



Tunnel Bertoldshofen

B 16 Ortsumfahrung Marktoberdorf –
Bertoldshofen (B 472)





Im Zuge der Ortsumfahrung Marktoberdorf entstand ein Film zum Tunnel Bertoldshofen





Ausgangssituation

Die B 16 stellt die Verbindung vom Bayerischen Wald bis Füssen her und ist damit eine wichtige Verkehrsader in Bayern. Im Hinblick auf das stetig steigende Verkehrsaufkommen wird sie bereits an mehreren Stellen bedarfsgerecht ausgebaut. Die B 472 ist die südlichste Ost-West-Verbindung am nördlichen Alpenrand in Bayern, die den oberbayerischen Raum mit dem Ostallgäu und über die B 12 mit dem westlichen Schwaben verbindet. Bislang liefen die beiden hochbelasteten Verkehrswege mit einem überdurchschnittlich hohen Schwerverkehrsanteil im Stadtbereich von Marktoberdorf zusammen, was besonders in der Ortsdurchfahrt von Bertoldshofen zu problematischen Verkehrsverhältnissen führte. Zusätzlich trugen vermehrter landwirtschaftlicher Verkehr sowie der enge kurvige Verlauf der B 472 zu einer Behinderung des Durchgangsverkehrs und damit zu einer signifikanten Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit bei.

Zur Lösung dieses Problems wurde eine Ortsumfahrung von Marktoberdorf und Bertoldshofen geplant, wobei der Tunnel Bertoldshofen das Herzstück der gesamten Baumaßnahme bildet. Ein verkehrssicherer Ausbau war innerhalb der Ortsdurchfahrt nicht möglich. Aufgrund der besonderen topographischen Lage von Bertoldshofen mit einer großen Hanglage östlich der Ortschaft, konnte die neue Trasse der B 472 in diesem Bereich nicht ohne den Bau des Tunnels Bertoldshofen realisiert werden.



Streckenbeschreibung und Trassenführung

Bereits 2015 konnte die Anbindung der neuen B 16 über den Kreisverkehr bei Schillenbergl aus Marktoberdorf heraus und der Ausbau der bestehenden B 472 bis zum Ortseingang Bertoldshofen hergestellt werden. Dieser Streckenabschnitt verläuft nun weiter am Rand des Geltnachtals. Die weitere Anbindung erfolgt nördlich von Bertoldshofen über einen Kreisverkehr im Trassenkorridor der bestehenden Kreisstraße OAL 5 und zukünftig über eine neue Anschlussstelle an die B 12.

Ab dem Kreisverkehr führt die neue B 472 zwischen Bertoldshofen und Hausen durch den ca. 600 m langen Tunnel Bertoldshofen und bildet damit die Ortsumfahrung für den bisher hochbelasteten Ortskern von Bertoldshofen. Die Tunnelröhre wird künftig im Gegenverkehr befahren.

Im direkten räumlichen Anschluss an die Ortsumfahrung Bertoldshofen wird die Ost-West-Verbindung in den oberbayerischen Raum durch den ebenfalls in Bau befindlichen 3-streifigen Ausbau der B 472 gestärkt. Durch den künftigen Ausbau der B 12 zwischen Kempten und Buchloe wird in der Region eine leistungsfähige und effiziente Verkehrsverbindung geschaffen.

Verbesserungen für den Verkehr und die Anwohner

Die Ortsumfahrung Marktoberdorf-Bertoldshofen sowie die Anbindung der Bundesstraßen B 16 und B 472 an die künftig konzipierte Bundesstraße B 12 verfolgt folgende Hauptziele:

Zum einen soll durch die Realisierung der Baumaßnahme eine verbesserte Nord-Süd-Verbindung aus dem Raum Marktoberdorf-Kaufbeuren in Richtung Füssen erfolgen. Zum anderen gilt es, die verkehrliche Situation der Ost-West-Verbindung von Marktoberdorf kommend in Richtung Schongau zu optimieren.

Das starke überregionale Verkehrsaufkommen zweier Bundesstraßen wird somit außerhalb der Ortsdurchfahrten neu geordnet und zusammengefasst. Dabei verläuft die Wegführung überwiegend auf den bereits bestehenden Trassenkorridoren der OAL 5 und B 472.

Die Verkehrssicherheit wird somit deutlich verbessert, die Anwohner werden spürbar und dauerhaft von Lärm und Abgasen entlastet.

Vorbereitende Maßnahmen vor Baubeginn Tunnel

Baugrunderkundungsprogramme
2007 und 2015

Archäologische Vorerkundung 2018

Herstellung der Geltnachbrücke mit
(Baustellen) Zufahrt Tunnel
**feierlicher Spatenstich zum Start
der Gesamtmaßnahme an der
Geltnachbrücke 04 07 2017**

①



Baubeginn Juli 2018

Vorbereiten und Herstellen der Baustelleneinrichtungsf lächen mit Baubüro, Werkstatthalle, Reifenwaschanlage im Sommer 2018

②



Herstellung der Tunnelvoreinschnitte
September 2018 bis Februar 2019

Feierlicher Tunnelanschlag „bergmännische Bauweise“ am 25.02 2019

③

Kalottenvortrieb in Bagger- und Sprengausbruch
von Mitte März bis Ende 2019

Tunneldurchschlagsfeier und der Tag der offenen Tunnelbaustelle am 17 01 2020

④

Strossen und Sohlvortriebe Haupttunnel und Vortrieb Rettungstollen: Durchschlag Rettungstollen am 20 03 2020 beendet die Vortriebsarbeiten

Tunnelinnenschale: Abdichtungs und Bewehrungsarbeiten, Betonage Innenschale
02/2020 03/2021

Innenausbau Tunnel mit Herstellung des Fahrbahnaufbaus, Fahrbahntwässerung, Notgehwege mit Kabelleerrohren, Asphaltarbeiten von 04/2021 10/2021

Herstellung Betriebsgebäude mit Löschwasser- und Rückhaltebecken sowie Stützwände:
07/2020 10/2021

Erdbau / Geländemodellierung: 11/2021 06/2022

**Betriebstechnische Tunnelausstattung:
09/2021 10/2022**

⑤

**Inbetriebnahme / feierliche Verkehrsfreigabe
November 2022**



TUNNELBAU: 07/2018 – 06/2022

Geologie und Hydrologie

Der Tunnel Bertoldshofen befindet sich in den Allgäuer Voralpen

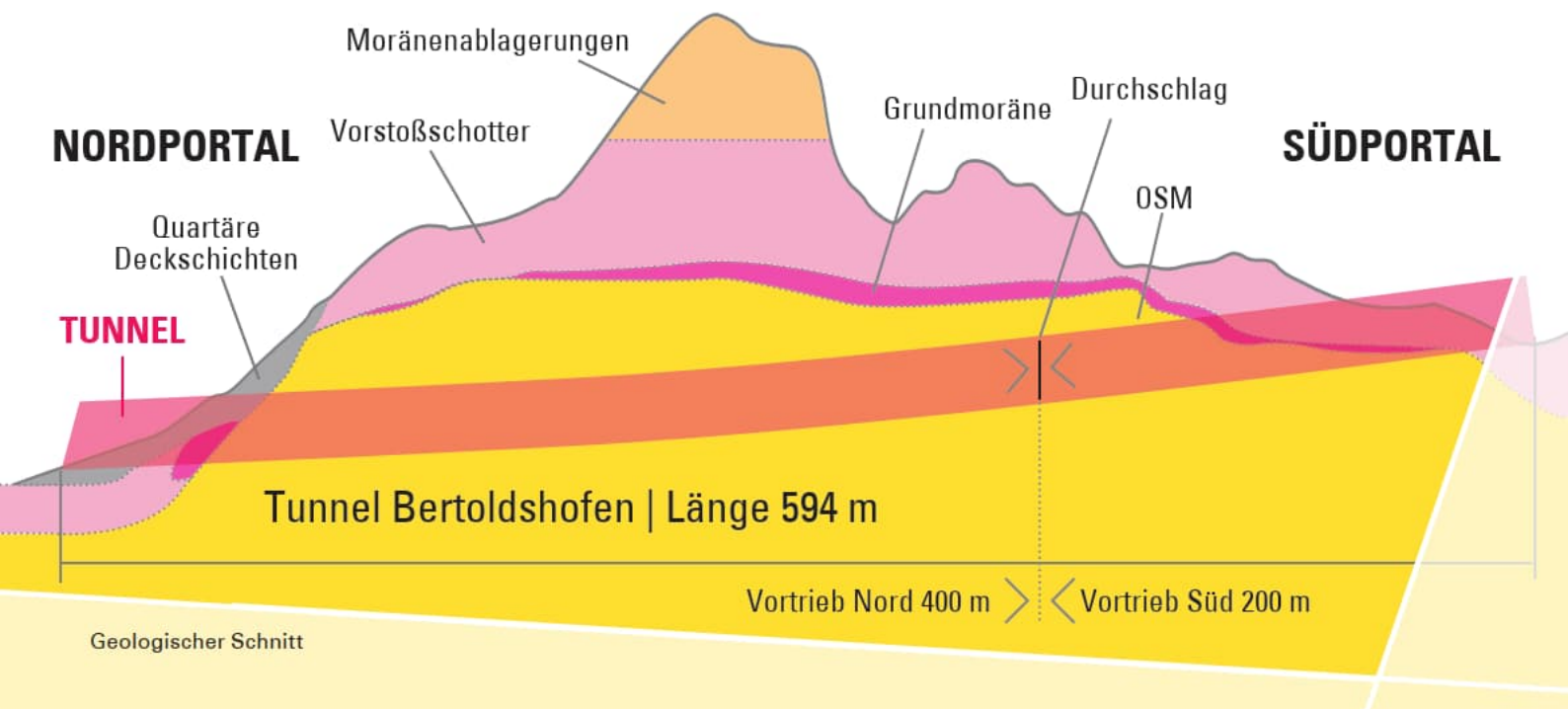
Der Baugrund im Bereich des Tunnels Bertoldshofen besteht größtenteils aus Schichten der sog. Oberen Süßwassermolasse. Hierbei handelt es sich um eine Wechselfolge aus feinkörnigen Gesteinen, insbesondere Tonmergelsteine, Sandmergelsteine und Sandsteine mit einem signifikanten Kalkanteil.

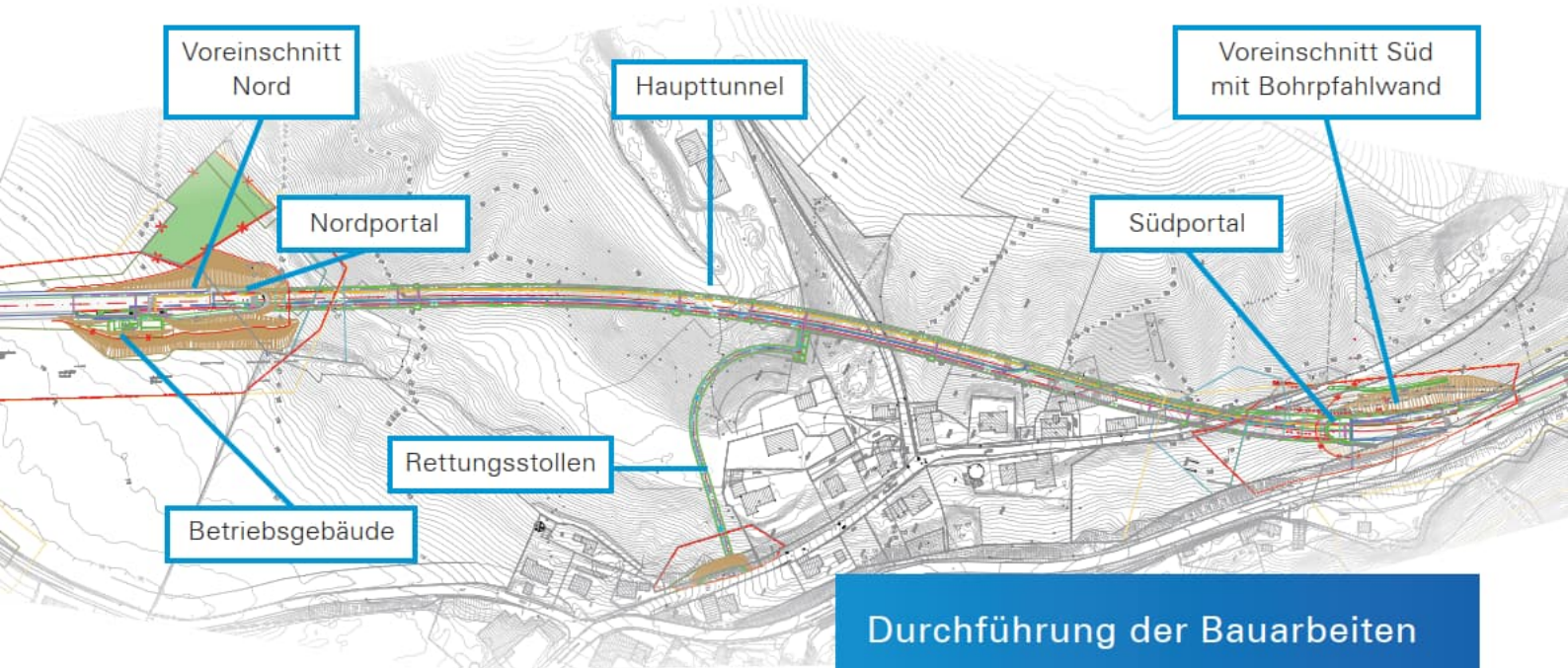
Die Obere Süßwassermolasse wird als sogenanntes Halbfestgestein klassifiziert, wobei sie durch ihren veränderlich festen Charakter als Besonderheit gilt und den Tunnelbau vor entsprechende Herausforderungen stellt. Bei Entfestigung und Witterungseinflüssen, insbesondere durch Wasserkontakt, erfolgt innerhalb kürzester Zeit ein typisch ausgeprägter und irreversibler Festigkeitsverlust und Zerfall des schwer lösbaren Festgesteins zu Lockermaterial.

Untergeordnet ist die an der Basis von Gletschern abgelagerte Grundmoräne in den Voreinschnitten vorzufinden. Am Gesteinsaufbau sind vor allem Schluffe und Tone mit einem bedeutenden Kies- und Sandanteil beteiligt, welche in ihrer Zusammensetzung variieren.

Bei der Herstellung der beiden Voreinschnitte und beim Südvortrieb waren Wasserzutritte zu bewältigen. Der Nordvortrieb war hingegen nahezu trocken, halbfest bis fest und musste daher weitgehend mittels Sprengvortrieb aufgeföhren werden.

Das Tunnelausbruchsmaterial wurde an ausgewiesenen Stellen zwischengelagert und für den teilweisen Wiedereinbau aufbereitet. Die Restmassen sollen für zukünftige Baumaßnahmen verwendet werden.





Durchführung der Bauarbeiten

Die Gesamtbaumaßnahme Tunnel Bertoldshofen setzt sich aus mehreren einzelnen Bauwerken und Bauverfahren zusammen, welche im Folgenden aufgeführt und näher erläutert werden:

- Offene Bauweise Nord (beginnt im Norden bei Bau km 0+850, ca 40 Meter lang)
- Bergmännisch aufgefahrener Haupttunnel (zwischen Bau km 0+890 und Bau km 1+433, ca 543 Meter lang, davon 30 Meter mit aufgeweitetem Querschnitt)
- Technikstollen (ca 15 Meter lang)
- Rettungsstollen (ca 155 Meter lang)
- Offene Bauweise Süd (endet im Süden bei Bau km 1+469, ca 40 Meter lang)
- Dauerhaft rückverankerte aufgelöste Bohrpfehlwand mit Lärmschutzverkleidung am Südportal
- Zweigeschossiges Betriebsgebäude am Nordportal mit vorgesetzter Winkelstützwand (ca 75 Meter lang)



Visualisierung der Planungsphase



im Endzustand



Visualisierung der Planungsphase



im Endzustand

Haupttunnel Bertoldshofen

Die Vortriebsarbeiten des Haupttunnels erfolgten von Norden und Süden, wobei sich beide Abschnitte hinsichtlich ihrer Vortriebsleistung wesentlich unterschieden. Dies ist u.a. auf den deutlich höheren Anteil an Lockermaterial des Baugrunds im Südabschnitt zurückzuführen, hierdurch wurden zusätzliche Voraussicherungen und auch ein aufwändigeres Ausbauverfahren erforderlich.

Der gesamte Haupttunnel Bertoldshofen wurde zwischen Bau km 0+890 und Bau km 1+403 bergmännisch gemäß der Spritzbetonbauweise im Bagger- und Sprengvortrieb aufgeföhren.

Die Länge der Ausbruchsabschnitte (Abschläge) bzw. die Art des Ausbruchs richtete sich jeweils nach der Beschaffenheit des unmittelbar anstehenden Gebirges, weshalb die Vortriebsarbeiten von erfahrenen Geologen überwacht wurden.

Der Tunnelvortrieb ist dabei ein zyklischer Arbeitsprozess mit sich wiederholenden Arbeitsphasen:

- 1 Ausbruch und Sichern der Ortsbrust
- 2 Herstellung der Außenschale
- 3 Einbau von vorauseilenden Sicherungsmitteln wie Anker, Spieße oder Rohrschirme

Vorauseilende Sicherung

Für eine vorauseilende Sicherung gegen nachbrechendes Gebirge wurden von der Ortsbrust aus Spieße oder Rohre in Vortriebsrichtung eingebracht, so dass sich ein Schutzschirm für die Mineure ergibt.

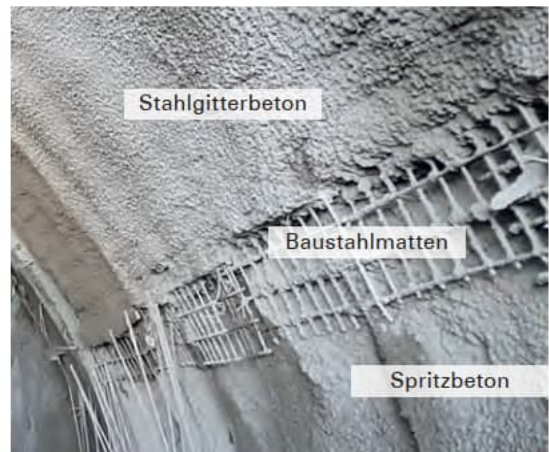


Ausbruch

Zunächst wurde der obere Tunnelabschnitt (Kalotte) in kurzen Abschlägen (ca. 1,00 m – 1,20 m) aufgeföhren (Kaltottenvortrieb), wobei das Gesteinsmaterial aus dem Fels gebaggert oder, sofern notwendig, gesprengt und im Anschluss abtransportiert wurde. Den Abtransport des gelösten Materials bezeichnet man als „Schüttern“.



Foto: Kleeblatt Medien



Herstellung der Außenschale

Unmittelbar im Anschluss an die Ausbruchsarbeiten erfolgte die Herstellung der Außenschale. Der hierfür verwendete bewehrte Spritzbeton kann bereits innerhalb kürzester Zeit große Lasten aufnehmen, so dass er als Haupttragelement dient. Die Außenschale stabilisiert damit den Hohlraum und reduziert mögliche Setzungen.

Anker

Planmäßig waren radiale Gebirgsanker an der hergestellten Aussenschale vorgesehen. Durch diese Systemanordnung wurden potentielle Auflockerungsbereiche gesichert.

Im Allgemeinen betrug der Durchlauf eines Vortriebszykluses (Kalotte) mehrere Stunden, wobei möglichst ohne Unterbrechungen ein Abschlag auf den anderen folgt, so dass pro 24 Std i d R zwei bis drei Abschlüge durchgeführt wurden. Nachfolgend zum Kalottenvortrieb erfolgte der Ausbruch der Strosse und Sohle (unterer Querschnittsbereich) analog mit Spritzbetonsicherung. Hierbei konnten im Schutz der bereits im Zuge des Kalottenvortriebs hergestellten Außenschale größere Abschlagslängen realisiert werden.



Foto: Kleeblatt Medien



Abdichtung

Der Querschnitt des Tunnelbauwerks besteht aus einem zweischaligen Aufbau mit zwischenliegender Rundumabdichtung. Diese wurde unmittelbar nach Fertigstellung der Außenschale hergestellt. Hierfür wurde eine 3 mm dicke Kunststoffolie auf einem Geotextil eingebaut, welche den Tunnelraum umlaufend auskleidet und gegen das anstehende Grund- und Oberflächenwasser druckdicht abdichtet.



Nachfolgend werden die einzelnen Arbeitsphasen eines Zyklus dargestellt und näher beschrieben.



Radialer Ankereinbau
Sicherung von Gebirgs
auflockerungen hinter
der Außenschale



Herstellung der Außenschale
Bewehrungseinbau
Spritzbetoneinbau



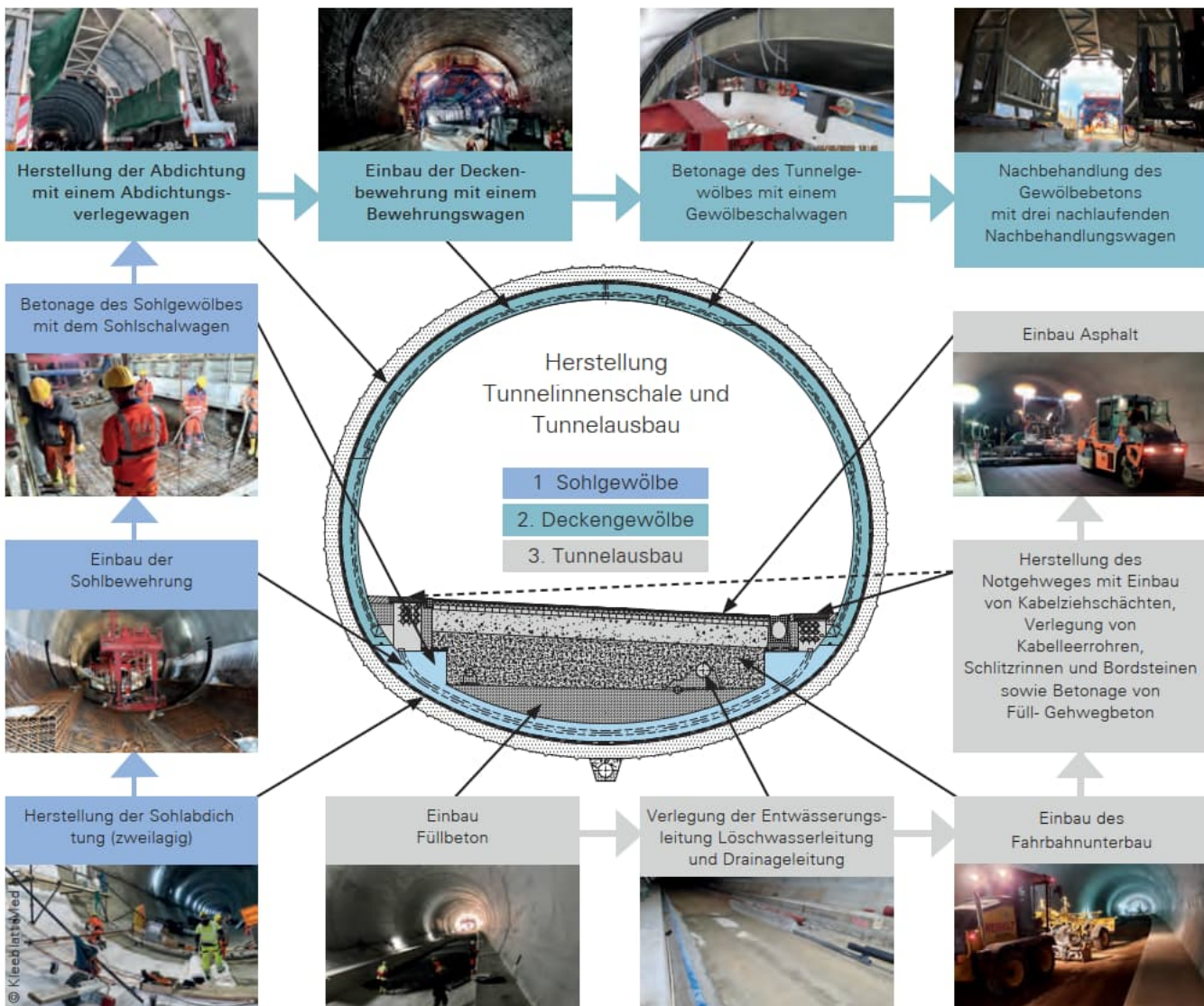


**Vorauselende
Sicherung**
Einbau von Spießen
und Rohren



**Ausbruch und
Schuttern**
Baggerarbeiten
Abtransport
Ausbruchsmaterial





Innenschale

Die bewehrte Innenschale bildet das im fertigen Zustand sichtbare und dauerhaft tragende Element des Tunnels. Die blockweise Herstellung (i d R 10 m Blöcke) erfolgte getrennt mit einem Sohl- und nachlaufend mit einem eigenen Gewölbeschalwagen.

Bei den Schalarbeiten waren u. a. geometrische Änderungen zu berücksichtigen, d. h. Aussparungen, der Einbau von Nischen, die Anbindung des Querschlags (Technikstollen) oder die Aufweitung zum südlichen Tunnelende. Entsprechende Umbauarbeiten am Schalsystem waren hierfür notwendig.

Eine Besonderheit des Innenschalenbetons im Tunnel sind die darin enthaltenen Polypropylenfasern (PP-Fasern). Diese Kunststofffasern, die Bestandteil der speziell für diesen Zweck entwickelten Betonrezeptur sind, sorgen dafür, dass der Beton ein besonders gutes Brandschutzverhalten erhält, um beispielsweise bei einem Fahrzeugbrand der hohen Temperaturentwicklung standzuhalten und keine tiefergehenden Schädigungen davon zu tragen.

Technik- und Rettungsstollen

Aufgrund der Tunnellänge (> 400 m) wurde ein Rettungsstollen erforderlich, der in Tunnelmitte als Fluchtweg ins Freie führt. Der „Querschlag“ vom Fahrtunnel zum Rettungsstollen wird dabei zusätzlich für die Unterbringung eines Teils der Tunnelbetriebstechnik genutzt (Technikstollen). Der Ausbruch und Ausbau des Technik- und Rettungsstollens erfolgte analog zum Bau des Haupttunnels.



Tunnelausbau

Nach Fertigstellung der Innenschale erfolgte der Aufbau der Fahrbahn mit Entwässerungs- und Versorgungsleitungen. Für den Fahrbahnaufbau wurde auf dem Sohlbeton analog zum Fahrbahnaufbau außerhalb des Tunnels eine Frostschuttschicht und mehrere Asphalt-schichten eingebaut. Seitlich der Fahrbahn sind an der tiefen Fahrbahnseite sogenannte Schlitzrinnen eingebaut, die das eingeschleppte Wasser oder im Havariefall auch Schad- und Leichtflüssigkeiten aufnehmen können. Die Ableitung erfolgt über die Hauptentwässerungsleitung unterhalb der Fahrbahn. Die Hauptentwässerung mündet im Rückhaltebecken am Betriebsgebäude. Im Bereich der Bankette wurden unterhalb der beidseits angeordneten Notgehwege Leerrohre für die spätere Betriebstechnik verlegt.

Die betriebstechnische Ausstattung eines Tunnels ist vergleichbar mit der technischen Ausstattung eines Hochbaus, so ist auch in einem Tunnel eine umfangreiche technische Ausstattung (u. a. Beleuchtung, Belüftung, Sensoren, Videoüberwachung) erforderlich.

Generell wird diese Technik sowohl für den Normalbetrieb als auch für den Stör- beziehungsweise Brandfall eingerichtet und über entsprechende Programme gesteuert.

Im Tunnel Bertoldshofen wurden insgesamt fast 90 km Kabel eingebaut, die über ca. 30 Kabelzieh-schächte für Wartungszwecke zugänglich sind. Die Beleuchtung der Tunnelanlage besteht aus ca. 400 Leuchten.

Normalbetrieb

Für den Normalbetrieb – also für den tagtäglichen Verkehr – wurden u. a. die Beleuchtungs- und Lüftungsanlagen so bemessen und installiert, dass bei variierenden Umgebungsbedingungen stets verkehrssichere Verhältnisse herrschen.

Die Ein- und Durchfahrtsbeleuchtung wird so an die jeweiligen Lichtverhältnisse angepasst, dass die optimale Sicht des Autofahrers im Tunnel ermöglicht wird. Energieeffiziente LED Leuchtmittel sorgen für einen sparsamen Energieverbrauch.

Die eingebaute Lüftungsanlage besteht aus sechs Strahlventilatoren (vergleichbar mit einer Flugzeug-turbine). Zur Steuerung der Lüftungsanlage im Normalbetrieb werden ständig aktuelle Messwerte zu Sichttrübung, Kohlenstoffmonoxidgehalt und Luftgeschwindigkeit herangezogen.

Weitere betriebstechnische Tunnelkomponenten sind u. a. die Verkehrssteuerung, der Tunnelfunk, die Videoüberwachung, etc. In ihrer Gesamtheit sorgen sie für einen reibungslosen Ablauf im Normalbetrieb.



Ein- und Durchfahrtsbeleuchtung



Strahlventilatoren



Messanlage und Videoüberwachung



Notrufrufen



Technikstollen



Zugang zum Rettungsstollen



Portal Rettungsstollen

Sicherheit im Tunnel

Im Tunnelbetrieb werden verschiedene Störszenarien wie beispielsweise eine Fahrzeugpanne, ein Unfall oder ein Brand berücksichtigt. Hierfür verfügt der Tunnel Bertoldshofen neben den baulichen Anlagen (u.a. Rettungsstollen als Flucht- und Rettungsweg) zusätzlich über verschiedene technische Einrichtungen, insbesondere Überwachungssysteme, eine automatische Brandmeldeanlage, Absperrschranken vor den Tunnelportalen, vier Notrufrufen mit gegenüber angeordneten Hydranten für die Löschwasserentnahme im Brandfall, Fluchtwegkennzeichnung und Orientierungsleuchten, die flüchtende Personen sicher aus dem Tunnel führen. Neben den Lautsprechern im Tunnel können Verkehrsteilnehmer im Gefahrenfall auch über das Radio im Fahrzeug gewarnt werden.



Brandversuch vor Inbetriebnahme

Betriebsgebäude

Für die Betriebstechnik wurde vor dem Nordportal ein Betriebsgebäude mit Erd- und Untergeschoss erforderlich

Hierin sind u. a. eine Mittelspannungsanlage mit zwei Transformatoren mit je 630 kVA sowie mehrere Räume für die Verteilung der Mittel- und Niederspannung, die unterbrechungsfreie Stromversorgung (USV), ein Löschwasserbecken mit Druckerhöhungsanlage sowie Räume für den Radio- und Mobilfunkbetrieb untergebracht

Die USV gewährleistet z. B. eine Notbeleuchtung sowie das Funktionieren der Sicherheits- und Verkehrsanlagen, so dass im Falle eines Stromausfalls der Tunnel für mindestens eine Stunde lang weiter eine Energieversorgung erhält und nicht plötzlich dunkel fällt

Im Betriebsgebäude befindet sich zudem eine Leitwarte, für die Wartung und Steuerung im Stör- und Brandfall. Im Normalbetrieb erfolgt die Tunnelüberwachung über die Verkehrs- und Betriebszentrale (VBZ) Südbayern in München



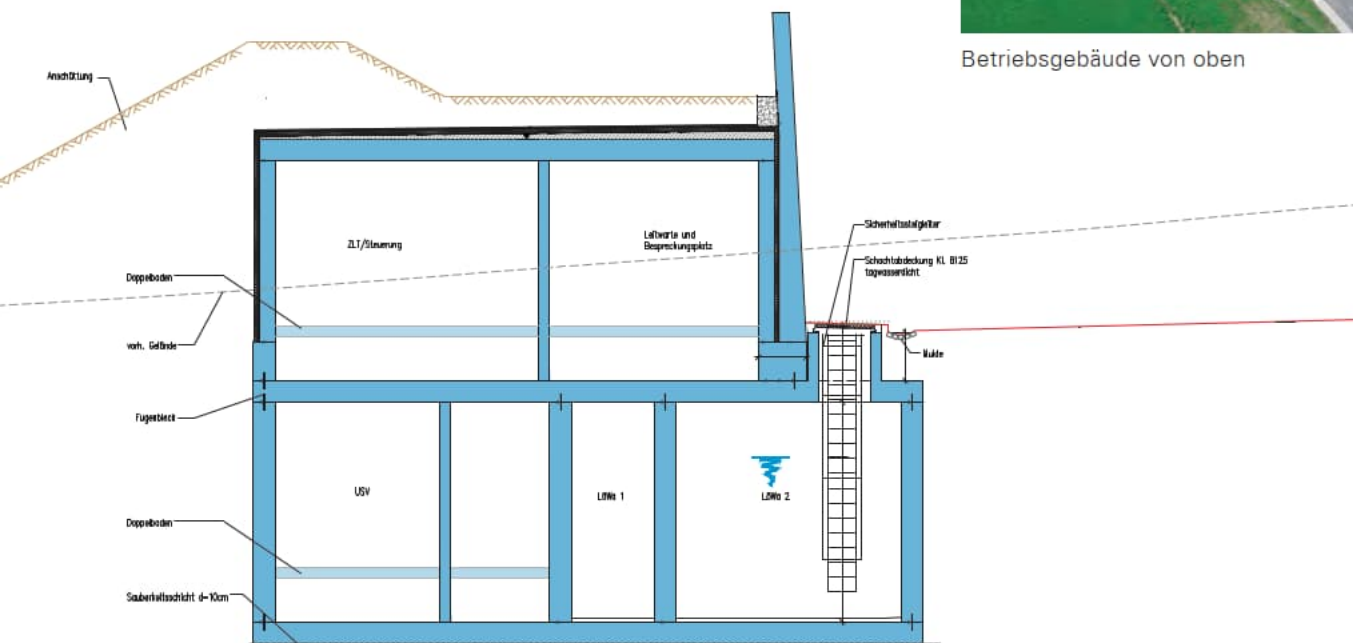
Bewehrungsarbeiten Decke Untergeschoss



Montage von Antennen auf dem Betriebsgebäude



Betriebsgebäude von oben





Bertoldshofen Nord



Baustelleneinrichtung Nord



Erdarbeiten im Vorfeld Süd



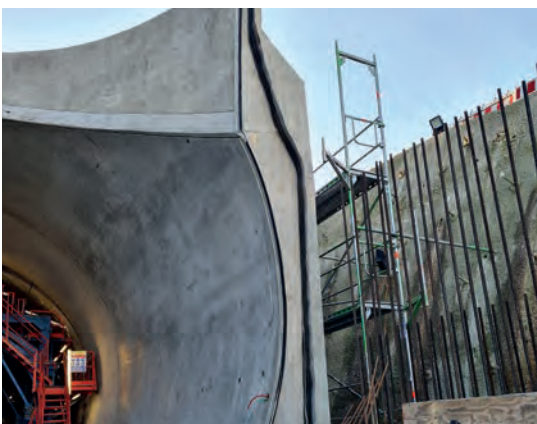
Spritzbetonsicherung im Vorfeld Nord



Außenschale und Sohlgewölbe mit Zugang Rettungsstollen



Asphalteinbau



Fugenausbildung offene Bauweise



Hinterfüllung Portal Nord und Betriebsgebäude



Feierlicher Tunnelanschlag



Voreinschnitt Süd



Bewehrungsarbeiten Gewölbe



Betonnachbehandlung



Montage Lärmschutzelemente auf Bohrpfehlwand



Tunnelzufahrt von Norden

Zahlen und Fakten

B 16, OU Marktoberdorf mit
OU Bertoldshofen (B 472)

STRECKENLÄNGE

B 16 neu 6,3 km
B 472 neu 1,9 km,
davon Tunnel 0,6 km

Gesamtlänge 8,2 km

BAUKOSTEN

Tunnel (Tunnelbau +
Betriebstechnik +
Planung)) 52,5 Mio. €
Strecke 19,4 Mio. €
Grunderwerb 2,1 Mio. €
Gesamtkosten 74,0 Mio €

Bauherr

Bundesrepublik Deutschland, Bundesministerium
für Digitales und Verkehr



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

vertreten durch den
Freistaat Bayern,
Bayerisches Staatsministerium
für Wohnen, Bau und Verkehr
www.stmb.bayern.de

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Staatliches Bauamt Kempten
Rottachstraße 13
87439 Kempten (Allgäu)
E Mail: poststelle@stbake.bayern.de
Internet: www.stbake.bayern.de

Staatliches Bauamt
Kempten



Landesbaudirektion Bayern
Marktplatz 30
96106 Ebern
E Mail: poststelle@lbd.bayern.de
Internet: www.lbd.bayern.de

Landesbaudirektion Bayern



Projektpartner

Tunnelrohbauarbeiten

Bauausführung: BeMo Tunnelling GmbH, Deutschland

Ausführungsplanung: EDR GmbH / PSP Consulting Engineers GmbH

Bauüberwachung: Dipl. Ing. Bernd Gebauer Ingenieur GmbH

Prüfingenieur: Büchting + Streit AG

Tunnelbautechnischer Sachverständige: TUM, Zentrum für Geotechnik

Betriebstechnische Ausstattung

Bauausführung: SPIE OSMO GmbH

Bauüberwachung und Bauoberleitung: GBI - Gesellschaft Beratender Ingenieure mbH

Herausgeber
Staatliches Bauamt Kempten
Rottachstraße 13
87439 Kempten (Allgäu)

Bilder
© Landesbaudirektion Bayern, Staatliches Bauamt Kempten,
Kleeblatt Medien GmbH, Wilfried Feder

Redaktion
Landesbaudirektion, Referat 54

Gestaltung
Kleeblatt Medien GmbH

Weitere Infos auf der Internetseite des Staatlichen Bauamts Kempten:



November 2022

Hinweis

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

Wollen Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsregierung erfahren? BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung. Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an direkt@bayern.de erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.



www.stbake.bayern.de

Schon mit uns vernetzt?

