



B 20 769 E



baun inter



Zeitschrift der
Bayerischen Staatsbauverwaltung
für Hochbau, Städtebau,
Wohnungsbau, Verkehr,
Straßen- und Brückenbau

Herausgeber

Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr

Redaktionsleitung

Astrid Drebes, M.A.
Oberste Baubehörde im
Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München
Tel. 089 2192 3471, Fax 089 2192 13471
E-Mail: astrid.drebes@stmi.bayern.de

Die mit dem Namen des Verfassers
gezeichneten Artikel stellen nicht unbedingt
die Meinung des Herausgebers oder der
Redaktion dar.

Verlag / Druck

Gebr. Geiselberger GmbH
Martin-Moser-Straße 23
84503 Altötting
Tel. 08671 5065-0
Fax: 08671 5065-68
E-Mail: mail@geiselberger.de

Verantwortlich für den Anzeigenteil
Michael Tasche
Tel. 08671 5065-51

Erscheint als Zweimonatszeitschrift.
Bezugspreis je Heft Euro 4,20,
Jahresabonnement Euro 22,50
zuzüglich Versandkosten.

Bestellung direkt beim Verlag.
Das Jahresabonnement verlängert sich um
ein Jahr, wenn es nicht vor Ablauf des Jahres
schriftlich beim Verlag gekündigt wird.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte
wird keine Gewähr übernommen.
Nachdruck – auch auszugsweise –
nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Alle Rechte, auch das der Übersetzung,
vorbehalten.



Inhalt

- 4 Ralf Sondermann, Astrid Drebes
Die neue Seilbahn Zugspitze bricht Weltrekorde
Ein Ortstermin auf Deutschlands höchster Baustelle
- 8 Rainer Köstler, Roswitha Esterlechner
Das neue Personentransportsystem am Flughafen München
- 11 Dr. Karin Jäntschi-Haucke
Vernetzte Mobilität im Güterverkehr
Effizienter, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher
Gütertransport
- 14 Roland Degelmann, Katrin Roth
Bundesweite verkehrspolitische Aufgabenstellungen
Zusammenarbeit der Länder auf verschiedenen Ebenen
- 16 Stephan Lintner, Ulrike Sebald-Kirsch
Die demografiegerechte Gemeinde
- 19 Theodor Bonnet, Petra Gräßel, Silke Neumann
Die Ketschenvorstadt in Coburg
Drei öffentlich geförderte Wohnprojekte
- 22 Maximilian Karl
Transparenz am Immobilienmarkt in Bayern
Der Obere Gutachterausschuss veröffentlicht die erste
Gesamtanalyse
- 24 Dr. Christian Hofer, Dr. Andreas Hechtl
Bauproduktenrecht quo vadis?
Auswirkungen des EuGH-Urteils auf die Bauordnung
und Baupraxis
- 26 **Terminhinweis**
Die digitale Kommune
- 26 **Personalien**

Titelbild

Das neue Personentransportsystem am Flughafen
München © Flughafen München

Die neue Seilbahn Zugspitze bricht Weltrekorde

Ein Ortstermin auf Deutschlands höchster Baustelle

Ralf Sondermann
Astrid Drebes

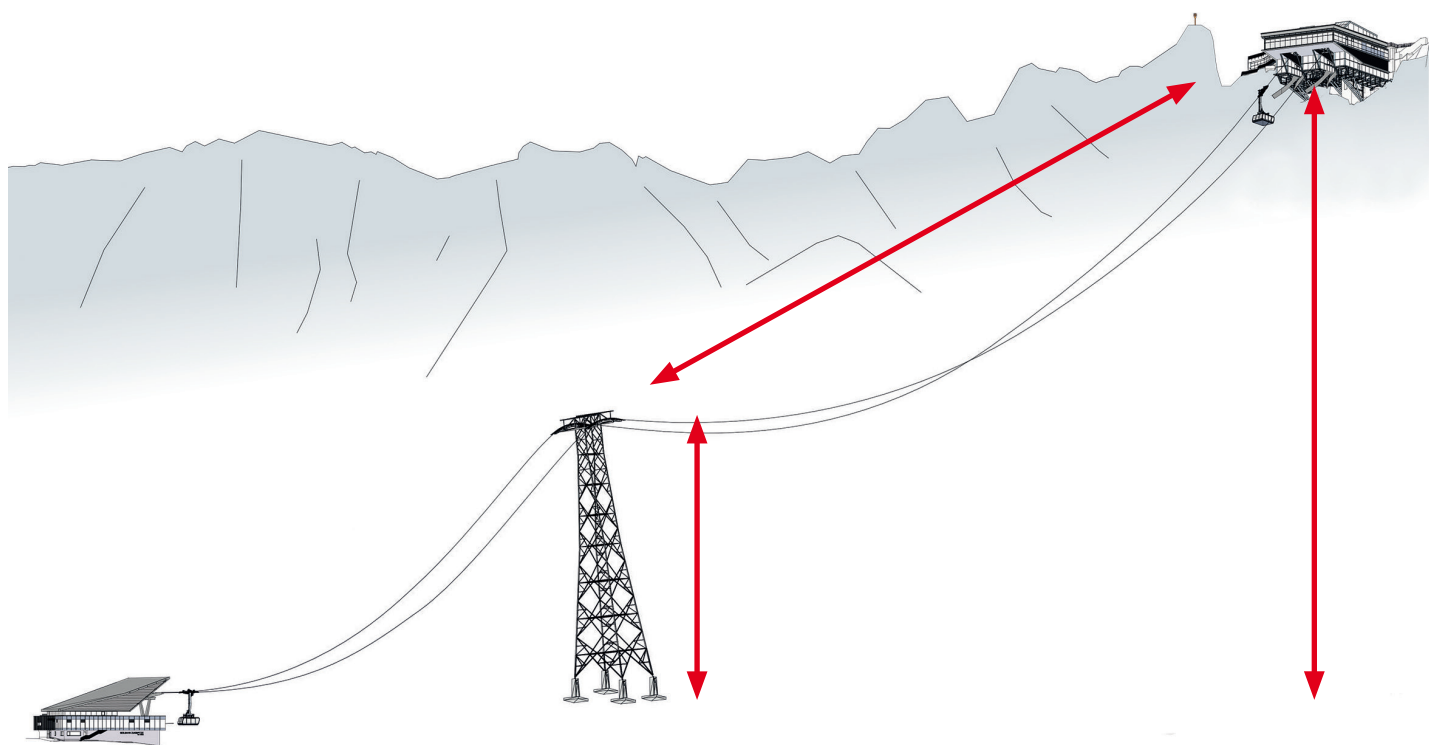
Mitten in der heißen Jahreszeit präsentiert sich Deutschlands höchste Baustelle in winterlichem Weiß. Starke Schneefälle sorgen Mitte Juli 2016 dafür, dass die Gipfel-Bauarbeiten rund um die neue Seilbahn Zugspitze kurzzeitig eingestellt werden

und damit den langen Wartezeiten ein Ende bereiten.

Mit Hochdruck wird an der neuen Seilbahn gearbeitet. Anfang Juli konnte die Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG (BZB) der Presse eine positive Zwischenbilanz präsentieren: Das 50-Millionen-Projekt liegt voll im Kostenplan. Schon jetzt steht der Eröffnungstermin fest: Am 21. Dezem-

ber 2017, pünktlich um 9 Uhr, soll die neue Seilbahn Zugspitze den Betrieb aufnehmen.

Lage von Tal- und Bergstation bleiben jedoch weitgehend unverändert. Die großzügige Eingangsstation der barrierefreien Talstation und die vollverglasten Bahnsteige bieten eine freie Sicht auf den Eibsee und auf die Nordwand der Zugspitze. Die neuen Großkabinen in Parallelogramm-Form mit berg- und talseitig geneigten Frontscheiben sind bodentief ver-



Die neue Seilbahn Zugspitze bricht drei Weltrekorde, markiert durch rote Pfeile: Sie hat die höchste Pendelbahnstütze in Fachwerkbauweise, überwindet den größten Höhenunterschied innerhalb einer Sektion und verfügt über das längste freie Seilfeld.
© Bayerische Zugspitzbahn Bergbahn AG (BZB) / Hasenauer Architekten

müssen. Das Timing für den Besuch des Leiters der Obersten Baubehörde ist jedoch perfekt: Gerade noch rechtzeitig vor dem plötzlichen Schneeeinbruch kann sich Helmut Schütz vor Ort vom Baufortschritt auf der Zugspitze überzeugen.

Über 500 Besucher pro Stunde

Die neue Seilbahn Zugspitze ersetzt die 1963 in Betrieb genommene Eibsee-Seilbahn, die dem großen Besucherandrang nicht mehr gewachsen ist. Zwei moderne 120-Personen-Kabinen werden künftig mehr als 500 Gäste pro Stunde auf den Gipfel bringen

ber 2017, pünktlich um 9 Uhr, soll die neue Seilbahn Zugspitze den Betrieb aufnehmen.

Gleich drei Weltrekorde

Die Seilbahn Zugspitze wird mit gleich drei Weltrekorden aufwarten: Sie hat mit 127 Metern die höchste Pendelbahnstütze in Fachwerkbauweise, überwindet mit 1.945 Metern den größten Höhenunterschied innerhalb einer Sektion und verfügt mit 3.213 Metern über das längste freie Seilfeld.

Mehr noch als zuvor wird die Fahrt zum Gipfel zum visuellen Erlebnis. Der Streckenverlauf der Seilbahn und die

glast. In der Bergstation bleibt es bei drei Gästeebenen mit Restaurants und dem Zugang zur Gletscherbahn. Von der Gipfelterrasse aus eröffnet sich den Besuchern ein spektakulärer 360-Grad-Panoramablick. Auf der Südseite entsteht ein geräumiges Treppenhaus mit Sitzstufen und freier Sicht in die Alpen.

Seilbahn-Kompetenz in der Obersten Baubehörde

Seit der Umressortierung nach den Landtagswahlen 2013 ist die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und

Verkehr auch für die Seilbahnen in Bayern zuständig. Damit hat sie die Rechts- und Fachaufsicht über die Kreisverwaltungsbehörden und über die Regierung von Oberbayern als technische Seilbahnaufsicht übernommen.

Die Oberste Baubehörde berät zudem die Bundesregierung in Seilbahnangelegenheiten, hat den Vorsitz im Seilbahnausschuss der Bundesländer, leitet nationale Ausschüsse und vertritt Deutschland in internationalen Gremien von Brüssel bis Tokio.

Die neue Seilbahn Zugspitze muss ein komplexes Genehmigungsverfahren durchlaufen. Die Erteilung der Bau- und Betriebsgenehmigung durch das Landratsamt Garmisch-Partenkirchen verlief reibungslos. Technische Fragen werden mit der Regierung von Oberbayern geklärt. Diese Genehmigungen erfolgen in Teilschritten und werden zügig umgesetzt. Abschließend muss sich die neue Bahn in einem mehrtägigen Probebetrieb bewähren. Erst dann kann die Seilbahnaufsicht grünes Licht für die neue Hightech-Bahn geben.

Peter Huber, technischer Vorstand der BZB, sprach von einer konstruktiven und unbürokratischen Zusammenarbeit mit den Behörden und lobte dabei auch die Regierung von Oberbayern. „Die Leute sind immer da, wenn Entscheidung und Verantwortung gefragt sind“, so Peter Huber.



Extremkletterer auf dem Weg zum Gipfel

12. Juli 2016, 10 Uhr: Ausgerüstet mit warmer Kleidung und festem Schuhwerk erreicht Helmut Schütz die Talstation der Eibsee-Seilbahn. Erwartet wird er dort von Peter Huber. Verhangener Himmel, leichter Regen. In der Talstation hat sich eine kleine Reisegruppe aus Korea versammelt. An diesem kühlen Dienstagmorgen sind nur wenige Touristen auf dem Weg zur Zugspitze.

Spätestens als sich die Eibsee-Seilbahn langsam in Richtung Bergstation bewegt, wird unserem Besucherteam klar: Hier hat der Leiter der Obersten Baubehörde ein Heimspiel. Helmut Schütz und Peter Huber, beide ehemalige Extremkletterer, werfen sich beim Blick in die Bergwelt Insider-Bälle zu.

Neben der Eibsee-Seilbahn bewegt sich eine Materialseilbahn zum Gipfel hinauf, die im Zuge der Bauarbeiten



Oben: Die Bauarbeiten an der Bergstation der Zugspitze laufen derzeit auf Hochtouren. Mitte: Helmut Schütz (rechts), Leiter der Obersten Baubehörde, besucht die Gipfel-Baustelle mit Peter Huber, technischer Vorstand der Bayerischen Zugspitzbahn Bergbahn AG (BZB). Links unterhalb des Geländers liegt der südseitige Kopf des Rückspannbauwerkes. Unten: Minibagger am Abgrund. Nach den Sprengarbeiten wurde 2015 die Baugrube für das Fundament eines Trageilbturms der Bergstation ausgehoben. © Alle Fotos: BZB



tonnenweise Stahl und Beton transportieren muss. Hoch oben sind drei Baukräne im Einsatz. „Die Baustelle hat für unsere Gäste Eventcharakter“, sagt Peter Huber.

Die hochalpine Baustelle

Gebaut wird derzeit vor allem an der Berg- und an der Talstation. Die Stütze kann erst errichtet werden, wenn die Eibsee-Seilbahn 2017 ihren Betrieb einstellt. Der Bau der Bergstation ist wegen der extremen klimatischen und geologischen Bedingungen besonders anspruchsvoll. Hier muss sich der Baubetrieb weitgehend auf die Sommermonate beschränken. „Die plötzlichen Wintereinbrüche, auch im Hochsommer, sind eine Herausforderung für Mensch und Material“, so Peter Huber.

Die Nordseite des Gipfels ist bei Wintereinbrüchen besonders betroffen. In diesem Bereich musste der sehr kompakte Wettersteinkalk durch Bohrungen und Sprengungen abgetragen werden. 1.000 m³ Gestein wurden im Rahmen der Bauarbeiten über Schuttrinnen in der Nordwand abgelassen und in einem natürlichen Geröllfeld am Fuße der Wand gesammelt.

Bei den Sprengungen stand ein gebirgsschonender Felsabtrag im Vordergrund. Dies auch zum Schutz der Permafrostböden, denn Wärmeentwicklung durch zusätzliche Rissbildung würde die ganzjährig gefrorenen Böden zerstören und den Gipfel empfindlich schädigen. Aus Sicherheitsgründen werden die Böden kontinuierlich vom Landesamt für Umwelt überprüft. Während der Sprengarbeiten konnte der Seilbahnbetrieb aufrechterhalten werden. Um gefährlichen Streuflug zu verhindern, wurde das Sprenggut mit Sprengmatten abgedeckt.



Oben: Die neue Bergstation auf der Zugspitze. Von der Gipfelterrasse aus eröffnet sich den Besuchern ein spektakulärer 360-Grad-Panoramablick. Die neuen Großkabinen in Parallelogramm-Form sind bodentief verglast. Unten / Mitte: Die barrierefreie Talstation.

© Alle Abbildungen: BZB / Hasenauer Architekten

Die Seilbahntechnik

Die neue Seilbahn Zugspitze ist eine moderne Kabinenpendelbahn. Die Antriebseinheit und die erforderlichen Notantriebe befinden sich in der Talstation. Für die Bergstation sind zwei unabhängig von den eigentlichen Seilbahnkabinen betriebene Bergfahrzeuge vorgesehen. Sie kommen bei Bergungen zwischen der Bergstation und der Seilbahnmitte zum Einsatz.

Die Seilbahn Zugspitze wird mit nur einer Stütze auskommen. Sie nimmt zwei Fahrbahnen auf, bestehend aus jeweils zwei Tragseilen und den Füh-

lungen der Zugseile. Die hohe Stahlbaustütze muss farblich und durch eine entsprechende Beleuchtung als Luftfahrthindernis gekennzeichnet werden.

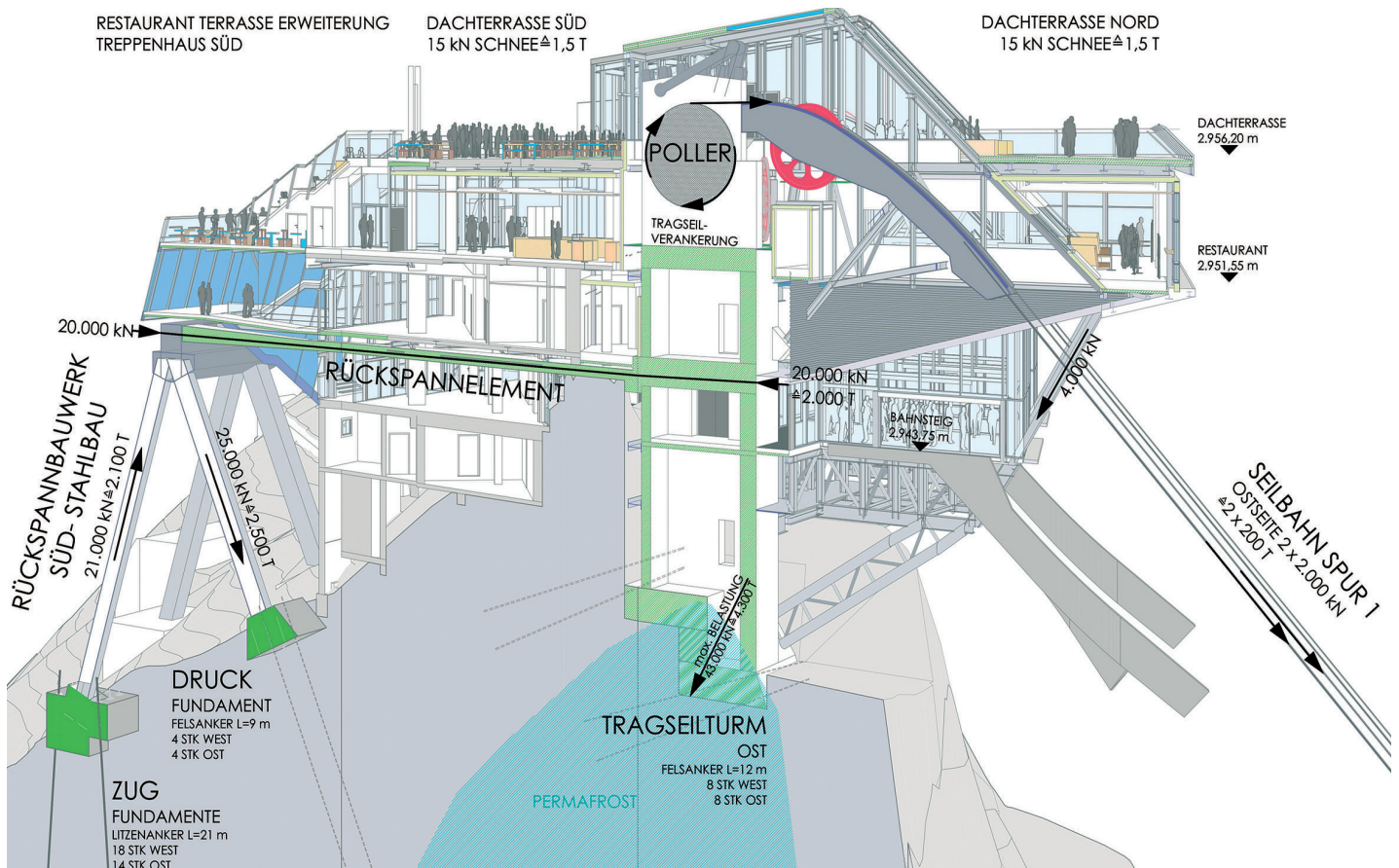
Moderne Verfahren der Seilherstellung machen es heute möglich, die Bahn mit relativ filigranen Seilen zu errichten. Die Tragseile haben einen

im Gleichgewicht gehalten wird und nicht über die Nordwand abgleiten kann. Die Station wird samt Seilbahntechnik an den beiden Tragseiltürmen oberhalb der Nordwand fixiert.

Durch das Gebäude ziehen sich Spezialanker als Rückspannelemente, die an einer Stahlkonstruktion, dem

schichten des Wettersteinmassivs werden zudem miteinander verspannt, damit sie sich nicht verschieben können.

Der Leiter der Oberste Baubehörde zeigte sich von der Bauweise der Bergstation beeindruckt: „Die Konstruktion des Rückspannbauwerkes ist eine



Die Bergstation mit dem „Kraftmodell“: Eine komplexe Verankerung sorgt dafür, dass die Station nicht über die Nordwand abgleiten kann. Die Rückverankerung dient den Zugkräften der Seilbahn als Gegengewicht. Sie überträgt die durch den Seilbahnbetrieb entstehenden Kräfte in den Baugrund und verspannt die Felschichten. Eine weitere Besonderheit: Über Felsanker werden Kräfte in den Permafrost eingeleitet, der damit zu einem tragenden Element der Gesamtkonstruktion wird (erkennbar unterhalb des Tragseilturms Ost). © BZB / Hasenauer Architekten

Durchmesser von nur 72 Millimetern bei ca. 30 kg/m. Das obere Zugseil verfügt über einen Durchmesser von lediglich 47 Millimetern bei ca. 9 kg/m, das untere ist geringfügig dünner.

Die Tragseile sind an den Pollerscheiben fest in beiden Stationen verankert. Für das Zugseil ist eine Spannvorrichtung mit einer Spannmasse von 70 Tonnen und einem Spannweg von bis zu 12 Metern in der Bergstation geplant.

Das „Kraftmodell“ am Gipfel

Die Bergstation wird auf einem schmalen Grat errichtet. Ein komplexes Verankerungssystem sorgt dafür, dass sie

Rückspannbauwerk, befestigt sind. Das Rückspannbauwerk wird in der Lage sein, die aus den vier Tragseilen und der nordseitigen Bergstation resultierenden Spannkraften in einer Größe von rund 40.000 kN über zwei Rückspannelemente mit einer Einzellastaufnahme von rund 20.000 kN von der Nordseite auf die Südseite des Gipfels weiterzuleiten.

Die Fundamente auf der Südseite sind daher durch Dauerlitzten- und Felsanker mit dem Felsgrund verbunden, der damit die starken Zug- und Druckkräfte aus der Seilbahnanlage aufnehmen kann. Die Felsmasse bildet somit ein Gegengewicht. Die Fels-

technische Meisterleistung, die durch ihre Einfachheit und gleichzeitige Effektivität besticht“, so Helmut Schütz.

Autoren

Ralf Sondermann
Regierungsdirektor
Oberste Baubehörde
ralf.sondermann@stmi.bayern.de

Astrid Drebes
Referentin für Presse- und
Öffentlichkeitsarbeit
Oberste Baubehörde
astrid.drebes@stmi.bayern.de

Das neue Personentransportsystem am Flughafen München

Rainer Köstler
Roswitha Esterlechner

In der Ausgabe Juli/August 2016 der „bau intern“ wurde über das neue Satelliten-Terminal am Flughafen München berichtet. Zeitgleich mit dem Satelliten-Terminal ist am 26. April 2016 auch das neue Personentransportsystem (PTS) in Betrieb gegangen.

Das PTS stellt die Verbindung zwischen dem Terminal 2 und dem neuen

Der Umfang der PTS-Betriebsanlage beinhaltet Anlagenteile sowohl des Satelliten als auch des Terminals 2. Diese Bereiche wurden genau festgelegt und insofern voneinander abgegrenzt. Zur Betriebsanlage gehören neben der Streckenführung, Verbindungstunnel, Zugsicherungsanlage, Haltestellen z. B. auch die zugehörigen Fahrtreppen.

Die Zustimmung für den Bau dieser Betriebsanlage sowie die Abnahme der Betriebsanlage und der Fahrzeuge

pünktlich seinen Betrieb aufnehmen. Bemerkenswert für ein Projekt dieser Größenordnung ist auch, dass nach Auskunft des Flughafens zudem der vorgesehene Kostenrahmen eingehalten werden konnte.

Die modern gestalteten Fahrzeuge kommen aus dem Hause Bombardier und tragen die Bezeichnung „INNOVIA APM 300“ (APM: Automated People Mover). Auftraggeber der Bombardier Transportation ist die von der Flugha-



Reisende am Bahnsteig der PTS-Bahn
© Flughafen München



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

Satelliten-Terminal dar und bietet den Flugreisenden eine komfortable Beförderung bei kürzester Fahrzeit zwischen den beiden Terminal-Gebäuden.

Der Grundstein für das neue PTS wurde bereits mit der Planung des Terminals 2 gelegt, das 2003 seinen Betrieb aufnahm. Beim Bau des Terminals 2 wurde vorausschauend ein Tunnel unter dem Vorfeld geplant und im Rohbau errichtet, um später eine unterirdische Verbindung zu einem weiteren Terminalbau zu ermöglichen. Der Tunnelquerschnitt war so bemessen, dass bei künftigen Nutzungskonzepten auch eine unterirdische Bahnverbindung nicht ausgeschlossen war.

erfolgten nach den Vorgaben der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab). Die für den Vollzug der BOStrab zuständige Behörde am Flughafenstandort ist die Technische Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern.

Anfang 2015 wurde das erste Fahrzeug an den Flughafen München geliefert. Nach einem umfangreichen Erprobungsbetrieb konnte das PTS im Sinne der BOStrab abgenommen werden und nach ebenso erfolgreicher Genehmigung zur Aufnahme des Betriebs nach § 37 des Personenbeförderungsgesetzes durch die Regierung von Oberbayern schließlich

fen München Gesellschaft (FMG) und Lufthansa getragene Terminal 2 Betriebsgesellschaft – vertreten durch die FMBau (Flughafen München Bau-gesellschaft mbH).

Neben der Entwicklung und Fertigung des PTS beauftragte man Bombardier auch für neun Jahre mit dem Betrieb und der Instandhaltung des PTS. Insgesamt umfasst das Leistungspaket somit ein Auftragsvolumen von knapp 90 Millionen Euro. Bombardier hat bereits zahlreiche internationale Flughäfen, u. a. London Heathrow, Dubai International und Frankfurt mit einem APM-System ausgerüstet.

Mit „Startklar für die Zukunft“ betitelt der Flughafen München sein

neues System auf seiner Internetpräsenz. Tatsächlich entspringt der INNOVIA APM 300 der neuesten Generation der APM-Systeme. Nach seinem Debüt im Nahen Osten ist der Flughafen München weltweit der zweite Kunde, bei dem diese Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Auch damit möchte der Flughafen München seiner Auszeichnung als (Europas einziger) 5-Sterne-

misst in der Länge 12 Meter, ist knapp 3 Meter breit, wiegt 16 Tonnen, fasst maximal 93 Fahrgäste, bietet hierbei 12 Sitzplätze sowie einen Rollstuhlfahrerplatz und ist selbstverständlich barrierefrei ausgelegt.

Insgesamt verfügt der Flughafen München über zwölf solcher Fahrzeuge, d. h. es kommen bis zu drei Züge mit vier Fahrzeugen zum Einsatz.

für eine korrekte Spurführung des PTS und versorgt den Zug gleichzeitig mit Strom. Über die ebenfalls im Untergrund eingerichtete Betriebsleitstelle wird der Betrieb zudem ständig überwacht.

Derzeit verkehren die PTS-Züge im Pendelbetrieb auf einer zweispurigen Fahrbahn. Grundsätzlich sind verschiedene weitere Betriebsmodi (z. B. Um-



Die Züge verkehren fahrerlos im knapp 400 Meter langen unterirdischen Tunnel zwischen dem Terminal 2 und dem Satelliten-Terminal. Pro Stunde können mit dem Personentransportsystem rund 22.000 Fahrgäste befördert werden. © Flughafen München

Flughafen gerecht werden und seinen hohen Anspruch in puncto Servicequalität unterstreichen.

Ausgelegt ist das neue Satelliten-Terminal für 11 Millionen zusätzliche Flugreisende. Um diese Masse an Passagierströmen bewältigen zu können, ist ein hochleistungsfähiges Transportsystem gefragt. Insgesamt kann das PTS pro Stunde 10.900 Fahrgäste je Richtung befördern.

Jeder PTS-Zug besteht aus insgesamt vier Fahrzeugen. Ein Fahrzeug

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 gummbereiften Rädern auf einer Betonfahrbahn. Allerdings sorgt eine mittig verlaufende Schiene

laufbetrieb über eine Kehre) möglich und künftig je nach Passagieraufkommen und -zusammensetzung auch vorgesehen. Die Fahrtzeit beträgt bei einer Fahrgeschwindigkeit von rund 25 km/h nur ca. 1 Minute. Bei einer Taktzeit von 90 bis 180 Sekunden sind die Warte- bzw. Fahrtzeiten für den Transfer zwischen dem Terminal 2 und dem Satelliten-Terminal mit dem PTS praktisch vernachlässigbar, so dass jeder Flugreisende rechtzeitig zu seinem Boarding-Gate gelangen kann.

Reisende, die am Flughafen München abfliegen, gelangen zu dem PTS erst nach dem Check-in und der Sicherheitskontrolle im Terminal 2. Fahrgäste des PTS sind außerdem Personen, die am Flughafen München gelandet sind bzw. dort umsteigen. Entsprechend den geltenden Sicherheitsbestimmungen musste eine Trennung der jeweiligen Passagierströme auch im Rahmen des PTS umgesetzt werden, was durchaus anspruchsvoll war und ausgeklügelte Lösungen erforderte.

Daher findet auch im PTS eine Trennung der Flugreisenden aus Schengen Staaten, Flugreisenden aus Non-Schengen Staaten, die nach EU-

Schengen-Reisenden („clean“) und ein Fahrzeug den Non-Schengen-Reisenden („unclean“) zugewiesen. Nachdem auch die Fahrzeuge eines Zuges voneinander vollständig abgetrennt sind, ist eine Vermischung der Reisenden ausgeschlossen.

Sowohl die Einhausung als auch die automatischen Bahnsteigtüren der PTS-Anlage sind gläsern, der Raum darüber sehr offen gestaltet, sodass der gesamte Bahnsteigbereich sehr transparent und hell erscheint und sich stimmig in das architektonische Konzept des neuen Satelliten-Terminals einfügt. Zur Information der Flugreisenden (z. B. Öffnen der Türen, Fahrt-

Im Übrigen haben alle Flugreisenden mit Abflug im Terminal 2 die Möglichkeit, das PTS zu nutzen und 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.



Fluggäste beim Einsteigen in den PTS-Zug. Reisende müssen maximal drei Minuten auf die nächste Bahn warten.
© Flughafen München

Standard kontrolliert wurden und Flugreisenden aus Non-Schengen Staaten, die nicht nach EU-Standard kontrolliert wurden (sogenannte "unclean Passagiere") statt. Der Bahnsteigbereich des PTS wurde vollständig eingehaust, mit automatischen Bahnsteigtüren versehen und in verschiedene Abschnitte mit jeweils separaten Zugängen unterteilt. Grundsätzlich werden zwei der vier Fahrzeuge eines Zuges den Schengen-Reisenden, ein Fahrzeug den Non-

ziel) sind über den Bahnsteigtüren Monitore angebracht.

Ist der Zug eingefahren, öffnen sich die Bahnsteigtüren auch aus Sicherheitsgründen erst dann, wenn der Zug vollständig zum Stehen gekommen ist. Als Zugsteuerungstechnik kommt das ebenfalls von Bombardier gelieferte „CITYFLO 650“ zum Einsatz und sorgt u. a. dafür, dass der Zug auch an der richtigen Stelle des Bahnsteiges zum Stehen kommt.

Autoren

Dipl.-Ing. Univ. Rainer Köstler
Ministerialrat
Oberste Baubehörde
rainer.koestler@stmi.bayern.de

Dipl.-Ing. Univ. Roswitha Esterlechner
Baurätin
Oberste Baubehörde
roswitha.esterlechner@stmi.bayern.de

Vernetzte Mobilität im Güterverkehr

Effizienter, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher Gütertransport

Dr. Karin Jäntschi-Haucke

Nach der Verkehrsprognose Bayern 2025 wächst das gesamte Güterverkehrsaufkommen zwischen 2007 und 2025 in Bayern um 31,4 Prozent. Das bedeutet ein Wachstum von 822,6

Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2007 auf 224,0 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2025.

Die Hauptgründe für die Zunahme der Transporte liegen auch künftig im Wirtschaftswachstum und damit zusammenhängend in der zunehmenden

der Straßengüterverkehr insgesamt seine dominierende Stellung sogar noch leicht ausbaut. Sein Verkehrsaufkommen steigt bei der Verkehrsleistung bis 2025 auf 73,6 Prozent.

Da die Straße nach wie vor der Verkehrsträger Nummer 1 bleiben wird,



Güterbahnhof in Hof. Das Verkehrsaufkommen im Straßengüterverkehr wird sich bis 2025 um mehr als 30 Prozent erhöhen. Um die Straßen zu entlasten, muss der Güterverkehr auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden. © Dr. Jäntschi-Haucke

Millionen Tonnen auf 1.080,9 Millionen Tonnen.

Die Transportleistung, die wichtigste Kenngröße zur Bestimmung der Verkehrsentwicklung, erhöht sich aufgrund des überproportional wachsenden Fernverkehrs und steigender Transportweiten deutlich stärker, nämlich insgesamt um 53,2 Prozent. Das bedeutet ein Wachstum von 146,2

Verflechtung im Binnen- und Außenhandel. Dominierend im Güterverkehr ist die Straße. Auf diese entfallen heute 88,4 Prozent des Güterverkehrsaufkommens und 72,4 Prozent der Güterverkehrsleistung. Das Verkehrsaufkommen wächst beim Straßengüterverkehr bis 2025 um 30,8 Prozent. Die Verkehrsleistung nimmt jedoch mit 55,7 Prozent überproportional zu, so dass

gilt es, einen möglichst großen Teil des Verkehrswachstums auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern und diese entsprechend ihrer spezifischen Stärken optimal zu nutzen. Dazu müssen Attraktivität und Leistungsfähigkeit von Schiene und Wasserstraße erhöht sowie die Schnittstellen, die zur Vernetzung der Verkehrsträger er-

forderlich sind, bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Interdisziplinärer Arbeitskreis

Im Februar 2015 hat die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern für Bau und Verkehr einen interdisziplinären Arbeitskreis mit Vertretern aus Verbänden, Forschung, Wirtschaft und Verwaltung ins Leben gerufen, der sich mit der nachhaltigen Verkehrsabwicklung durch ein optimales Zusammenwirken aller Verkehrsträger auseinandergesetzt hat. Im Vordergrund standen die Verbesserung der Vernetzung aller Verkehrsträger und dadurch eine möglichst effiziente, wirtschaftliche und umweltfreundliche Bedienung der Nachfrage nach Mobilität.

Damit die Ergebnisse des Arbeitskreises in die unmittelbaren politischen Entscheidungsprozesse einfließen, waren pragmatische und möglichst kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen zu entwickeln. Die Projektbearbeitung war in Unterarbeitsgruppen, einem „Forum Güterverkehr“ und einem „Forum Personenverkehr“, organisiert. (Anm.: Über das „Forum Personenverkehr“ wird zu einem späteren Zeitpunkt berichtet.)

Forum Güterverkehr

Das Forum Güterverkehr hat Fragestellungen im Zusammenhang mit der Verlagerung von Güterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger behandelt. Dabei waren Optimierungsmöglichkeiten zum reibungslosen Wechsel zwischen den Verkehrsträgern ein zentrales Thema. Bei der Analyse der Ist-Situation wurde insbesondere festgestellt, dass notwendige Informationen zur Abwicklung des gesamten Spektrums des Güterverkehrs oft nicht transparent oder umfassend bekannt sind.

Im Folgenden wurden Optimierungsmöglichkeiten vorgestellt, bewertet und priorisiert. Hier standen konkrete Maßnahmen im Fokus, um Gemeinden, Verladern, Transporteuren und Spediteuren gezielt die Funktionsweise und die Stärken der Güterverlagerung auf die Schiene nahe zu bringen. In diesem Zusammenhang ging es auch darum, vorhandenen Vorbehalten der Wirtschaft gegenüber der Nutzung des Schienengütertransports zu begegnen.

Konkrete Projektideen

Aus den priorisierten Optimierungsmöglichkeiten zur Verlagerung von Transporten von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger wurden drei konkrete kurz- bis mittelfristig umsetzbare Projektideen weiter ausgearbeitet. Mit dem Ziel der Verbesserung der Information und Transparenz wurden folgende Projekte entwickelt:

- Internet-Informationsplattform „Güterverkehr und Logistik in Bayern“
- Leitfaden „Schienengüterverkehr/Kombinierter Verkehr“
- Anlagen des Kombinierten Verkehrs in Bayern – Terminalkarte



Schnittstelle zwischen Schiene und Straße: der Umschlagbahnhof in München-Riem
© Dr. Jäntschi-Haucke

Internet-Informationsplattform „Güterverkehr und Logistik in Bayern“

Umfassende Informationen zur Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger sollen auf einer neutralen Internet-Informationsplattform „Güterverkehr und Logistik in Bayern“ im StMI-Design aufbereitet werden. Damit soll der Einstieg in den Kombinierten Verkehr vor allem durch Transparenz und Information erleichtert werden. Nach und nach soll die Internet-Informationsplattform zum Beispiel mit Fachautorenbeiträgen, mit Ergebnissen von vom Freistaat Bayern

geförderten Logistikprojekten und mit Informationen über geförderte innovative Technologien ausgefüllt werden.

Leitfaden „Schienengüterverkehr und Kombiniertes Verkehr“

Um die Teilnahme am Schienengüterverkehr zu erleichtern, sollen zielgruppenspezifische Problemlösungen in einem „Leitfaden Schienengüterverkehr/Kombiniertes Verkehr“ angeboten werden. Bisher sind am Markt zwar vielfältige und unterschiedliche Informationen vorhanden, sie sind jedoch zumeist intransparent und schwer zugänglich. Zudem beschränken sie sich oft darauf, lediglich einzelne Themen darzustellen. Durch die Aufbereitung zielgruppenspezifischer Problemlösungen soll z. B. eine Kommune schnell Wege zur Errichtung eines Güterverkehrszentrums finden, wenn sie dies beabsichtigt.

Der „Leitfaden Schienengüterverkehr/Kombiniertes Verkehr“ soll in die „Internet-Informationsplattform Güterverkehr und Logistik in Bayern“ einfließen. Dadurch können die Informationen aktuell gehalten und weiterentwickelt werden. Die unterschiedlichen Problemfelder für einzelne Zielgruppen sollen durch verschiedene Experten aufbereitet werden.

Anlagen des Kombinierten Verkehrs in Bayern – Terminalkarte

Auf der „Internet-Informationsplattform Güterverkehr und Logistik in Bayern“ soll auch eine Karte mit „Anlagen des Kombinierten Verkehrs in Bayern“, eine „Terminalkarte“, eingestellt werden. Sie soll im StMI-Design mit bestimmten hinterlegten Leistungen abgebildet werden. Die Karte wird so aufbereitet, dass schnell und einfach Informationen zum Beispiel darüber zu erhalten sind, wo sich Umschlagterminals in Bayern befinden, welche technischen Eckdaten sie haben, welche Services dort angeboten werden und wer die Kontaktpersonen sind.

Finanzierung und Umsetzung

Die Kosten für die Erstellung und Betreuung der Internetplattform inklusive Leitfaden und die Terminalkarte sind überschaubar und können aus dem laufenden Haushalt sichergestellt werden.

Die Betreuung des Projektes „Internet-Informationsplattform Güterverkehr und Logistik in Bayern“ und des

hier eingestellten Projektes „Leitfaden Schienengüterverkehr/Kombinierter Verkehr“ soll die Logistik Initiative Bayern übernehmen. Die Logistik Initiative Bayern entstand 2014 nach Einstellung der Aktivitäten des Clusters Logistik bei Bayern Innovativ im Zuge der Korrekturen nach der zweiten Cluster-Evaluierung.

Die Kerngruppe besteht derzeit aus dem Logistik-Kompetenz-Zentrum

gistikstandortes Bayern nach außen. Daneben sollen gemeinsame Projekte entwickelt werden. Ein Schwerpunkt soll dabei im Bereich „Kombinierter Verkehr“ liegen.

Für den Aufbau der Terminalkarte liegt ein Angebot der unabhängigen Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) vor. Es enthält eine eigenständige, interaktive Online-Karte für Bayern. Zunächst werden

verkehr und Logistik in Bayern“ aufbereitet. Zusätzlich gibt es noch eine ansprechende Printkarte, zum Beispiel zur Erstellung von Flyern oder Präsentationen.

Weitere Sitzungen des Forums Güterverkehr sind vorerst nicht geplant. Die weitere Bearbeitung der einzelnen Projekte findet jedoch durch Mitarbeit oder Unterstützung der Forumsmitglieder statt.



Containerterminal in München-Riem. Zukünftig soll die Internet-Plattform „Güterverkehr und Logistik in Bayern“ Informationen zur Verlagerung vom Güterverkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger anbieten. © Dr. Jäntschi-Hauke

(LKZ) Prien, Bayern Innovativ, der Logistikagentur Oberfranken und dem CNA (Center for Transportation and Logistics Neuer Adler e. V.). Die Oberste Baubehörde begleitet die Logistik Initiative Bayern intensiv durch das Sachgebiet IIE1. Aufgabe der Logistik Initiative Bayern ist zunächst die Entwicklung einer Dachmarke „Logistik Bayern“ und die Vermarktung des Lo-

alle Terminals des Kombinierten Verkehrs in Bayern inklusive relevanter Zusatzinformationen, z. B. Streckenprofil, aktuelle Zugverbindungen mit Abfahrtszeit, Empfangsschluss, Transportdauer, erlaubte Ladeeinheiten zusammengestellt, geprüft, weiterentwickelt und laufend aktualisiert.

Die Karte wird im Design für die „Internet-Informationsplattform Güter-

Autorin

Dr. Karin Jäntschi-Hauke
Ltd. Ministerialrätin
Oberste Baubehörde
karin.jaentschi-hauke@stmi.bayern.de

Bundesweite verkehrspolitische Aufgabenstellungen

Zusammenarbeit der Länder auf verschiedenen Ebenen

Roland Degelmann
Katrin Roth

Verkehrspolitik ist ein weites Feld. Verkehr findet auf Straßen, Schienen, Wasserwegen und in der Luft statt. Die Verkehrsträger sind vielfältig. Durch ihr Zusammenwirken sichern sie die Versorgung von Wirtschaft und Bürgern. Die Bereitstellung von Infrastruktur ist deshalb eine wesentliche Aufgabe der Daseinsvorsorge.

zeichnet sich dadurch aus, dass die verschiedenen Verkehrsträger durch Vernetzung ihre spezifischen Stärken voll entfalten können.

Die Verantwortung für unsere Verkehrsinfrastruktur verteilt sich dabei auf mehreren Schultern. Straßenbaulastträger sind Bund, Länder und Kommunen. Für die Schieneninfrastruktur ist der Bund verantwortlich, der Betrieb erfolgt durch die Deutsche Bahn AG und zahlreiche weitere Anbieter.

einander ist die Verkehrsministerkonferenz (VMK). Sie ist das hochrangigste deutsche Gremium der Landesverkehrsminister/-innen bzw. -senatoren/-innen – und findet in der Regel zweimal im Jahr (Frühjahr/Herbst) statt.

Ziele der VMK sind der gegenseitige Informations- und Erfahrungsaustausch, die Erörterung von verkehrspolitischen Themen, im Verhältnis der Bundesländer untereinander und/oder im Verhältnis der Bundesländer zum Bund, und die Festschreibung des gemeinsamen politischen Handelns im eigenen Bereich oder gegenüber dem Bund in Form von Beschlüssen. Jedes Land kann Themen zur Beratung anmelden. In der letzten Zeit standen z. B. auf der Tagesordnung: Nachhaltige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, Optimierung der Auftragsverwaltung, Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, Schutz vor Lärm - Verbesserung der Grundlagen für Lärmschutzmaßnahmen.

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur nimmt als Gast an den Konferenzen teil, kann aber eigene Themenwünsche für die Tagesordnung anmelden. Die jeweiligen Beschlüsse der VMK sind nur bindend, wenn sie einstimmig angenommen werden.

Neben den regelmäßig stattfindenden Verkehrsministerkonferenzen werden anlassbezogen Sonderverkehrsministerkonferenzen einberufen. Die letzte Sonderverkehrsministerkonferenz fand am 23. Februar 2016 zum Thema „Optimierung der Auftragsverwaltung - Kommission Bau- und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ statt. Die sog. Bodewig-II-Kommission, die durch einen Umlaufbeschluss der VMK im Juli 2015 eingesetzt worden war, hat in deren Auftrag aktuelle Untersuchungen zur Optimierung der Auftragsverwaltung bewertet und darauf aufbauend mögliche Konsequenzen für Länder und Kommunen aufgezeigt.

In der VMK übernimmt ein Bundesland für jeweils zwei Jahre den Vorsitz. Der Vorsitz rotiert jeweils zum 1. Januar. Die Reihenfolge des Vorsitzes in der VMK folgt der Vereinbarung der Ministerpräsidenten von 1950 in



Der Bayerische Verkehrsminister Joachim Herrmann und Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt mit Verkehrsministern der Länder im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz.
© Harald Haase, MWAVT

Mobilität zu gewährleisten ist heute eine der größten gesellschaftlichen Herausforderungen. Diese zu ermöglichen ist eine zentrale Aufgabe für die politisch Verantwortlichen. Zum einen ist ein leistungsfähiger Personenverkehr sicherzustellen, der eine gute Erreichbarkeit z. B. von Arbeitsstätten, Schulen, Versorgungs- und sozialen Einrichtungen oder auch Freizeit- und Erholungsangeboten ermöglicht. Zum anderen ist ein reibungsloser Waren- und Güterverkehr zu gewährleisten. Grundvoraussetzung hierfür ist eine leistungsfähige und gut ausgebaute Infrastruktur für den Straßen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr. Verkehrswege sind die Lebensadern jeder Volkswirtschaft. Eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur

Für den Schienenpersonennahverkehr haben seit 1996 die Länder die Verantwortung übernommen.

Trotz der unterschiedlichen Verantwortungen muss die Verkehrspolitik grundsätzlich übergreifend handeln, planen und denken, sie hört nicht an nationalen Grenzen und schon gar nicht an denen der einzelnen Bundesländer auf, und sie geht über alle Verkehrsträger: Straße, Schiene, Wasser und Luft. Dabei umfasst das Aufgabenfeld der Verkehrspolitik auch weniger von der Öffentlichkeit wahrgenommene Themen wie die Europäische Seilbahnverordnung oder Zukunftstechnologien wie das automatisierte Fahren.

Ein wichtiges Instrument der Zusammenarbeit der Länder unter-

Königstein/Taunus zum Vorsitz des Bundesrats. Diese Regelung wahrt den Grundsatz der Gleichrangigkeit aller Länder und hat den Vorteil, dass die Besetzung des Amtes nicht wechselnden Mehrheitsverhältnissen und parteipolitischen Erwägungen unterworfen ist.

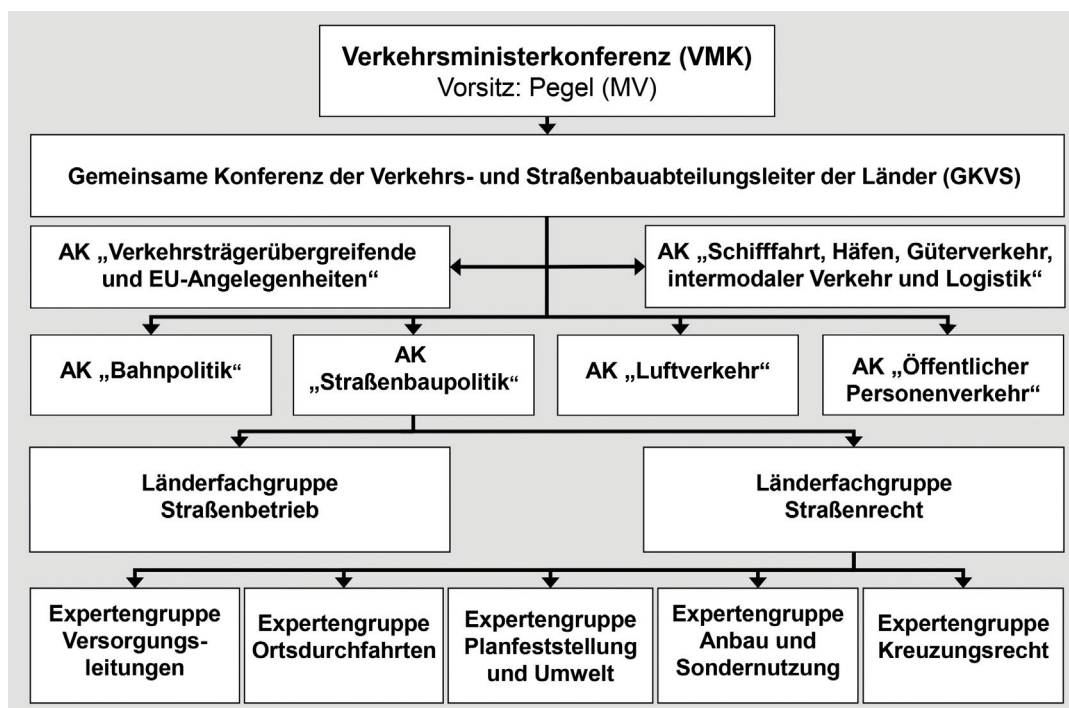
Derzeit steht der VMK der Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Christian Pegel, vor. Das nächste VMK-Vorsitzland wird in den Jahren 2017/2018 die Freie und Hansestadt Hamburg sein. Bayern wird den

und Logistik“, „Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten“ und „Luftverkehr“ eingesetzt. Die Bundesländer entsenden Vertreter in diese Arbeitskreise. Die GKVS kann auch über die Einsetzung weiterer Arbeitskreise entscheiden. Derzeit existiert beispielsweise eine länderoffene Arbeitsgruppe, die sich mit dem Thema „Auswirkungen der Lkw-Maut auf das nachgeordnete Netz“ befasst.

Der Arbeitskreis Straßenbaupolitik (AK SBP) wird seit Februar 2012 vom Leiter der Abteilung Straßen- und Brückenbau der Obersten Baubehörde im

Länderfachgruppe, als auch in den Expertengruppen sind Juristen aus der Abteilung IIB der Obersten Baubehörde als Mitglieder beteiligt. Aktuelle Fragestellungen der Expertengruppen sind Umsetzungsfragen zum Breitbandausbaugesetz oder die regelmäßige Fortschreibung der Planfeststellungsrichtlinien.

Weitere Informationen zu Beschlüssen der VMK und Berichten der Bundesländer und des BMVI können auf der Internetseite der VMK unter www.verkehrsministerkonferenz.de abgerufen werden.



Die Verkehrsministerkonferenz – Zusammenarbeit auf verschiedenen Ebenen © Oberste Baubehörde

Vorsitz erst wieder 2025/2026 übernehmen. Für das Jahr 2018 ist allerdings außerplanmäßig eine Verkehrsministerkonferenz in Bayern geplant.

Die VMK wird von der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) vorbereitet. Die GKVS erörtert die Grundsatzfragen des Verkehrs einschließlich der damit zusammenhängenden Fragen der Auftragsverwaltung. Sie tagt ebenfalls zweimal im Jahr, meist wenige Wochen vor der VMK. Zu ihrer Meinungsbildung hat die GKVS derzeit sechs ständige Arbeitskreise zu den Themen „Bahnpolitik“, „Straßenbaupolitik“, „Öffentlicher Personenverkehr“, „Schifffahrt, Häfen, Güterverkehr, intermodaler Verkehr

Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Ministerialdirigent Karl Wiebel geleitet, der aus dem Kreis der Mitglieder gewählt wurde. Der Arbeitskreis arbeitet auf fachlicher Ebene der GKVS zu.

Der AK SBP wiederum bedient sich bei seiner Arbeit u. a. der Länderfachgruppen Straßenbetriebsdienst und Straßenrecht. Aufgrund der Vielfalt der straßenrechtlichen Aufgabenstellungen werden rechtliche Fragen in einer weiteren Ebene, den Expertengruppen aufbereitet. Es gibt insgesamt fünf Expertengruppen zu den Themen „Versorgungsleitungen“, „Ortsdurchfahrten“, „Planfeststellung und Umwelt“, „Anbau und Sondernutzung“ und „Kreuzungsrecht“. Sowohl in der

Mit seiner Tätigkeit in der VMK und den ihr nachgeordneten Gremien sorgt Bayern für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Verkehrsthemen im Sinne aller Verkehrsteilnehmer.

Autoren

Roland Degelmann
Ministerialrat
Oberste Baubehörde
roland.degelmann@stmi.bayern.de

Katrin Roth
Baudirektorin
Oberste Baubehörde
katrin.roth@stmi.bayern.de

Die demografiegerechte Gemeinde

Stephan Lintner
Ulrike Sebald-Kirsch

Die Städte und Gemeinden unterliegen einem beständigen Wandel. Sich auf die demografischen Veränderungen einzustellen und aktiv zu gestalten ist eine wichtige Aufgabe der Stadtplanung. Essentiell für zukünftige

Gemeinden betrifft diese Verschiebung stärker, da junge Menschen nicht selten in die Ballungsräume abwandern.

Im Rahmen der Zuschüsse des Landes für modellhafte städtebauliche Planungen und Forschungen wurden in verschiedenen Gemeinden Bayerns Untersuchungen zu dem Umgang

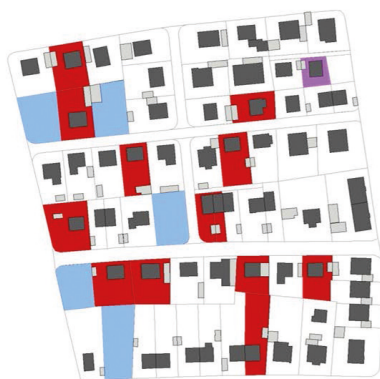
der Gemeinden überschreiten. Die Mittel werden für Forschungsprojekte zu einzelnen Themenschwerpunkten und für Untersuchungen einzelner, konkreter Aufgabenstellungen in Gemeinden eingesetzt.

Modellvorhaben: Ältere Einfamilienhausgebiete – fit für die Zukunft

In dem Forschungsprojekt „Revitalisierung älterer Einfamilienhausgebiete“ in drei Gemeinden Bayerns wurden Möglichkeiten zur Anpassung und Aufwertung bestehender Einfamilienhausgebieten untersucht.

In vielen Gemeinden Bayerns sind, wie auch bundesweit, Einfamilienhausgebiete die am meisten verbreitete Wohnform. Allerdings sind viele der Gebiete aus den 50 – 70er Jahren nicht mehr attraktiv für den Zuzug von neuen Familien, da sowohl die bauliche Qualität der Häuser, wie auch der öffentliche Raum nicht den heutigen Erwartungen entsprechen.

In dem Forschungsprojekt wurden die Möglichkeiten zur Nachverdichtung solcher Gebiete an drei unterschiedlichen Orten in Bayern (Karlstadt, Unterfranken; Langenneufnach, Schwaben und Marktrodach, Oberfranken) untersucht. Gelingt es, diese Einfamilienhausgebiete aufzuwerten und mit Angeboten sowohl für die älteren wie auch die potentiellen neuen Bewohner zu ergänzen, so können sie auch neue Zielgruppen, wie junge Erst-Haushaltsgründer ansprechen. Durch attraktive Wohnformen wie zum Beispiel kleinere Einheiten von betreutem Wohnen oder generationsübergreifende Angebote in den Gemeinden können zusätzliche Alternativen in direkter Nähe zum bisherigen Lebensmittelpunkt der Älteren geschaffen werden. In der Folge können die durch den Umzug freigewordenen Gebäude von jungen Familien neu bewohnt werden.



Flächenpotentiale
(heute und in den nächsten
20 Jahren)

- Baulücken
- Gebäudeleerstand
- Bewohner über 70 Jahre

Flächenpotentiale zur Revitalisierung von Einfamilienhausgebiete aus den 50er bis 70er Jahren. Die schematische Darstellung basiert auf einer Studie, die in drei bayerischen Gemeinden durchgeführt wurde. © Büro Jorge Schmidt



Starnberg, „Am Georgenbach“. Die barrierefreie Gestaltung wurde durch die Städtebauförderung unterstützt. © Stefan Weindl, Stadt Starnberg

Entwicklungen sind dabei integrierte Ansätze und nachhaltige Konzepte.

Für Bayern wird bis etwa ins Jahr 2030 eine noch steigende Bevölkerung erwartet, wobei der Anteil der über 65-jährigen überproportional zunehmen wird. Kleinere und mittlere

mit den Folgen des demografischen Wandels durchgeführt. Die Planungszuschüsse dienen der Erarbeitung modellhafter städtebaulicher Untersuchungen und Planungen, an denen ein besonderes staatliches Interesse besteht und die die Pflichtaufgaben

Modellvorhaben: Älter werden auf dem Lande

Im Umland von München wurde in einem weiteren Modellvorhaben untersucht, welche Veränderungen noch notwendig sind, um selbstbestimmt im Alter weiterhin in der gewohnten Umgebung leben zu können.

Die ländlich geprägten Gemeinden Hohenlinden (Landkreis Ebersberg), Forstern, Pastetten und Buch am Buchrain (Landkreis Erding) haben sich in den letzten Jahrzehnten zu gefragten Wohnstandorten mit hohen Auspendlerquoten entwickelt. Die vier Gemeinden wollten sich vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung für die Zukunft wappnen.

Es gab Untersuchungen zu den konkreten Auswirkungen des demografischen Wandels, zu geeigneten Siedlungs- und Wohnformen sowie

- Wohnformen anbieten
- Landschaft einbeziehen und Erholungsfunktion verbessern
 - Seniorengerechte und barrierefreie Straßen, v. a. Ortsdurchfahrten
 - Barrierefreiheit in öffentlichen Einrichtungen schaffen

**Modellvorhaben:
Integriertes Entwicklungskonzept
„Demografiegerechtes
Buch am Erlbach“**

Das Integrierte Entwicklungskonzept „Demografiegerechtes Buch a. Erl-

bach“ anzupassen sowie die Lebensqualität und die Wirtschaftsperspektiven der Gemeinde zu sichern und erhöhen.

Das Integrierte Entwicklungskonzept ist ganzheitlich ausgerichtet, d. h. es geht auf alle für die Gemeinde relevanten Themenfelder ein. In Buch a. Erlbach sind dies:

- Ortskern, Einzelhandel und Gastronomie
- Verkehr, Erreichbarkeit und Mobilität
- Wohnen und Wohnumfeld



Buch am Erlbach. Das Integrierte Entwicklungskonzept „Demografiegerechtes Buch am Erlbach“ hat sich beispielhaft mit den Problemen einer ländlichen Kommune mit zurückgehenden Geburtenraten und zunehmender Überalterung befasst. © Klaus Leidorf, Luftbilddokumentation

Synergieeffekten in der interkommunalen Zusammenarbeit.

Folgende Punkte wurden u. a. als elementar für eine demografiegerechte Zukunft herausgearbeitet:

- Aufwertung und Stärkung der Ortsmitten
- Differenzierte und seniorengerechte

bach“ befasste sich beispielhaft mit den Problemen einer ländlichen Kommune, die sich aus zurückgehenden Geburtenraten und zunehmender Alterung der Bevölkerung ergeben. Ziel war es, einen strategischen Handlungsplan zu erstellen, der es ermöglicht, alle Bereiche des Lebens an die Folgen des demografischen Wandels

- Soziale und kulturelle Infrastruktur und Daseinsvorsorge
- Freizeit, Vereine, Zusammenhalt und soziale Netzwerke
- Wirtschaft, Arbeit und Ausbildung
- Natur, Umwelt und Klima
- Ortsteile, interkommunale Kooperation und kommunales Demografiemanagement

In zwei Zukunftskonferenzen trafen sich sechzig lokale Expertinnen und Experten der Gemeinde und entwickelten, basierend auf einer Positionsbestimmung für alle Themenbereiche, Zukunftsvisionen und Vorschläge zur Ortsentwicklung.

In diesem Partizipationsprozess wurden die Leitlinien der zukünftigen Gemeindeentwicklung und innovative

Modellvorhaben: Die barrierefreie Gemeinde

Eine demografiegerechte Gemeinde bedarf auch der Anpassung an den steigenden Anteil von Personen mit Einschränkungen. In dem Modellvorhaben „Die barrierefreie Gemeinde“, über das an dieser Stelle schon ausführlich berichtet wurde, stand der Abbau von Barrieren aller Art im Fokus.

kommt daher allen zugute, wobei schon allein wegen den topographischen Gegebenheiten in vielen Gemeinden keine komplette Barrierefreiheit möglich sein wird. Hier gilt es, durch kreative Ansätze alternative Lösungen zu entwickeln.

In dem Modellvorhaben „Die barrierefreie Gemeinde“ wurde durch die engagierte Mitarbeit von sechzehn Modellkommunen in Bayern ein Leitfaden entwickelt, der alle Gemeinden bei der schrittweisen Umsetzung der Ziele der Barrierefreiheit unterstützen kann.

Arbeitskreis „Bauen und Demografischer Wandel“

Der Arbeitskreis „Bauen und Demografischer Wandel“ an der Obersten Baubehörde, der bereits im Jahr 2008 eingerichtet wurde, hat sich als hilfreiche interdisziplinäre und ressortübergreifende Austauschplattform erwiesen. Der Arbeitskreis konzentriert sich auf den Planungs- und Baubereich und stellt ein Forum dar, in dem die einzelnen Fachabteilungen der Bauverwaltung gemeinsam mit weiteren Partnern und Experten kontinuierlich zusammenarbeiten und neue Ansätze diskutieren. Dem Arbeitskreis sind vier Arbeitsforen für die Bereiche Hochbau, Städtebau/ Städtebauförderung, Wohnungswesen und Straßenbau zugeordnet. In den Foren sind die kommunalen Spitzenverbände, die sieben Regierungen, einzelne Kommunen und die Obersten Baubehörde vertreten.







Der demografische Wandel und seine Herausforderungen für städtebauliche Planungen werden Städte und ländlich geprägte Gemeinden auch weiterhin beschäftigen. Eine fachliche und finanzielle Unterstützung von staatlicher Seite für modellhafte und zukunftsgerichtete Planungen der Kommunen ist daher auch künftig ein wichtiger Beitrag.

Autoren

Stephan Lintner
Ministerialrat
Oberste Baubehörde
stephan.lintner@stmi.bayern.de

Ulrike Sebald-Kirsch
Bauberrätin
Oberste Baubehörde
ulrike.sebald-kirsch@stmi.bayern.de



-  Stärkung der Ortsmitte (Innenentwicklung)
-  Gestaltung der Ortsdurchfahrt (seniorengerecht, barrierefrei, Querungen, langsames Fahren, Aufenthaltsqualität)
-  Entwicklungsgebiete für seniorengerechte / differenzierte Wohnformen
-  Förderung seniorengerechte Wohnungen im Bestand
-  Förderung seniorengerechte Wohnungen in Bebauungsplänen
-  Bebauungsplan „Abtwiese“, gemeindeeigenes Grundstück, (differenziertes, seniorengerechtes Wohnen, Mietwohnungen, 3-geschossige Wohnhäuser, Apartments, Wohngruppen, Gemeinschaftsräume und Betreuungsangebote, Freiraumgestaltung mit Renaturierung Bachlauf)

Planung zur Ortsentwicklung von Hohenlinden. Die ländlich geprägte Gemeinde will sich vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung für die Zukunft wappnen. © Planungsgruppe 504, München

Projekte erarbeitet. In den Expertenrunden wurden die Maßnahmenvorschläge der Zukunftskonferenzen auf Machbarkeit geprüft und nochmals vertieft. Zuständigkeiten liegen damit nicht mehr nur bei der Verwaltung, sondern auch bei der engagierten Zivilgesellschaft.

Unsere Städte und Gemeinden sollen so gestaltet sein, dass sie allen Bürgerinnen und Bürgern unabhängig von Lebensalter oder körperlicher Beeinträchtigung eine selbstbestimmte Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen. Mehr Sensibilität bei der Gestaltung der öffentlichen Räume

Die Ketschenvorstadt in Coburg

Drei öffentlich geförderte Wohnprojekte

Theodor Bonnet
Petra Gräßel
Silke Neumann

An den südlichen Ausläufern des Thüringer Waldes an der Itz liegt die Stadt Coburg, eine ca. 41.500 Einwohner zählende kreisfreie Stadt, die durch verwandtschaftliche Beziehungen

regelmäßige Viertoranlage mit kreisförmiger Ummauerung und dem zentral gelegenen Markt als Hauptplatz und Schnittpunkt eines Straßenkreuzes eine besondere Prägnanz. Bald war die Stadt über den Mauergürtel hinausgewachsen. Vor jedem Tor bildeten sich Vorstädte, so im Süden die Ketschenvorstadt.

städtebauliche Entwicklungsleitlinien erarbeitet, welche die Konzentration auf die Innenentwicklung, die Stärkung der Stadtmitte und die Gestaltung intakter Lebens- und Arbeitswelten zum Ziel haben.

Hierbei stellte sich schnell die Ketschenvorstadt als Handlungsschwerpunkt heraus. Mit einem hohen Anteil



Die Projekte Albertsplatz 3 und Zinkenwehr 1 in der Ketschenvorstadt in Coburg werden mit Mitteln der Städtebauförderung saniert.
© Henning Rosenbusch

zum englischen Königshaus mit geprägt ist.

In der ersten freien Volksabstimmung in Deutschland votierten 1919, nach dem Ende der Monarchie, über 88 Prozent der Wähler gegen den Zusammenschluss des Freistaates Coburg mit dem Land Thüringen.

Somit kam Coburg am 1. Juli 1920 zum Freistaat Bayern. Der historische Stadtgrundriss erhält durch eine re-

Städtebauförderung

Seit 1972 investiert die Stadt Coburg mit Unterstützung des Freistaates Bayern in die Sanierung ihrer Altstadt. Die Wohnbau Stadt Coburg GmbH wirkt dabei als Sanierungstrehänder der Stadt unterstützend und betreut seit über 40 Jahren nunmehr sieben Sanierungsgebiete. Schulbuchmäßig hat Coburg im Jahr 2004 mit seinen Bürgerinnen und Bürgern in einem ISEK

an Denkmälern, dem immensen Sanierungsstau, steigenden zweistelligen Leerstandsquoten im Laden- und Wohnungsbesitz sowie erheblichen städtebaulichen Defiziten im innerstädtischen Wohnumfeld bis hin zum vollständigen Funktionsverlust des öffentlichen Raums zeigte das Quartier beispielgebend die Sanierungsherausforderungen im gesamten Altstadtbereich auf. Eine wirkungsvolle Sanie-

zung konnte nur durch ein stringentes Gesamtplanungskonzept gelingen.

Aufbauend auf die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen lobte die Stadt 2008 einen städtebaulichen Realisierungswettbewerb aus. Nach dem Preisträgerentwurf des Büros kokeenge.ritter GmbH aus Dresden (jetzt: RSP Freiraum GmbH) wurde als erstes die Sanierung und Aufwertung des öffentlichen Raums erfolgreich umgesetzt. Danach konnten die zur Neuordnung notwendigen Abbruch-

treuhänder, der Wohnbau Stadt Coburg GmbH, in ein kommunales Förderprogramm nach Nr. 20.1 StBauFR überführt, das nun für alle innerstädtischen Sanierungsgebiete gilt.

Insgesamt belaufen sich die quartiersrelevanten privaten und öffentlichen Investitionen der letzten zehn Jahre auf ca. 40 Millionen Euro. 25 Millionen Euro entfielen auf Städtebaufördermaßnahmen, die den Grundstein legten für einen zeitgemäßen, innerstädtischen Wohnungsbau.

PilotFR

Kurz zuvor, am 28. August 2012, wurde die Richtlinie zur Förderung von Pilotprojekten (Mietwohnraum) im Wege der Fehlbedarfsfinanzierung (PilotFR) veröffentlicht. Deshalb lag es nahe, dass sich das engagierte Unternehmen mit zwei Projekten, einer Sanierung und einem Neubau, mit Zustimmung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern an der Erprobung der Fehlbedarfsfinanzierung in der Mietwohnraumförderung beteiligt. Hierbei handelt es sich um eine Förderung, mit der insbesondere auch im ländlichen Raum den Bauherren eine auskömmliche Finanzierung geboten werden kann, da die Förderhöhe dabei nicht mehr unmittelbar an die Kosten, sondern an das wirtschaftliche Ergebnis der Aufwands- und Ertragsrechnung anknüpft.

Albertsplatz 3 und Zinkenwehr 1

Beim Projekt Albertsplatz 3 wurde der Wohnbau Stadt Coburg GmbH für ein Mehrfamilienhaus mit drei Wohnungen, eine davon als öffentlich geförderte Mietwohnung für die Einkommensstufe II, ein staatliches Darlehen als Festbetragsfinanzierung im Rahmen der Pilotprojektförderung bewilligt. Gefördert wird eine 2-Zimmer-Wohnung für eine Person. Die zumutbare Miete für Haushalte der Einkommensstufe I beträgt mtl. 4,60 €/m² Wohnfläche. Die Wohnungen wurden bereits im Februar 2016 vermietet.

In die Modernisierung Zinkenwehr 1 investiert die Stadtentwicklungsgesellschaft Coburg mbH und schafft mit einem Darlehen als Festbetragsfinanzierung im Rahmen der Pilotprojektförderung drei öffentlich geförderte Wohnungen. Gefördert werden 3-Zimmer-Wohnungen für 3 Personen, die zumutbare Miete beträgt 5,60 €/m² in der Einkommensstufe II. Die Wohnungen konnten bereits im Februar/März 2016 bezogen werden.

Bei der Sanierung der Häuser Albertsplatz 3 und Zinkenwehr 1 wurden die Fassaden am Albertsplatz, die Dächer und Proportionen möglichst originalgetreu wiederhergestellt. Im Innern der Häuser gibt es eine komplett neue Aufteilung. Die Häuser wurden energetisch saniert und den heutigen Bedürfnissen angepasst.



Lageplan mit den öffentlich geförderten Projekten (rot umrandet) Zinkenwehr 1, Albertsplatz 3 und Kuhgasse 2 © Wohnbau Stadt Coburg GmbH

und Freilegungsarbeiten im Quartiersinneren durchgeführt und der Neubau einer Quartiertiefgarage vorbereitet werden. Eine Mehrfachbeauftragung 2010 brachte gute Lösungen für die anschließende Sanierung und Neubaugergänzung des historischen Ensembles. 2014 gelang schließlich die Investitionstätigkeit privater Eigentümer.

Ein von der Regierung von Oberfranken entwickeltes Pauschalierungsmodell, das sogenannte "Coburger Modell" sorgte für die notwendige Initialzündung. Sieben private Sanierungsvorhaben mit einem Investitionsvolumen von rd. 4,1 Millionen Euro wurden angestoßen. Die Stadt Coburg hat das Erfolgsmodell seit Mai 2016 in Kooperation mit ihrem Sanierungs-

Wohnbau Stadt Coburg GmbH und Stadtentwicklungsgesellschaft Coburg mbH

Die Wohnbau Stadt Coburg GmbH und Stadtentwicklungsgesellschaft Coburg mbH, Tochterunternehmen der Stadt Coburg, sehen es neben allen baulichen Aktivitäten als ihre wichtigste Aufgabe an, guten Wohnraum für die Bürger auf Dauer zu sichern und Wünsche rund ums Wohnen bezahlbar zu erfüllen. Mit rund 3.200 Mietwohnungen, über viele Stadtviertel von Coburg verteilt, hat sich in den letzten Jahren als Arbeitsschwerpunkt die Ketschenvorstadt, unter dem Motto "entwickeln.wohnen.leben" weiterentwickelt. 2013 laufen die Sanierung und der Neubau verschiedener Einzelobjekte in der Ketschenvorstadt an.

Kuhgasse 2

Diesmal tritt die Stadtentwicklungsgesellschaft Coburg mbH als Investor auf. In einem Neubau schafft sie zeitgemäßen Wohnraum für Coburg, der unterschiedlichsten Ansprüchen gerecht wird. In den Obergeschossen liegen sechs barrierefreie 2- und 3-Zimmer-Wohnungen, die jeweils

thode der Mietwohnraumförderung weiterentwickelt und dauerhaft angeboten.

Fazit

Mit den Förderungen hat die Regierung von Oberfranken die intensive Arbeit für den Wohnungsbau in Coburg unterstützt und den Wohnstand-

Die drei Projekte in Coburg haben dazu beigetragen mit staatlicher Förderung, in der Ketschenvorstadt in Coburg einen nahezu idealen Mieter- und Eigentümermix zu erzielen – ganz im Sinne der gewünschten Vermeidung einseitiger Bewohnerstrukturen.



Der Albertsplatz wurde mit Mitteln der Städtebauförderung neu gestaltet. Sitzwürfel, Bäume, Wasserfontainen und die auf eine Spur reduzierte Verkehrsführung sorgen für mehr Aufenthaltsqualität. Links im Bild die Projekte Albertsplatz 3 und Zinkenwehr 1. © Henning Rosenbusch

über Balkon oder Terrasse verfügen. Ein staatliches Darlehen als Festbetragsfinanzierung wurde im Rahmen der Grundförderung bewilligt. Die höchstzulässige Miete bzw. die Erstvermietungsmiete beträgt ebenfalls 5,60 €/m² Wohnfläche mtl. Die Fertigstellung der Wohnungen war im Juli 2016.

Aufwendungsorientierte Förderung

Bereits zum 27. Februar 2014 wird durch die Dritte Änderung der Wohnraumförderungsbestimmungen 2012 die Fehlbedarfsfinanzierung von Pilot-FR – als sogenannte "Aufwendungsorientierte Förderung" als weitere Me-

ort gestärkt. Mit beispielhaftem Engagement wird die Stadterneuerung in der historischen Ketschenvorstadt von Coburg erfolgreich vorangetrieben.

Mit der Sanierung des denkmalgeschützten Hauses Albertsplatz 3 und das im denkmalgeschützten Ensemble befindlichen Anwesens Albertsplatz 2 / Zinkenwehr 1 wurde ein weiterer Schritt zur Erhaltung und Nutzung des kulturellen und baulichen Erbes der Stadt Coburg getan. In direkter Nachbarschaft zum Albertsplatz entstehen zeitgemäß modernisierte Wohnungen in unterschiedlichen Größen. So wird das Quartier in der Ketschenvorstadt wieder zu einem urbanen Ort für Jung und Alt.

Autoren

Dipl.-Ing. Architekt
Theodor Bonnet
Leitender Baudirektor
Regierung von Oberfranken
theodor.bonnet@reg-ofr.bayern.de

Dipl.-Ing. (Univ) Architektin
Petra Gräßel
Regierung von Oberfranken
petra.graessel@reg-ofr.bayern.de

Silke Neumann
Immobilienfachwirtin
Wohnbau und Stadtentwicklungsgesellschaft Coburg mbH
silke.neumann@wohnbau-coburg.de

Transparenz am Immobilienmarkt in Bayern

Der Obere Gutachterausschuss veröffentlicht die erste Gesamtanalyse

Maximilian Karl

Vor weniger als einem Jahr wurde der Obere Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Freistaat Bayern aus der Taufe gehoben. Er hat nun den „Immobilienmarktbericht Bayern 2016“ mit einer Übersicht über alle wichtigen Bereiche des Immobilienmarktes in ganz Bayern erstellt. Durch die differenzierte Betrachtung verschiedener Teilmärkte wird einer auf die Ballungsräume und vor allem den Großraum München beschränkten Wahrnehmung des bayerischen Immobilienmarktes entgegengewirkt.

Mit der Novelle der Gutachterausschussverordnung wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2015 die rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung und das Tätigwerden des Oberen Gutachterausschusses geschaffen. Seine Anfänge waren durch komplizierte Verhandlungen über die Einrichtung einer Geschäftsstelle sowie die Gewinnung eines Vorsitzenden geprägt, denn die neuen Aufgaben mussten stellenneutral wahrgenommen werden.

Ebenfalls im Januar 2015 konnte eine Verwaltungsvereinbarung über eine Zusammenarbeit zwischen der Regierung von Niederbayern sowie der Stadt Landshut unterzeichnet werden. Diese sieht vor, dass die Stadt Landshut der Regierung von Niederbayern die Geschäftsstelle und den Vorsitzenden ihres örtlichen Gutachterausschusses zur Verfügung stellt. Durch Synergieeffekte konnte aus der Nutzung der Geschäftsstelle des örtlichen Gutachterausschusses bei der Stadt Landshut auch eine Bewältigung der neuen Aufgaben mit einem extrem kleinen Personalkörper von nur etwas über zwei Stellen sichergestellt werden.

Der Obere Gutachterausschuss hat sich zum 15. September 2015 konstituiert. Er besteht als Kollegialorgan aus einem Vorsitzenden und 25 ehrenamtlichen und langjährig bewährten Sachverständigen für Immobilienwertermittlung. Mit der Ausgestaltung als Kollegialorgan ist die Selbständigkeit und Unabhängigkeit des Oberen Gutachterausschusses in allen fachlichen Fragen und – im Hinblick auf die große Anzahl ehrenamtlicher Gutachter – ein

besonders hohes Maß an Kompetenz verbunden.

Der Immobilienmarktbericht beweist die große Bedeutung des Immobilienmarktes in der Gesamtwirtschaft mit einem Geldumsatz in Bayern für 2014 von gut 36 Mrd. €. Vor diesem Hintergrund ist eine hohe Markttransparenz von zentraler Bedeutung, dabei hat der Immobilienmarktbericht Bayern eine Schlüsselrolle. Der Markt lässt sich insgesamt als stark steigend bezeichnen; bei einem von ca. 33.000 ha auf ca. 28.000 ha um 14,5% fallenden Flächenumsatz in den Jahren 2011 bis 2014 sind die Geldumsätze zeitgleich um 13% gestiegen. Trotz einzelner kurzfristiger Anstiege der Immobilienpreise von bis zu etwa 40% kann jedoch noch nicht von überhitzten Märkten bzw. einer Immobilienblase gesprochen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Preise in den Jahren 2000 bis 2007 überwiegend stagnierten oder gefallen sind.

Bezogen auf die Jahre 2000 bis 2015 ergibt sich auch in den dynamischsten Regionen eine durchschnittliche langfristige jährliche Wertsteigerung von Immobilien von lediglich knapp 3%. Trotzdem ist gerade auch in Gebieten mit besonders starkem Anstieg der Immobilienpreise, wie etwa im Großraum München, die weitere Entwicklung aufmerksam und professionell zu betrachten. Die Daten und Immobilienmarktberichte der örtlichen Gutachterausschüsse aber auch der Immobilienmarktbericht Bayern leisten hier einen wichtigen Beitrag zur Grundstücksmarkttransparenz und zum frühzeitigen Erkennen kritischer Entwicklungen.

Die Marktsegmente der Eigenheime sowie der Eigentumswohnungen nehmen in ihrer Bedeutung für den Gesamtmarkt eine herausgehobene Stellung ein. Das Marktsegment der Eigentumswohnungen dominiert das Marktgeschehen in den meisten kreisfreien Städten mit einem Anteil von durchschnittlich ca. 60% aller Immobilienkaufverträge. Bei ca. 13% weniger Kaufverträgen ist der Geldumsatz in diesem Marktsegment von 2011 bis 2014 um ca. 8% gestiegen. Bei den mittleren Wohnflächenpreisen bestehen innerhalb Bayerns erhebliche

Unterschiede. Die Preise auf Regierungsbezirksebene reichen in den Jahren 2014 und 2015 von etwa 1.200 € beim Wiederverkauf in Oberfranken bis 2.800 € in Oberbayern und bei den Neubauten von etwa 2.300 € in der Oberpfalz und über 4.100 € in Oberbayern, im Ballungsraum München auch noch deutlich darüber.

Das Marktsegment der Eigenheime spielt vor allem in den Landkreisen eine große Rolle. Innerhalb der Eigenheime differenziert der Immobilienmarktbericht Bayern nochmals zwischen Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Doppelhaushälften und Reihenhäusern. Die Preise für Eigenheime waren in nahezu allen Regierungsbezirken von 2012 bis 2015 steigend. Bei den Ein- und Zweifamilienhäusern in den Landkreisen stiegen die Preise bayernweit um 25%, mit Zuwachsraten von ca. 14% in der Oberpfalz bis hin zu knapp 30% in Oberbayern. Lediglich Unterfranken weist einen Preisrückgang von ca. 8,5% auf. Ähnlich verhält sich die Situation bei den Doppelhaushälften und Reihenhäusern. Hier stiegen die Preise in den Landkreisen von 2012 bis 2015 um durchschnittlich 20,5%, mit einer Spanne von 0% in der Oberpfalz bis ca. 29% in Oberbayern.

Für 2014 und 2015 konnten für Eigenheime auch das mittlere Preisniveau und die mittleren Grundstücksgrößen und damit Preise je m² Wohnfläche ermittelt werden. Das regionale Preisgefälle, aber auch die Unterschiede zwischen den kreisfreien Städten und den Landkreisen mit ihren ländlich geprägten Räumen sind dabei sehr deutlich. Die Daten sind auf Grund der vereinzelt noch recht dünnen Datenlage aber mit Vorsicht zu genießen. In den Jahren 2014 und 2015 bewegten sich die durchschnittlichen Preise/m² Wohnfläche für Ein- und Zweifamilienhäuser in den kreisfreien Städten danach zwischen rund 1.500 €/m² in Oberfranken und ca. 5.500 €/m² in Oberbayern, wobei letztere Zahl im Zusammenhang mit den extrem hohen Preisen in der Landeshauptstadt München zu sehen ist.

In den Landkreisen ergab sich für Ein- und Zweifamilienhäuser ein durchschnittliches Preisniveau von etwa 900

€/m² in Oberfranken und der Oberpfalz bis etwa 3.000 €/m² in Oberbayern. Für Doppelhaushälften und Reihenhäuser lagen die Preise/m² Wohnfläche in den kreisfreien Städten zwischen etwa 1.500 €/m² in Oberfranken und ca. 4.500 €/m² in Oberbayern. Auch dieser Wert spiegelt das hohe Niveau

Flächen trägt insgesamt zu dieser Entwicklung bei.

Weit über 95 % der Transaktionszahlen sind den Landkreisen zuzuordnen. Auch hier ist bei sinkenden Flächen- und steigenden Geldumsätzen die unmittelbare Preissteigerung dieses Marktanteils ablesbar. Den

Effekte des demografischen Wandels auf das Preisniveau von Immobilien betreten. Bei den Eigentumswohnungen zeigte sich, dass zwar ein Bevölkerungszuwachs einen unmittelbaren Einfluss auf das Preisniveau hat. In Wachstumsbereichen mit einem Bevölkerungszuwachs von über 1% zwischen 2011 und 2014 sind inflationsbereinigte Preissteigerungen bei den Wiederverkäufen von Eigentumswohnungen von etwa 15% bis etwa 45% der Regelfall, vereinzelt sogar darüber.

Umgekehrt ist jedoch die Preisentwicklung in schrumpfenden Regionen mit einem Bevölkerungsrückgang unterschiedlich. Während die Preise in Oberfranken nahezu durchwegs fielen, variiert die Preisentwicklung in entsprechenden anderen Regionen extrem stark mit einem Minus von 31 % bis zu einem Plus von 29 %. In diesen Zahlen wird die weiter zunehmende Beliebtheit von Eigentumswohnungen als Investitionsgut deutlich, so dass überall der Bedarf zu prüfen ist, entsprechenden Wohnraum zu schaffen.

Ein großes Kompliment gilt den 96 bayerischen Gutachterausschüssen. Sie haben die Datenlieferungen an den Oberen Gutachterausschuss geleistet und damit diesen ersten Immobilienmarktbericht ermöglicht. Auch die Zusammenarbeit mit der bayrischen Vermessungsverwaltung mit der Bereitstellung von Kartengrundlagen und dem Druck des Marktberichtes ist an dieser Stelle hervorzuheben. Der im zweijährigen Rhythmus erscheinende Immobilienmarktbericht Bayern stellt für alle Bereiche der Immobilienwirtschaft, angefangen von politischen Mandatsträgern über Banken, Investoren, Researchern, bis zu den Sachverständigen der freien Wirtschaft und der Staatsbauverwaltung eine wichtige Grundlage für Entscheidungen dar.



IMMOBILIENMARKTBERICHT BAYERN

DATEN | FAKTEN | TRENDS

2016



**OBERER GUTACHTERAUSSCHUSS
FÜR GRUNDSTÜCKSWERTE IM FREISTAAT BAYERN**

Der Obere Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Freistaat Bayern sorgt mit dem „Immobilienmarktbericht Bayern 2016“ für Markttransparenz. © OGA

im Ballungsraum München wider. Für Doppelhaushälften und Reihenhäuser in den Landkreisen bewegten sich Preise zwischen 750 €/m² in Oberfranken und bis zu 2.900 €/m² in Oberbayern.

Nicht nur im Bereich der bebauten und bebaubaren Flächen lässt sich die Dynamik des Immobilienmarktes ablesen. Gerade auch das Marktsegment der land- und forstwirtschaftlichen

durchschnittlich erzielten 9,8 €/m² für Ackerland in Oberbayern stehen 2,7 €/m² in Unterfranken und 2 €/m² in Oberfranken gegenüber. Das Verhältnis von Grünland zu Ackerland lässt sich bayernweit mit etwa 70-80 %, das von bestockten Forstflächen zu Ackerland mit etwa 50 bis 65 % beziffern.

Neuland hat der Obere Gutachterausschuss mit einer Untersuchung der

Autor

Dipl.-Ing Maximilian Karl
Ltd. Vermessungsdirektor
Stadt Landshut
maximilian.karl@landshut.de

Bauproduktenrecht quo vadis?

Auswirkungen des EuGH-Urteils auf die Bauordnung und Baupraxis

Dr. Christian Hofer
Dr. Andreas Hechtel

Nationale und europäische Bauprodukte

Die Länder definieren das sicherheitsrechtliche Anforderungsniveau an bauliche Anlagen in ihren Landesbauordnungen und regeln korrespondierend hierzu Anforderungen an Bauprodukte in Form von Technischen Baubestimmungen. Letztere werden in Listenform als technische Regeln durch das Deutsche Institut für Bautechnik (DIBt) oder in der Liste Technischer Baubestimmungen vom jeweiligen Land bekannt gemacht.

Im Geltungsbereich der Richtlinie 89/106/EWG (Bauproduktenrichtlinie - BPR) bzw. der am 24.07.2011 in Kraft getretenen Verordnung (EU) Nr. 305/2011 (Bauproduktenverordnung – BauPVO) enthielt v. a. Bauregelliste B – Teil 1 nationale Zusatzanforderungen an Bauprodukte, die europäisch harmonisierten Produktnormen (hEN) unterfallen und die CE-Kennzeichnung tragen. Nach bisherigem System bedurfte die Verwendung solcher Bauprodukte zumeist der bauaufsichtlichen Zulassung sowie der Produktkennzeichnung mit dem nationalen „Ü“-Zeichen. Im Rechtssinne handelte es sich damit um ein Verbot mit Zulassungsvorbehalt.

Die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 16.10.2014 (Rechtssache C-100/13), wonach zusätzliche Anforderungen mit EU-Recht unvereinbar sind, bedeutet eine Zeitenwende und führt zur grundlegenden Überarbeitung des bisherigen Systems. Nach Auffassung des EuGH hätte Deutschland die europäisch vorgesehenen formalen Verfahren verwenden müssen, um gegen erkannte Mängel in harmonisierten Produktnormen vorzugehen. Auch wenn den Mitgliedstaaten die Gewährleistung der Bauwerkssicherheit obliegt, berechtige sie das nicht, außerhalb der Richtlinie einseitige nationale Maßnahmen zu ergreifen.

Das Urteil ist trotz systematischer Unterschiede zwischen BPR und BauPVO dem Grunde nach auf den heutigen Rechtsstand übertragbar. Die

Arbeitsgemeinschaft der Bauminister der Länder (ARGEBAU) hat deshalb durch den insoweit zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau- und Wohnungswesen (ASBW) eine Projektgruppe eingesetzt, die sich mit den Auswirkungen des Urteils und den zu ziehenden Konsequenzen auseinandersetzt.

Die neue Musterbauordnung 2016

Als Konsequenz hat die Bauministerkonferenz im Februar 2016 eine Neufassung der Musterbauordnung (MBO) beschlossen. Zentraler Ausgangspunkt der Anpassungen ist das europarechtliche Marktbehinderungsverbot nach Art. 8 Abs. 4 BauPVO. Danach darf ein Mitgliedstaat die Bereitstellung auf dem Markt oder die Verwendung von Bauprodukten, die die CE-Kennzeichnung tragen, weder untersagen noch behindern, wenn die erklärten Leistungen den Anforderungen für diese Verwendung in dem betreffenden Mitgliedstaat entsprechen.

Diese Vorschrift wird von der MBO 2016 „gespiegelt“, so dass künftig ein Bauprodukt, das die CE-Kennzeichnung trägt, grundsätzlich nur verwendet werden darf, wenn die erklärten Leistungen den in diesem Gesetz oder aufgrund dieses Gesetzes festgelegten Anforderungen für diese Verwendung entsprechen.

Zusammenfassung der beschlossenen Änderungen

- Differenzierung zwischen Bauprodukten und Bauarten sowie zwischen Bauprodukten mit und ohne CE-Kennzeichnung (Verordnung (EU) Nr. 305/2011),
- Verzicht auf nationale Zusatzanforderungen an CE-gekennzeichnete Bauprodukte,
- Nationale Verwendbarkeitsnachweise sind ergänzend zur CE-Kennzeichnung nicht mehr zulässig,
- Bauartgenehmigungen ersetzen die bisherigen „Anwendungszulassungen“;
- Für CE-gekennzeichnete Produkte werden bestehende bauaufsichtliche Zulassungen gegenstandslos, Ü-Zeichen dürfen nicht mehr aufgebracht, Verwendbarkeitsnachweise nicht

mehr gefordert werden; das Ü-Zeichen verliert insoweit seine Gültigkeit, – Schaffung einer Ermächtigungsgrundlage zur Überführung der wesentlichen produktbezogenen Regelungen in bauwerksbezogene Anforderungen; Normierung dieser Anforderungen in der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (VVTB).

Bewertung und weitere Schritte

Die MBO 2016 bricht mit der bisherigen Systematik des Produktverwendungsverbots mit Zulassungsvorbehalt. Statt einer präventiven Kontrolle stehen zukünftig vor allem repressive Maßnahmen, insbesondere Maßnahmen der Marktüberwachung zur Verfügung, um Gefahren für die Einhaltung der Grundanforderungen an Bauwerke, für die Gesundheit oder Sicherheit von Menschen oder anderen im öffentlichen Interesse schutzwürdigen Aspekten wirksam zu begegnen.

Zur Einhaltung der materiellrechtlichen Anforderungen sind die Bauwerksverantwortlichen gefordert, entsprechend leistungsfähige Produkte nach den Vorgaben der Bauordnung, davon abgeleiteter Rechtsvorschriften und insbesondere der VVTB auszuwählen. Während es auf der Seite der Produktverwender damit zu einer Intensivierung der eigenverantwortlichen Produktauswahl kommt, sind die Produkthersteller dem hoheitlichen Zugriff entzogen, da im Bereich harmonisierter Produktregelungen weitergehende produktunmittelbare Anforderungen zukünftig ausscheiden.

Nutzung formaler Einwände nach Art. 18 BauPVO

Zur Aufrechterhaltung des nationalen Schutzniveaus wird es darauf ankommen, die in der BauPVO vorgesehenen Verfahren zu nutzen, wenn harmonisierte europäische Normen aus technischer Sicht nicht dem zugrundeliegenden Mandat entsprechen.

Deutschland hat insoweit bereits im August 2015 erste formale Einwände nach Art. 18 BauPVO, zunächst gegen sieben im EU-Amtsblatt bekannt gemachte harmonisierte Normen (Gesteinskörnungen, Parkette und Sportböden, Tanks, Betonfertig-

teile sowie Mineralwollämmstoffe) erhoben und beabsichtigt, auch den Klageweg zu beschreiten, sofern seitens der Kommission ablehnende Rechtsakte erlassen werden sollten.

Eine im bauaufsichtlichen Kontext nachhaltige Verbesserung der hEN erfordert dabei auch, die bestehenden innerstaatlichen Abläufe genau zu analysieren und ggf. neu zu bewerten

nach der Bauordnung, davon abgeleiteter Rechtsvorschriften oder der VV TB nicht genügen. Teilweise sieht die VV TB selbst bereits entsprechende Verwendungseinschränkungen für bestimmte Produktgruppen vor.



Freiwillige Herstellererklärungen

Für den Fall, dass ein Produkthersteller die erforderlichen Produktleistungen nicht erklären kann, weil die zugrunde liegende hEN die Ausweisung entsprechender wesentlicher Merkmale nicht ermöglicht, steht es den Produktherstellern frei, eine Europäische Technische Bewertung (ETB) zu beantragen, die (dann) zu der erforderlichen Leistungserklärung berechtigt. Zusätzlich sieht Teil D 3 VV TB die Möglichkeit vor, die Einhaltung der materiell-rechtlichen Anforderungen an das jeweilige Bauwerk durch eine freiwillige technische Dokumentation des Herstellers, ergänzend zur Leistungserklärung, darzulegen.



Die Regelung korrespondiert mit den bauaufsichtlichen Eingriffsbefugnissen und richtet sich an die Bauwerksverantwortlichen. Aus Gründen der Rechtssicherheit sowie zur Gewährleistung eines einheitlichen bauaufsichtlichen Vollzugs sieht die VV TB Rahmenbedingungen für die technischen Dokumentationen vor.



Mithilfe einer entsprechenden Dokumentation kann gegenüber der Bauaufsicht im Bedarfsfall nachgewiesen werden, dass die ins Bauwerk eingebauten Bauprodukte trotz fehlender Aussage zu bauwerksseitig erforderlichen Leistungen den materiellen Anforderungen an das jeweilige Bauwerk genügen. Auch bauaufsichtliche Zulassungen können hierfür übergangsweise in Betracht kommen.

Harmonisierte Bauprodukte mit CE-Kennzeichnung © Oberer Gutachterausschuss

Bei fast der Hälfte der als „mangelhaft“ bewerteten hEN ist bereits das zugrundeliegende Mandat unvollständig oder unklar, so dass zunächst eine Anpassung der Mandate durch die jeweiligen Normungsgremien angestoßen werden muss.

Die Gremien der Bauministerkonferenz sind sich einig, dass sich Deutschland hierfür aktiver in den europäischen Normungsprozess einbringen muss.

Stärkung der Marktüberwachung

Flankiert werden müssen diese normativen Bestrebungen durch Maßnahmen der Marktüberwachung nach Art. 56ff. BauPVO; sie stellen das notwendige bauproduktenrechtliche Korrektiv dar, um gegen in den Verkehr gebrachte Produkte vorzugehen, die Produktleistungen ausweisen, welche - gemessen am intendierten Verwendungszweck - den Anforderungen

Autoren

Dr. Christian Hofer
Oberregierungsrat
Oberste Baubehörde
christian.hofer@stmi.bayern.de

Dr. Andreas Hechtl
Ministerialrat
Oberste Baubehörde
andreas.hechtl@stmi.bayern.de