

Antrag

der Staatsregierung

**Entwurf einer Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm
Bayern (LEP)**

Die Staatsregierung hat mit Schreiben vom 14. Februar 2006 um Zustimmung zu nachstehendem Verordnungsentwurf gemäß Art. 17 Abs. 2 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes gebeten.

Hinweis zu den beiliegenden Karten:

Die Karten können auf ein frei wählbares Format verkleinert oder vergrößert werden.

Des Weiteren kann die Drucksache mit den dazugehörigen Karten im Landtagsamt eingesehen werden.

- 1.4.3 (Z) Die Staatsstraßen sollen Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte, die nicht an Bundesfernstraßen liegen, an diese anbinden und damit auch die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung dieser Orte schaffen.
- 1.4.4 (Z) Die Kreisstraßen und Gemeindestraßen sollen Zubringerfunktion zu den übergeordneten Straßen erfüllen. Sie sollen insbesondere die Unter- und Kleinzentren sowie die Siedlungsschwerpunkte untereinander und die Zentralen Orte mit ihren Nahbereichen verbinden
- 1.4.5 (G) Es ist anzustreben, durch den Einsatz von Verkehrsleitsystemen, vor allem an hoch belasteten Bundesautobahnen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Verkehrsablauf zu verbessern, die Immissionen zu verringern und die Hinführung und Verlagerung des Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel, besonders in Verdichtungsräumen, zu unterstützen.

1.5 Radverkehr

- (G) Der Schaffung einer sicheren und attraktiven Fahrradinfrastruktur kommt zur Förderung des Radverkehrs, der aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen eine wichtige Funktion für die nachhaltige Entwicklung erfüllt, besondere Bedeutung zu. Gleiches gilt für die weitere Entwicklung des überregionalen Radwegenetzes und die Herstellung grenzüberschreitender Verknüpfungen mit dem „Bayernnetz für Radler“.

1.6 Ziviler Luftverkehr

- 1.6.1 (Z) Der Verkehrsflughafen München soll die interkontinentale Luftverkehrsanbindung ganz Bayerns und die nationale und kontinentale Luftverkehrsanbindung Südbayerns langfristig sicherstellen. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München als Drehkreuz von europäischem Rang soll langfristig Vorsorge getroffen werden.
- 1.6.2 (Z) Die Anbindung des Verkehrsflughafens München soll sichergestellt werden über:
- eine bedarfsgerechte Straßenverkehrserschließung und
 - eine Schienenverkehrserschließung für den Nah- und Fernverkehr (vgl. auch B V 1.3).
- (Z) Die Möglichkeiten der Anbindung des Flughafens durch eine leistungsfähige Schnellbahnverbindung sollen durch die Freihaltung des im Anhang 6 dargestellten Trassenkorridors gesichert werden.
- 1.6.3 (Z) Zur dauerhaften Standortsicherung und zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Luftverkehrsinfrastruktur des Verkehrsflughafens München werden die im Anhang 7 dargestellten Flughafenentwicklungsflächen als Vorranggebiet festgelegt. Bis zum 01.04.2003 aufgestellte rechtsverbindliche qualifizierte Bebauungspläne bleiben von den Rechtsfolgen der Auswei-

sung des Vorranggebiets unberührt.

- 1.6.4 (Z) Der Verkehrsflughafen Nürnberg soll die nationale und internationale Luftverkehrsanbindung Nordbayerns langfristig sicherstellen. Die Fläche für die Anlage einer zweiten Start- und Landebahn soll freigehalten werden¹. Die straßenseitige Anbindung des Flughafens Nürnberg soll bedarfsgerecht ausgebaut werden.
- 1.6.5 (Z) **Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll in seinem Bestand gesichert werden. Die Möglichkeiten für einen bedarfsgerechten Ausbau und für seine Nutzung durch den Geschäftsreiseflugverkehr sollen offen gehalten werden.**
- 1.6.6 (Z) Am künftigen Verkehrsflughafen Hof-Plauen soll eine neue Start- und Landebahn errichtet werden.
- 1.6.7 (Z) Bei ausreichender Luftverkehrsnachfrage für einen regionalen Verkehrsflughafen im Allgäu sollen auf dem als Schwerpunkt in Frage kommenden Flugplatz (Nachfolgenutzung des Militärflugplatzes Memmingerberg) Einrichtungen für den Instrumentenflugbetrieb sowie zur Abwicklung des gewerblichen Luftverkehrs, insbesondere eines Linien- und Charterluftverkehrs, vorgehalten werden.
- 1.6.8 (Z) In der Regel soll jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen. Zur Anbindung von Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienluftverkehr oder den individuellen Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgehalten werden.

1.7 **Binnenschifffahrt**

- (Z) Im Rahmen der Gesamtkonzeption der Main-Donau-Wasserstraße sollen der Main und die Donau verkehrsgerecht, naturschonend und vertragsgemäß weiter ausgebaut werden. Die Häfen sollen entsprechend dem Bedarf zu trimodalen Schnittstellen ausgebaut werden.

1.8 **Ordnung der Verkehrserschließung in Tourismusgebieten**

- 1.8.1 (G) Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Erschließung von Tourismusgebieten (B II 1.3.1 und 1.3.2) mit überwiegend touristisch genutzten Verkehrseinrichtungen, insbesondere mit Bergbahnen und deren Nebeneinrichtungen, so geordnet und gelenkt wird, dass den Belangen des Tourismus, von Naturschutz und Landschaftspflege sowie der Verkehrserschließung Rechnung getragen wird.
- 1.8.2 (G) Es ist anzustreben, die Erschließung der Erholungslandschaft Alpen mit Verkehrsvorhaben wie
- Seilbahnen und Liften, soweit sie dem öffentlichen Verkehr dienen,

¹ Unveränderte Übernahme des seit 01.03.1994 in der Verordnung vom 25.02.1994 (GVBl S. 25, ber. S. 688) enthaltenen Ziels.

hende raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiet ausgeschlossen und damit Raumnutzungskonflikte und Beeinträchtigungen vermieden werden. Die Zulässigkeit von Verkehrsprojekten im Vorranggebiet zur Erschließung des Flughafens bleibt nach § 7 Abs. 4 Nr. 1 Raumordnungsgesetz unberührt. Mit der Festsetzung des Vorranggebietes ist eine Vorentscheidung über Ausbauvorhaben nicht verbunden.

Zu 1.6.4 Der Verkehrsflughafen Nürnberg ist Gemeinschaftspunkt nach den Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz und dient der Anbindung Nordbayerns an den nationalen und internationalen Luftverkehr. Der Flughafen ist zudem eine wichtige Arbeitsstätte mit hohen wirtschaftlichen Effekten zugunsten der Region. Bei einer Entfernung von nur 7 km zum Nürnberger Stadtzentrum besteht eine günstige Lage des Flughafens im Städtedreieck Nürnberg/ Fürth/ Erlangen mit kurzen Verbindungen zu den Schwerpunkten des nordbayerischen Luftverkehrsaufkommens.

Am Flughafen Nürnberg wird sich das Fluggastaufkommen von 3,2 Mio. im Jahr 2001 um 47% auf rund 4,7 Mio. im Jahr 2010 weiter entwickeln. Der schrittweise und bedarfsgerechte Ausbau des bestehenden Terminals und der weiteren land- und luftseitigen Infrastruktur ist deshalb erforderlich. Zur langfristigen Vorsorge ist weiterhin die Fläche für eine zweite Start- und Landebahn vorzuhalten.

Die straßenseitige Anbindung des Flughafens Nürnberg ist aufgrund des gewachsenen und auch in Zukunft steigenden Verkehrsaufkommens durch den Ausbau der innerstädtischen Zubringerstraßen und durch einen direkten Autobahnanschluss zu verbessern.

Zu 1.6.5 **Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen** ist ein wichtiger Standort der Luft- und Raumfahrtindustrie und der Luft- und Raumfahrtforschung in Deutschland. **Er dient durch die Abwicklung von Forschungsflugbetrieb insbesondere auch für das am Standort ansässige Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) unmittelbar dem allgemeinen Wohl.** Er soll für die Luft- und Raumfahrtindustrie und –forschung dauerhaft zur Verfügung stehen. **Durch die Aufnahme von Luftverkehr zur Instandhaltung von Luftfahrzeugen sowie für qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr entlastet der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen im unmittelbaren öffentlichen Interesse den Verkehrsflughafen München. Linien- und touristischer Charterflugverkehr sind ausgeschlossen. Die Beschränkung des zusätzlichen Nutzerkreises auf den qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr stellt sicher, dass nur ein enges höherwertiges Segment des Geschäftsreiseflugverkehrs insbesondere mit größeren Flugzeugen in Betracht kommt und Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt unter 2 Tonnen auch künftig ausgeschlossen bleiben.** Der Standort ist Produktionsstätte für Airbus-Bauteile und für das Regionalflugzeug Dornier 328. Er kommt für die Ansiedlung von Betreibern und Anwendern des Satellitennavigationssystems „Galileo“ in Betracht. Neben seiner forschungs- und verkehrspolitischen Bedeutung hat der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen im mittelbaren öffentlichen Interesse auch erhebliche industriepolitische Bedeutung mit entsprechenden Auswirkungen auf den Erhalt und die Schaffung hochqualifizierter Arbeitsplätze. **Der**

Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ist durch andere zivile Flughafenstandorte insbesondere aus Kapazitätsgründen nicht ersetzbar.

- Zu 1.6.6 Der Verkehrslandeplatz Hof-Plauen ist regionaler Zugangspunkt nach den Leitlinien für ein transeuropäisches Verkehrsnetz und dient der luftverkehrsmäßigen Erschließung des nordostoberfränkischen Raumes und der angrenzenden Gebiete Thüringens und Sachsens. Zur langfristigen Sicherung der Anbindung durch den gewerblichen Linien- und Charterluftverkehr soll am Flugplatz Hof-Plauen eine neue Start- und Landebahn errichtet werden, die auch den Betrieb von Flugzeugen der Muster Boeing 737 und Airbus A 319/ A 320 ermöglicht. Im Rahmen dieses Vorhabens ist der Flugplatz zum Verkehrsflughafen aufzustufen.
- Zu 1.6.7 Für das gesamte Allgäu steht bisher ein geeigneter und langfristig gesicherter Luftverkehrsanschluss nicht zur Verfügung. Mit der Entscheidung des Bundes, den Militärflugplatz Memmingerberg zum 31.12.2003 endgültig zu schließen, ergibt sich für die Region Allgäu und für die dortige Wirtschaft die Möglichkeit einer zivilen Nachfolgenutzung des Militärflugplatzes Memmingerberg. Aufgrund der vorhandenen Infrastruktur ist der Flugplatz insbesondere für die Aufnahme von Linien- und Touristikflügen sowie des Geschäftsreise- und Werkluftverkehrs gut geeignet. Es ist die Möglichkeit offen zu halten, dass bei einer ausreichenden Luftverkehrsnachfrage und soweit Art und Umfang des Flugbetriebs dies erfordern, der Flugplatz Memmingerberg als Verkehrsflughafen eingestuft und mit Einrichtungen für den Instrumentenflugbetrieb und zur Abwicklung des gewerblichen Luftverkehrs, insbesondere des Linien- und Charterluftverkehrs, ausgestattet werden kann.
- Zu 1.6.8 Zur Durchführung eines bedarfsgerechten Luftverkehrs sind außer den internationalen Verkehrsflughäfen weitere Landeplätze zur Deckung der regionalen und teilräumlichen Luftverkehrsnachfrage notwendig. Jede Planungsregion soll über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen. Eine Ausnahme von dieser Regelung ist für die Region 17 möglich, die bisher über keinen Luftverkehrsanschluss verfügt. Der Verzicht auf die Anlegung eines neuen Flugplatzes in der Region 17 entspricht dem Grundanliegen der Alpenkonvention, die Umweltbelastungen durch den Luftverkehr so weit wie möglich zu reduzieren.

Zur Deckung der teilräumigen Luftverkehrsnachfrage ist im Einzelfall die Vorhaltung von zwei Luftverkehrsanschlüssen innerhalb einer Region möglich.

Zur Anbindung von regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Linienverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sollen Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorgesehen werden. Sie sollen eine befestigte Start- und Landebahn von 1.200 bis 1.600 m haben. Sofern auf den Flugplätzen regelmäßig Linienflüge durchgeführt werden, sollen sie über eine Flugverkehrskontrollzone und über ein Instrumentenlandesystem für den Präzisions-Instrumentenanflug verfügen. Diese Voraussetzungen sollen an den Verkehrslandeplätzen Augsburg und Hof gegeben sein.