

Dagmar Escher
Maasweg 14
96484 Meeder

Meeder, den 3.12.14

Herrn Landrat
Michael Busch
Lautererstr. 60
96450 Coburg

Antrag: Veröffentlichung der, nach den Beschlüssen vom 30.09.14, geänderten Satzung der
Planungsgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg

Sehr geehrter Herr Landrat,

Mit Beschluss vom 30.09.14 stimmte der Kreistag Coburg den Satzungsänderungen der
Projektgesellschaft VLP Coburg, insbesondere der Erweiterung des Auftrags um Bau und Betrieb,
zu.

Hiermit wird beantragt die geänderte, vollständige neue Satzung öffentlich zu machen.
Insbesondere den Kreisräten ist sie über das Ratsinformationssystem zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Dagmar Escher
Dagmar Escher
Kreisrätin
Fraktion Bündnis 90/Grüne

Antwort:

Die aktuelle Satzung ist
seit 06.02.2015 im Ratsinformationssystem
eingereicht (die Satzung war zunächst
im Innenverhältnis gültig ist
nunmehr auch im Registergericht Coburg
veröffentlicht/gültig)

So, 20.12.2015

M. Müller

Dagmar Escher
Kreisrätin
Maasweg 14
96484 Meeder

Meeder, den 11.03.15

Herr Landrat
Michael Busch
Lautererstr. 60
96450 Coburg

Anfrage zur Kreistagssitzung am 17.03.15

Nach Art. 60 Abs. 1 LKrO dürfen Anträge, die im Haushaltsplan nicht vorgesehene Ausgaben verursachen, nur gestellt werden, wenn gleichzeitig Deckungsvorschläge gemacht werden.

Welche finanziellen Mittel wird der Landkreis Coburg zur Werbung für das angestrebte Ratsbegehren bereit stellen?

Aus welcher Haushaltsstelle sollen diese Mittel entnommen werden?

Mit freundlichen Grüßen

Dagmar Escher
Dagmar Escher
Kreisrätin

Antwort:

Der Landkreis Coburg hat keine Mittel für Werbemaßnahmen für das Ratsbegehren im HH 2015 eingestellt.

Co, 22 April 2015

Müller

Dagmar Escher
Maasweg 14
96484 Meeder

Meeder, den 15.03.15

Herrn Landrat
Michael Busch
Lautererstr. 60
96450 Coburg

Anfrage zur Kreistagssitzung vom 17.03. 15
Geschäftsführung der Projektgesellschaft VLP Coburg

**hier: Finanzielle Beteiligung des Gesellschafters Landkreis Coburg an den Kosten der
Geschäftsführung der Projektgesellschaft VLP Coburg**

Die Geschäftsführung der Projektgesellschaft VLP Coburg befindet sich nach den Angaben auf der homepage der Gesellschaft im Hahnweg 139, Coburg. Unter dieser Adresse firmiert das Verwaltungsgebäude der Firma Lasco. Am Haus weist nichts auf die Projektgesellschaft VLP Coburg hin. Die angegebene telefonische Durchwahlnummer gehört in die Rechtsabteilung der Stadt Coburg, zu Herrn Kuballa, Rechtsdirektor der Stadt Coburg.

Bitte geben Sie zu folgenden Fragen Auskunft.

Warum unterscheiden sich die Postadresse der Gesellschaft und die tatsächlichen Büroräume der Gesellschaft in der Rechtsabteilung der Stadt Coburg?

Die Projektgesellschaft VLP Coburg ist eine privatrechtliche GmbH, deren Geschäftsführung durch den Rechtsdirektor der Stadt Coburg ausgeübt wird. <

Die Kosten dafür haben alle Gesellschafter zu tragen.
Wie hoch ist der Kostenanteil des Landkreises Coburg ?

Wieviel Personal, außer Herrn Kuballa, arbeitet für die Gesellschaft?

Wieviele Stunden sind dafür angesetzt?

Wie hoch ist der Anteil des Landkreises Coburg an den anfallenden Personalkosten?

Welche Anteile tragen die anderen Gesellschafter?

Bitte jeweils separat nach Gesellschafter benennen?

Wo findet sich die schriftliche Regelung der Geschäftsführungsmodalitäten?

Mit freundlichen Grüßen

Dagmar Escher

Rin Dagmar Escher
Anfrage 3

Die Geschäftsführung hat sich zu den gestellten Fragen wie folgt geäußert:

die aufgeworfenen Fragen zum Sitz der Gesellschaft, zur Geschäftsführertätigkeit und zu den Aufgaben die im Sekretariat des Rechtsamtes der Stadt Coburg wahrgenommen werden wie folgt beantwortet.

- a) Während der Gründungsphase der Projektgesellschaft ist daran gedacht worden, einen externen Geschäftsführer einzustellen. Hierzu hatte die Firma Lasco (unentgeltlich) Büroräume in ihrem Gebäude Hahnweg 139, 96540 Coburg zur Verfügung gestellt. Dies ist nach wie vor die offizielle Geschäftsadresse der Firma.
- b) Der Geschäftsführertätigkeit von Herrn Kuballa liegt ein Beschluss des Verwaltungssenats der Stadt Coburg aus dem Jahr 2011 zu Grunde, in dem eine Nebentätigkeit im üblichen Rahmen gestattet wird.
- c) Im Vorzimmer des Rechtsamtes der Stadt Coburg werden seit der Gründung der Projektgesellschaft im Jahr 2010 im Rahmen der normalen Sekretariatsarbeiten folgende Tätigkeiten miterledigt:
 - Öffnen und Vorlage der eingehenden Post;
 - Vorlage der Unterschriftmappe mit vorbereiteten Erklärungen für die Projektgesellschaft;
 - Entgegennahme und Vermittlung von Telefonaten;
 - Ablage;
 - Vereinbarung von Terminen.

Für diese Tätigkeiten wurden im Jahr 2014 ca. 15 Std. aufgewendet. Kosten sind dafür nicht angefallen.

Alle anderen Tätigkeiten werden durch den von der Gesellschaft beauftragten Projektsteuerer CDM Smith, Nürnberg erledigt.

Die schriftlichen Regelungen für die Geschäftsführertätigkeit sind

- a) gesetzlich im GmbHG
- b) in der Gesellschaftersatzung und
- c) in der Geschäftsordnung für den Geschäftsführer festgelegt.

Coburg, 21.04.2015

Der Gf. wird weiter durch den Aufsichtsrat (der Lk. entsendet neben dem LR ein KT-Mitglied) überwacht und durch die Gesellschafterversammlung (der Lk ist durch den LR) kontrolliert.

Weitere Auskünfte zu Betriebsinterna liegen nicht vor. Sie können auch nicht gegeben werden. Mit dem Beitritt des Landkreises zu einer GmbH gilt Privatrecht, Handeln auf Augenhöhe. Der Landkreis hat hier keine hoheitlichen Befugnisse. Ein Auskunftsrecht steht nur dem Kreistag als Organ des Landkreises zu, nicht jedoch dem einzelnen KR. Sollten interne Auskünfte gewünscht werden, muss der Kreistag einen entsprechenden Beschluss fassen.

Dagmar Escher
Maasweg 14
96484 Meeder

Meeder, den 15.03.15

Herrn Landrat
Michael Busch
Lautererstr. 60
96484 Meeder

Antrag zur Kreistagssitzung vom 17.03.15
Antrag zur Geschäftsordnung: Änderung der Tagesordnung:

Aufnahme eines zusätzlichen TOP: Beratung und Beschlussfassung über die Neufassung der Satzung der Projektgesellschaft VIP Coburg

Stellungnahme und Begründung der geltend gemachten Unaufschiebbarkeit der geleisteten Unterschrift durch den Landrat

Gründe:

In der Kreistagssitzung vom 30.09.14 beschloss das Gremium mit Mehrheit die grundsätzliche Zustimmung zur Satzungsänderung der Projektgesellschaft VIP Coburg, der Veränderung des Unternehmensgegenstandes hin zu Bau und Betrieb des VIP.

Am 18.12.14 tagte der Kreistag. Am 19.12.14 fand die Gesellschafterversammlung der Projektgesellschaft. Landratstellvertreter Mattern gab seine Unterschrift unter Vorbehalt der Zustimmung des Kreistages.

Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass die Gesellschafter zu diesem Zeitpunkt einen Entwurf des Notars in ihren Händen hatten. Damit ist klar, dass der Landrat am 18.12.14 diesen Entwurf dem Kreistag zur Beratung und Beschlussfassung hätte vorlegen müssen.

Das dem so ist, ergibt sich z.B. aus dem Vorgehen bei der Gründung des Zweckverbandes des Gerätemuseums Ahorn. Die Arbeitsgruppe Museum empfahl am 17.07.14 die Gründung eines Zweckverbandes. Dem folgte der Kreistag am 24.07.14. Die Inhalte der Satzung wurden entwickelt. Am 30.10.14 beriet und beschloss der Kreistag darüber.

Stattdessen ersetzte Landrat Busch bei der neuen Satzung für die Projektgesellschaft VIP Coburg die Zustimmung des Kreistages mit der Begründung „Unaufschiebbarkeit“.

Unaufschiebbarkeit bedingt einen Notfall, bei dem durch Nichthandeln, ein schwerer und praktisch nicht wieder gut zu machender Schaden für den Landkreis entstehen würde. (Prandl,/Zimmermann,Büchner, Kommunalrecht in Bayern).

Der Landrat wird gebeten zu erläutern, welche unaufschiebaren Fakten sein Vorgehen, die Überschreitung seiner Kompetenzen, rechtfertigen.

In dieser Angelegenheit haben sich die Fraktion Bündnis 90/Grüne und die Kreisräte der ödp mit Schreiben vom 31.01.15 an die Regierung von Oberfranken, mit der Bitte um rechtsaufsichtliche Prüfung gewandt.

Ein Ergebnis liegt bisher nicht vor, weil das Landratsamt noch keine Stellungnahme verfasst hat.

Tatsache ist, dass der Kreistag bisher keine Möglichkeit hatte über die Inhalte, Formulierungen der neue Satzung zu beraten, bzw. zu beschliessen. Das muß geschehen. Eine Vermengung der Beratung über das Bürgerbegehren und die Zustimmung zur Satzung wäre nicht korrekt.

Mit Datum vom 24./25.2. wurden die Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens an die Träger öffentlicher Belange versandt, die Auslegungszeiträume beginnen. Eine Nachfrage beim Registergericht Coburg am 13.03.15 ergab, dass dort keine Satzungsänderung eingegangen ist. Die letzte, dort bekannte, datiert vom April 2014.

Das Planfeststellungsverfahren läuft im Auftrag einer Gesellschaft, die lediglich Planung und Durchführung des Verfahrens als Unternehmensgegenstand hatte. In § 2 Absatz 5 wird der Betrieb eines VIP als Gegenstand des Unternehmens ausgeschlossen.

Die neue Satzung dagegen, hat den Bau und Betrieb eines VIP in §2 Abs. 3 c als Unternehmensgegenstand.

Es wird um Erläuterung gebeten, welche Gründe es für die nicht erfolgte Einreichung der Satzung beim Registergericht Coburg, bzw. die nicht erfolgte Veröffentlichung im Bundesanzeiger gibt.

Mit freundlichen Grüßen

Dagmar Escher
Dagmar Escher

KRin Dagmar Escher
Anfrage Nr. 4

Nicht mehr einzugehen ist auf das Ansinnen einen zusätzlichen TOP in der Kreistagssitzung vom 17. 03. 2015 aufzunehmen.

Die Fragen zur Satzungsänderung

- a) Bau und Betrieb des Verkehrslandeplatzes Coburg
- b) Aufnahme neue Gesellschafter
- c) Änderung des Stammkapitals der Gesellschaft

sowie der zeitliche Ablauf des darum erfolgten Verfahrens ist Gegenstand einer durch Frau Escher (Bündnis 90/Die Grünen) und weiteren Kreisräten initiierten „Rechtsaufsichtlichen Untersuchung“ bei der Regierung von Oberfranken (Schreiben vom 31.01.2015). Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Insofern verbietet sich eine Diskussion an dieser Stelle. Sobald die Regierung von Oberfranken ein Ergebnis mitteilt, wird dies im Kreistag zur Kenntnis gegeben.

Nicht Gegenstand der rechtsaufsichtlichen Überprüfung ist

- d) die Frage der Beschlussfassung über den Wortlaut der (neuen Satzung): hierzu ist anzumerken, dass es eine Ermächtigung für den LR gibt im Sinne der Beschlüsse des Kreistags zu entscheiden. Eine Vorlage im Kreistag mit wortwörtlichem Abgleich ist nicht vorgesehen und nicht zweckmäßig.
- e) welche Abläufe für den Zeitpunkt der finalen Veröffentlichung der Satzung beim Registergericht vorlagen.

Hierzu schreibt Notar Dr. Müller am 24.03.2015:

Sehr geehrter Herr Pillmann,

gerne fasse ich die Sach- und Rechtslage zum Beschluss vom 19.12.2014 wie folgt zusammen:

Mit Beschluss vom 19.12.2014 wurde das Stammkapital bei der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH auf 28.000,-- EUR erhöht durch Ausgabe von drei neuen Geschäftsanteilen. Zugleich wurde die Satzung der Gesellschaft geändert, und zwar unter anderem in § 5 (Stammkapital) zur Anpassung der Stammkapitalziffer an das erhöhte Kapital. Die Beschlüsse zur Kapitalerhöhung und zur Satzungsänderung im Übrigen stellen eine Einheit dar.

Die Einreichung der Gesellschafterbeschlüsse vom 19.12.2014 an das Handelsregister setzte einen durch die Geschäftsführung der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH zu unterzeichnenden Antrag voraus. Die Geschäftsführung wiederum hatte nach dem Beschlussinhalt zur Kapitalerhöhung den Antrag

an das Handelsregister erst zu stellen, nachdem die bedungenen Einlagen auf die neu ausgegebenen Geschäftsanteile vollständig bezahlt wurden. Hätte die Geschäftsführung den registergerichtlichen Vollzug ohne die Zahlung des Aufgeldes des Herrn Stirner veranlasst, wäre dessen Beitritt trotz nicht vertragsgemäßer Erfüllung der Übernahmebedingungen ermöglicht worden; eine solche Maßnahme fällt nicht in die laufende Kompetenz der Geschäftsführung.

Die fehlende Einzahlung des Aufgeldes durch Herrn Stirner hinderte also insgesamt den Vollzug der Gesellschafterbeschlüsse vom 19.12.2014, so dass die beschlossenen Satzungsänderungen insgesamt lediglich im Innenverhältnis der Gesellschafter Bindung entfaltet haben, nicht jedoch im Außenverhältnis mangels Registervollzug.

Das Vollzugshindernis war daher durch Gesellschafterbeschluss zu beheben, und zwar entweder durch eine Durchsetzung des Zahlungsanspruch mit allen damit verbundenen Unwägbarkeiten, durch eine Stundung des von Herrn Stirner geschuldeten Aufgeldes oder durch die Aufhebung dessen Beitritt zur Gesellschaft. Die Gesellschafter der Projektgesellschaft Verkehrslandeplatz Coburg mbH haben sich einstimmig - im Einvernehmen mit Herrn Stirner - für die dritte Variante ausgesprochen und insoweit den Beitritt des Herrn Stirner aufgehoben. Dieser Beschluss zur Aufhebung des Beitritts des Herrn Stirner berührt nach meiner Einschätzung die Rechtsposition des Landkreises Coburg lediglich unmittelbar insoweit, als sich dessen quotale Beteiligung am Stammkapital erhöht und mittelbar insoweit, als der Gesellschaft die Einlage des Herrn Stirner zur Kapitalausstattung endgültig nicht mehr zur Verfügung steht; eine unmittelbare oder mittelbare Verpflichtung des Landkreises Coburg folgt aus den Gesellschafterbeschlüssen vom 17.03.2015 nicht.

Nachdem die Beschlüsse vom 17.03.2015 zur Behebung eines Vollzugshindernisses erforderlich waren, könnte insoweit - ohne dass ich dies mangels Kenntnis der konkreten Praxis der Verwaltung abschließend beurteilen kann - durchaus auch als eine Angelegenheit der laufenden Verwaltung gemäß Art. 34 Abs. 1 LKrO angenommen werden.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Müller, Notar

Mit Schreiben vom 24.03. 2015 wurde der Registervollzug durch den Notar mitgeteilt.

5

Dagmar Escher
Maasweg 14
96484 Meeder

Meeder, den 15.03.15

Herrn Landrat
Michael Busch
Lautererstr. 60
96450 Coburg

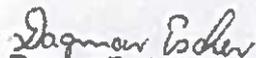
Anfrage zur Kreistagssitzung vom 17.03.15
Sitzungsvorlage 030/2015 Seite 8 Nr. 3.6. Absatz 4

„ Der Neubau und Betrieb des Verkehrslandeplatzes ist für die Bedürfnisse der Stadt- und des Landkreises Coburg bzw. der Planungsregion Oberfranken - West konzipiert. Somit handelt es sich um keine gemeindliche, sondern um eine überörtliche Angelegenheit, die die Zuständigkeit des Landkreises begründet“.

Bitte legen Sie dem Kreistag den Beschluss der Planungsregion Oberfranken - West vor, aus dem zweifelsfrei hervorgeht, dass die Planungsregion Oberfranken - West den Bau eines Verkehrslandeplatzes im nordwestlichsten Zipfel der Planungsregion Oberfranken - West, in Meeder-Neida befürwortet.

Da es laut LEP (Landesentwicklungsplan) in jeder Planungsregion nur einen instrumentenflugtauglichen VIP geben soll, wären mit einem Bau in Neida die Wirtschaftsunternehmen in den anderen Bereichen massiv benachteiligt.

Mit freundlichen Grüßen


Dagmar Escher

KRin Dagmar Escher;
Anfrage Nr. 5

Regionalplan Oberfranken-West (Region 4)

**Verordnung zur Änderung des Regionalplans Oberfranken-West (4)
vom 4. Mai 2011**

**In Kraft getreten durch Veröffentlichung im Oberfränkischen
Amtsblatt Nr. 07/2011 vom 25. Juli 2011**

Ziele und Grundsätze:

1.6 Ziviler Luftverkehr

1.6.1 Z Zur Anbindung insbesondere der Mittelbereiche Coburg, Kronach, Lichtenfels und Bamberg soll in der Region mindestens ein Verkehrslandeplatz als Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt vorgehalten werden.

Begründung:

zu 1.6 Ziviler Luftverkehr

zu 1.6.1 Der Verkehrslandeplatz Coburg-Brandensteinebene ist mit seinem hohen Anteil an Geschäftsreise- bzw. Werkverkehr ein Schwerpunkt für die Allgemeine Luftfahrt in der Region Oberfranken-West. Da der jetzige Standort aufgrund seiner kurzen Landebahn von nur 860 m in seinem Bestand als gefährdet eingestuft wird, wurde zunächst die Erweiterung oder ein Neubau an einem anderen Standort im Landkreis Coburg angestrebt.

230-1-5-W

**Verordnung
über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)
Vom 22. August 2013**

Auf Grund von Art. 20 Abs. 2 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) vom 25. Juni 2012 (GVBl S. 254, BayRS 230-1-W) in Verbindung mit Art. 14 Abs. 6 Satz 2 und Art. 35 Abs. 2 Satz 3 BayLplG erlässt die Bayerische Staatsregierung mit Zustimmung des Bayerischen Landtags folgende Verordnung:

§ 1

Festlegungen im Landesentwicklungsprogramm

¹Die Festlegungen (Ziele (Z) und Grundsätze (G)) im Landesentwicklungsprogramm Bayern sind in der Anlage, die Bestandteil dieser Verordnung ist, enthalten. ²Die Verwirklichung des Landesentwicklungsprogramms Bayern unterliegt dem Vorbehalt seiner Finanzierbarkeit.

§ 2

Anpassung der Regionalpläne

(1) ¹Die Regionalpläne sind innerhalb von drei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung an das Bayerische Landesplanungsgesetz und an das Landesentwicklungsprogramm Bayern anzupassen. ²Hiervon abweichend hat die Festlegung von Vorranggebieten für die Errichtung von Windkraftanlagen in den Regionalplänen innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu erfolgen.

(2) ¹Die bestehenden Kleinzentren, Unterzentren und Siedlungsschwerpunkte werden bis zur Anpassung der Regionalpläne als Zentrale Orte der Grundversorgung einem Grundzentrum gleichgestellt. ²Dies gilt nicht für die Region Donau-Iller.

§ 3

Übergangsregelung zu den Lärmschutzbereichen

¹Für die Flugplätze München, Nürnberg, Salzburg, Oberpfaffenhofen, Ingolstadt-Manching und Lechfeld gilt das Ziel B V 6.4.1 aus der Anlage der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 8. August 2006 (GVBl S. 471, BayRS 230-1-5-W), geändert durch Verordnung vom 22. Dezember 2009 (GVBl S. 650), bis zur Festsetzung eines Lärmschutzbereichs für den jeweiligen Flugplatz nach § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm fort. ²Die Übergangsregelung tritt spätestens am 1. September 2018 außer Kraft.

§ 3a

Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms

Für die Festlegung der Mittelzentren und Oberzentren ist im Jahr 2014 eine Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern einzuleiten.

§ 4
Inkrafttreten, Außerkrafttreten

¹Diese Verordnung tritt am 1. September 2013 in Kraft. ²Mit Ablauf des 31. August 2013 tritt die Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 8. August 2006 (GVBl S. 471, BayRS 230-1-5-W), geändert durch Verordnung vom 22. Dezember 2009 (GVBl S. 650), außer Kraft.

München, den 22. August 2013

Der Bayerische Ministerpräsident

Horst Seehofer

Hinweis gemäß Art. 18 Satz 1 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG):
Die Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern liegt ab dem Tag des Inkrafttretens bei der obersten Landesplanungsbehörde (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, Abteilung Landesentwicklung, Prinzregentenstraße 24, 80538 München; Raum 220) während der für den Parteiverkehr festgelegten Zeiten (Montag bis Donnerstag von 8:30 bis 11:45 Uhr und von 14:00 bis 15:30 Uhr; Freitag von 8:30 bis 11:45 Uhr) zur Einsichtnahme aus. Darüber hinaus ist die Verordnung im Internet-Auftritt der obersten Landesplanungsbehörde eingestellt.

Hinweis gemäß Art. 23 Abs. 5 Satz 3 BayLplG:
Auf die Voraussetzung für die Geltendmachung der Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften sowie auf die Rechtsfolgen des Art. 23 BayLplG wird hingewiesen.

Unbeachtlich werden demnach

1. eine nach Art. 23 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BayLplG beachtliche Verletzung der dort bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften,
2. eine unter Berücksichtigung von Art. 23 Abs. 2 BayLplG beachtliche Verletzung des Art. 21 Abs. 1 Satz 1 BayLplG,
3. nach Art. 23 Abs. 3 BayLplG beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,
4. eine nach Art. 23 Abs. 4 BayLplG beachtliche Verletzung der Vorschriften über die Umweltprüfung,

wenn sie nicht innerhalb eines Jahres ab Bekanntmachung des Landesentwicklungsprogramms gegenüber der obersten Landesplanungsbehörde (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie, 80525 München), schriftlich geltend gemacht werden; der Sachverhalt, der die Verletzung begründen soll, ist darzulegen.

4.5.5 Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt

- (Z) In der Regel muss jede Region über mindestens einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen. In der Region 14 (München) ist zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zuzulassen.
- (G) Die regionalen Luftverkehrsanschlüsse für die Allgemeine Luftfahrt sollen in ihrem Bestand gesichert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Zu 4.5 *Dem Luftverkehr und seiner Infrastruktur kommt vor dem Hintergrund der zunehmenden Internationalisierung der Handelsbeziehungen und der Globalisierung der Weltwirtschaft eine außerordentlich hohe Bedeutung für die Standortqualität der bayerischen Wirtschaft zu und trägt darüber hinaus zur Sicherung der Position Bayerns in der Weltwirtschaft bei.*

Im Kapitel 4.5 werden die landesplanerischen Festlegungen für die zivile Luftverkehrsinfrastruktur in Bayern getroffen. Das Kapitel stellt das „Luftverkehrskonzept Bayern“ der Bayerischen Staatsregierung dar. Auf ein eigens zu beschließendes Luftverkehrskonzept mit gleichen Zielaussagen kann verzichtet werden.

Zu 4.5.1 (B) *Der Verkehrsflughafen München ist internationaler Netzpunkt nach den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und dient der Anbindung Bayerns an das nationale, kontinentale und interkontinentale Luftverkehrsnetz im Kurz-, Mittel- und Langstreckenverkehr. Als führendes europäisches Luftfahrt-Drehkreuz hat der Verkehrsflughafen München für den internationalen Luftverkehr weitreichende Bedeutung, die gefestigt und weiterentwickelt werden soll. Für einen leistungsfähigen bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens München soll durch die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur langfristig Vorsorge getroffen werden.*

Der bestehende Verkehrsflughafen München ist mit seiner Kapazität nicht in der Lage, die zukünftige Luftverkehrsnachfrage zu bewältigen. Um das zu erwartende Verkehrsaufkommen auch künftig abwickeln zu können, ist eine Erweiterung der Bahnkapazität um eine dritte Start- und Landebahn mit den entsprechenden Funktionsflächen erforderlich. Der Kapazitätsausbau sichert zudem die für den Standort Bayern wichtige europäische Drehkreuzfunktion des Verkehrsflughafens München.

Zur dauerhaften Standortsicherung des Verkehrsflughafens München und zur Sicherung seiner langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten wird das Vorranggebiet Flughafen-

entwicklung festgelegt (vgl. Anhang 5). In diesem Gebiet sind mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen. Unberührt davon bleibt die Zulässigkeit von Verkehrsprojekten zur Erschließung des Flughafens.

Bis zum 01.04.2003 aufgestellte rechtsverbindliche qualifizierte Bebauungspläne bleiben von den Rechtsfolgen des Vorranggebiets unberührt.

- Zu 4.5.2 (B) *Der Verkehrsflughafen Nürnberg ist Gemeinschaftsnetzpunkt nach den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und dient der Anbindung Nordbayerns an den nationalen und internationalen Luftverkehr. Der Verkehrsflughafen Nürnberg hat eine günstige Lage im Städtedreieck Nürnberg/Fürth/Erlangen mit kurzen Verbindungen zu den Schwerpunkten der nordbayerischen Luftverkehrsnachfrage. Für einen leistungsfähigen bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens Nürnberg soll durch die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur langfristig Vorsorge getroffen werden.*
- Zu 4.5.3 (B) *Das Allgäu ist eine bedeutende Wirtschafts- und Touristikregion mit einer hohen Nachfrage an Flugreisen. Der Verkehrsflughafen Memmingen dient der direkten Anbindung des Allgäus an den nationalen und internationalen Luftverkehr, insbesondere den Linien- und Touristikverkehr. Für einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau des Verkehrsflughafens Memmingen soll deshalb durch die Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur langfristig Vorsorge getroffen werden.*
- Zu 4.5.4 (B) *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. Der besondere Zweck des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen soll sich auf den Werks- und Forschungsflugverkehr beschränken. Aus verkehrspolitischen Gründen ist eine Ausweitung dieses besonderen Zwecks auf zusätzliche Nutzerarten nicht erforderlich. Mit ihrem ausdrücklichen Ausschluss wird einer etwaigen schleichenden Entwicklung des Sonderflughafens zum Verkehrsflughafen entgegengewirkt. Neben seiner forschungspolitischen Bedeutung hat der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen im mittelbaren öffentlichen Interesse auch erhebliche industriepolitische Bedeutung mit entsprechenden Auswirkungen auf den Erhalt und die Schaffung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen.*
- Zu 4.5.5 (B) *Zur Durchführung eines bedarfsgerechten Luftverkehrs sind neben den internationalen Verkehrsflughäfen München, Nürnberg und Memmingen zur Deckung der regionalen und teils räumlichen Luftverkehrsnachfrage weitere Flugplätze für die Allgemeine Luftfahrt, insbesondere den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sowie den Privatluftverkehr, erforderlich. Deshalb muss jede Planungsregion über mindestens einen Luftverkehrsanschluss für die Allge-*

meine Luftfahrt verfügen. Ausgenommen davon sind die Regionen 15 (Donau-Ilser), 16 (Allgäu) sowie die Region 17 (Oberland), die bisher über keinen solchen Luftverkehrsanschluss verfügen. Für die Regionen 15 und 16 steht auf Grund seiner vorhandenen Kapazitäten der Verkehrsflughafen Memmingen für die Allgemeine Luftfahrt zur Verfügung. In der Region 17 wird auf die Anlegung eines neuen Flugplatzes verzichtet. Dies entspricht dem Grundanliegen der Alpenkonvention, die Umweltbelastungen durch den Luftverkehr so weit wie möglich zu reduzieren.

Die Region 14 (München) ist luftverkehrsmäßig intensiv und angemessen erschlossen. In der Region liegt der internationale Verkehrsflughafen München. Für das Verkehrssegment von bis zu 3 Tonnen Höchstabflugmasse stehen im Rahmen der jeweiligen Genehmigungen die Sonderlandeplätze Dachau-Gröbenried, Jesenwang, Moosburg und Oberschleißheim zur Verfügung. Ergänzend können auch in jeweils etwa 70 km Entfernung von der Landeshauptstadt Verkehrslandeplätze in angrenzenden Planungsregionen nach Osten in Landshut, nach Westen in Augsburg und nach Norden in Manching zur luftverkehrsmäßigen Anbindung für die Allgemeine Luftfahrt beitragen. Alle drei Verkehrslandeplätze sind über Autobahnen angebunden. Mit dieser Flugplatzinfrastruktur wird sichergestellt, dass die aufkommensstärkste Region Bayerns ausreichend für die unterschiedlichen Luftverkehrsarten erschlossen ist. Die Region 14 hält bereits im gesamt-bayerischen Interesse den internationalen Verkehrsflughafen München vor und trägt auch den mit seiner vorgesehenen Erweiterung verbundenen Flächenverbrauch und Siedlungsdruck. Das Ziel, dass in der Regel jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen muss, hat daher angesichts der ausreichenden luftverkehrlichen Erschließung in der dicht besiedelten Region 14 hinter dem Bedarf an Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen zurückzustehen.

Zur Anbindung von regionalen Bevölkerungs- und Wirtschaftsschwerpunkten durch den gewerblichen Luftverkehr oder bei einem hohen Anteil an Geschäftsreise- und Werkluftverkehr sind Verkehrslandeplätze mit Instrumentenflugbetrieb vorzusehen. Sie sollen eine befestigte Start- und Landebahn von 1 200 bis 1 600 m haben. Dem Verkehrslandeplatz Augsburg kommt dabei besondere Bedeutung zu. Er ist einer der aufkommensstärksten Verkehrslandeplätze Bayerns. Auf Grund der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Luftverkehrsinfrastruktur für die Unternehmen der Region soll der Flugplatz als moderner City Airport für den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr weiterentwickelt werden.

Auch die regionalen Schwerpunktländepunkte Aschaffenburg (Region 1), Bayreuth, Hof-Plauen (Region 5), Coburg (Region 4), Eggenfelden (Region 13), Giebelstadt (Region 2), Haßfurt (Region 3), Ingolstadt-Manching (Region 10) und Straubing-Wallmühle (Region 12) haben einen hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreise- und Werkluftverkehr. Diese sollen daher, soweit die flugsicherungs-mäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können, für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen entsprechenden Luft-

raum ausgestattet sein. Die Festlegung weiterer Flugplätze soll unter Berücksichtigung des Verkehrsbedarfs geprüft werden.

Für die Anbindung der Regionen 6 (Oberpfalz Nord), 7 (Industrieregion Mittelfranken), 8 (Westmittelfranken), 12 (Donau Wald), 13 (Landshut), 18 (Südostoberbayern) an den Geschäftsreise- und Privatluftverkehr sollen regionale Schwerpunktländeplätze für den Sichtflug mit einer befestigten Start- und Landebahn mit mindestens 1 200 m Länge vorgehalten werden. Soweit notwendig, sollen die Landebahnlängen an die europäischen Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen bis zu 5,7 t Höchstgewicht angepasst werden. Als entsprechende Schwerpunkte kommen die Flugplätze Weiden i. d. OPf. (Region 6), Herzogenaurach (Region 7), Rothenburg ob der Tauber (Region 8), Vilshofen (Region 12), Landshut (Region 13) und Mühldorf am Inn (Region 18) in Betracht.

Der Betrieb des Sonderlandeplatzes Jesenwang (Region 14) für Flugzeuge mit einer Höchstabflugmasse bis 3 Tonnen soll in seinem Bestand gesichert werden. Solange in der Region 11 (Regensburg) kein geeigneter Verkehrslandeplatz zur Verfügung steht, soll der nur schwer ausbaufähige Verkehrslandeplatz Regensburg ebenfalls in seinem Bestand gesichert werden.

Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel wird der Freistaat Bayern für die Anlegung und für den Ausbau von Schwerpunktländeplätzen finanzielle Förderungen gewähren. Voraussetzung dabei ist insbesondere die langfristige Absicherung der Flugplätze durch Bauschutzbereiche und durch Grundstückseigentums- bzw. -pachtverhältnisse.

4.6 Main-Donau-Wasserstraße

- (Z) Im Rahmen der Gesamtkonzeption der Main-Donau-Wasserstraße ist die Donau zwischen Straubing und Vilshofen verkehrsgerecht und naturschonend²⁾ weiter auszubauen. Die Häfen sind entsprechend dem Bedarf zu trimodalen Schnittstellen auszubauen.

Zu 4.6 (B) Für die Bewältigung des Güterverkehrs kommt der Binnenschifffahrt eine große Bedeutung zu. Neben dem Transport von Massengütern gewinnen moderne Transportformen, wie Container- oder sog. Roll on Roll off-Transporte, an Bedeutung. Die Binnenschifffahrt ermöglicht in dem von ihr erschlossenen Gebiet einen kostengünstigen und umweltschonenden Gütertransport. Mit der EU-Osterweiterung sind das Potenzial und die Notwendigkeit von Verlagerungen des Gütertransports auf die Wasserstraßen aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen erheblich gestiegen.

²⁾ Das Ziel gilt mit der Maßgabe, dass ein Ausbau nur unter Beachtung der Schutzbestimmungen für Natura 2000-Gebiete erfolgen darf.