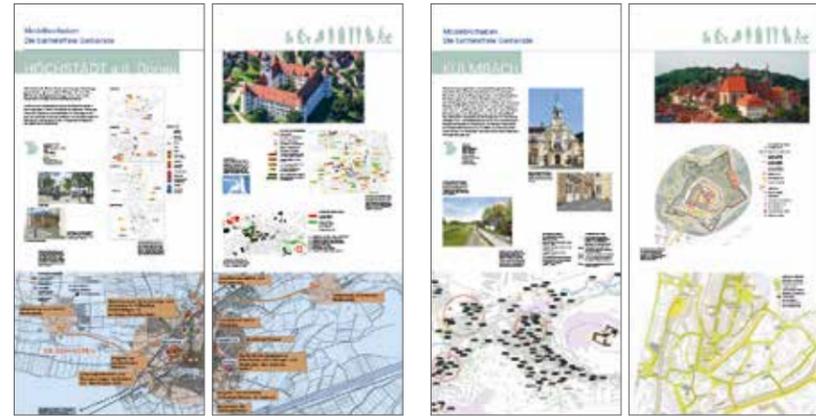


Städtebauförderung in Bayern – EU-Strukturfonds für nachhaltige Entwicklung in Stadt und Land
 Mit der EU-Strukturfondsförderung verfügt die Städtebauförderung in Bayern über ein Instrument, mit dem besondere, strukturwirksame Maßnahmen der städtebaulichen Erneuerung unterstützt werden können. Die Broschüre erläutert dies anhand einer umfangreichen Beispielsammlung gelungener Projekte.



Mit dem Rad zum Bahnhof – Planung, Bau und Unterhalt von Bike-and-Ride-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen
 Die Fachbroschüre informiert über Fahrradabstellanlagen und gibt den Kommunen praktische Hilfestellungen zu Planung, Bau und Unterhalt und Fördermöglichkeiten von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Ausstellungen



Ausstellung „Die barrierefreie Gemeinde“
 Um das Thema „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“ allgemein bewusst zu machen, ist ein hoher Grad an aktiver Öffentlichkeitsbeteiligung und Bürgerinformation notwendig. Aus diesem Grund wurde die Ausstellung „Die barrierefreie Gemeinde“ konzipiert, welche die Ergebnisse des gleichnamigen Modellvorhabens zusammenfasst und die wesentlichen Inhalte des

Leitfadens und des Werkberichts allgemeinverständlich und übersichtlich darstellt. Die Ausstellung ist als Modulsystem konzipiert und zeigt sowohl den Aktionsplan „Die barrierefreie Gemeinde“ wie auch die Ergebnisse der einzelnen Modellkommunen. Sie kann individuell zusammengestellt und kostenfrei ausgeliehen werden.



Ausstellung „Modellvorhaben im Städtebau“
 Die Rahmenbedingungen beim Planen und Bauen haben sich in den letzten Jahren deutlich geändert und damit die Anforderungen an eine vorausschauende Siedlungspolitik. Um die Bandbreite der Planungsaufgaben und projektbezogenen Herangehensweisen einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren, hat die Oberste Baubehörde die Wanderausstellung „Modellvorhaben im Städtebau“ konzipiert. Sie zeigt anhand geförderter Projekte (Planungszuschüsse für modellhafte städtebauliche

Planungen) der letzten Jahre die Handlungsansätze im Umgang mit den zentralen städtebaulichen Herausforderungen. Im Jahr 2016 wurde die Ausstellung um 12 neue Modellvorhaben ergänzt. Darunter sind auch vier aktuelle Forschungsprojekte, „Infrastruktur-Folgekosten von Wohnbaugebieten – Der FolgekostenSchätzer“, „Revitalisierung älterer Einfamilienhausgebiete“, „WAM – Wohnen, Arbeiten, Mobilität, Metropolregion München“ und „Älter werden in München“, die jeweils auf zwei Bannern präsentiert werden.

Die Wanderausstellung besteht nun aus insgesamt 56 Bannern, die nach regionalen oder thematischen Schwerpunkten individuell zusammengestellt und von Kommunen, Planern sowie interessierten Bürgerinnen und Bürger ausgeliehen werden können.

Titel	Chris Müller Photodesign, Augsburg
S. 8/9	Henning Koepke, München
S. 10	Alexandra Stolze
S. 11 li.	Staatliches Bauamt Schweinfurt
S. 11 re.	NovArte fotodesign, Flavio Burol
S. 12	Chris Müller Photodesign, Augsburg
S. 13	Peter Litvai, Landshut
S. 14	Stefan Müller-Naumann, München
S. 15 li.	Mathias Sienz, Kempten
S. 15 re.	Nieto Sobejano Arquitectos, Berlin
S. 16/17	Staatliches Bauamt Würzburg
S. 18/19	HypoVereinsbank/HGEsch
S. 20/21 o.	Siemens
S. 21 u.	FATZER AG – Drahtseilwerk
S. 22	Hoy Geokunststoffe GmbH
S. 23	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (OBB)
S. 24/25	Eckhart Matthäus Fotografie, Wertingen
S. 26	Marcus Ebner Fotografie, Berlin
S. 27 li.	Jens Weber
S. 27 re.	Rainer Retzlaff Photographie, Niedersonthofen
S. 28 li.	Manfred Huber, Pfarrkirchen
S. 28 re.	Christoph Schedensack
S. 29	OBB
S. 30/31	Josef Leitner
S. 32 li.	BSE-AIRpix.de
S. 32 re.	Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild
S. 33	Ralf Holzheimer
S. 34	Sonja Koller, Cham
S. 35 re.	Eva Ruhland
S. 35 li.	Staatliches Bauamt Kempten
S. 36	Tom Kohues
S. 37	Ergun Dost
S. 38/39	Flughafen München
S. 40	Flughafen München
S. 41 li.	Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG; Martin Hurm
S. 41 re.	OBB; Ralf Sondermann
S. 42	BEG/Uwe Miethe
S. 43	DB Station & Service AG
S. 44	DB Netz AG
S. 45	Copyright: MVV GmbH
S. 68	Mathias Remmling Photography

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 Unter- richtung 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.

Impressum**Herausgeber**

Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München

Redaktion

Sachgebiet Koordinierung

Gestaltung

Büro für Gestaltung Wangler & Abele

Druck

Bosch Druck GmbH, Ergolding

Gedruckt auf umweltzertifiziertem Papier

Mai 2017

www.innenministerium.bayern.de



Leo von Klenze (1784–1864) war von 1830–1843 der erste Leiter der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr.

Denkmal am Gärtnerplatz, München von Friedrich Brugger, 1867



Bayern.
Die Zukunft.

www.bayern-die-zukunft.de

