

## Gegenüberstellung

### Bisher geltendes LEP (2006)

### Teilfortschreibung (Entwurf v. Dez 2008)

### Teilfortschreibung (BI-Vorschlag)

#### Ziele

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.

#### Ziele

1.6.5 (Z) Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen soll in seinem Bestand gesichert werden.

#### Ziele

1.6.5 (Z) Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen **soll in seinem Bestand als Werks- und Forschungsflughafen gesichert werden. Zur Bestandssicherung ist die Aufnahme von qualifiziertem Geschäftsreiseflugverkehr nicht erforderlich.**

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.

1.6.8 (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.  
In der Region München (14) soll zusätzlich zu der bestehenden zivilen Luftverkehrsinfrastruktur kein neuer Verkehrslandeplatz zugelassen 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.  
**In der Region München (14) steht dafür der internationale Verkehrsflughafen München zur Verfügung. Zusätzlich dazu soll kein Verkehrslandeplatz zugelassen werden.**

## Gegenüberstellung

### **Bisher geltendes LEP (2006)**

### **Teilfortschreibung (Entwurf v. Dez 2008)**

### **Teilfortschreibung (BI-Vorschlag)**

#### Begründungen

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. Darüber hinaus liegt die Aufnahme von Luftverkehr begrenzt auf Flüge zur Instandhaltung von Luftfahrzeugen sowie auf qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr im unmittelbaren öffentlichen Interesse. Linien- und touristischer Charterflugverkehr sowie Frachtflugverkehr - mit Ausnahme des Werkflugverkehrs - sind ausgeschlossen. Das Nachtflugverbot gilt fort. 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

#### Begründungen

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.

#### Begründungen

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.

## Gegenüberstellung

### Bisher geltendes LEP (2006)

### Teilfortschreibung (Entwurf v. Dez 2008)

### Teilfortschreibung (BI-Vorschlag)

künftig ausgeschlossen bleiben; ebenso sind im Geschäftsreiseflugverkehr Flugzeuge über 50 Tonnen ausgeschlossen.  
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.

Der Standort ist Produktionsstätte für Airbus-Bauteile und für das Regionalflugzeug Dornier 330. 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.

Der Standort ist Produktionsstätte für Airbus-Bauteile und für das Regionalflugzeug Dornier 330. Er kommt für die Ansiedlung von Betreibern und Anwendern des Satellitennavigationssystems „Galileo“ in Betracht. 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 hochqualifizierter Arbeitsplätze.  
**Eine Ausweitung des Betriebs des Sonderflughafens für den Geschäftsreiseflugverkehr wird nicht mehr angestrebt.**

Zu 1.6.8 Zur Durchführung eines bedarfsgerechten Luftverkehrs sind außer den internationalen Verkehrsflughäfen weitere Landeplätze zur Deckung der regionalen und teilträumlichen Luftverkehrsnachfrage notwendig. Jede Planungsregion soll über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen.

Zu 1.6.8 Zur Durchführung eines bedarfsgerechten Luftverkehrs sind außer den internationalen Verkehrsflughäfen weitere Landeplätze zur Deckung der regionalen und teilträumlichen Luftverkehrsnachfrage notwendig. Jede Planungsregion soll über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen.

Zu 1.6.8 Zur Durchführung eines bedarfsgerechten Luftverkehrs sind außer den internationalen Verkehrsflughäfen weitere Landeplätze zur Deckung der regionalen und teilträumlichen Luftverkehrsnachfrage notwendig. Jede Planungsregion soll über zumindest einen Luftverkehrsanschluss verfügen.

## Gegenüberstellung

### **Bisher geltendes LEP (2006)**

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. Der Verkehrslandeplatz Augsburg ist mit Abstand der aufkommensstärkste

### **Teilfortschreibung (Entwurf v. Dez 2008)**

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. Der Verkehrslandeplatz Augsburg ist mit Abstand der aufkommensstärkste

### **Teilfortschreibung (BI-Vorschlag)**

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. Der Verkehrslandeplatz Augsburg ist mit Abstand der aufkommensstärkste

## Gegenüberstellung

### **Bisher geltendes LEP (2006)**

Verkehrslandeplatz. Aufgrund der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Luftverkehrsinfrastruktur für die Unternehmen der Region Augsburg ist der Flugplatz als moderner City Airport für den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr weiterzuentwickeln.

Ausgewählte Schwerpunktländepunkte für die Allgemeine Luftfahrt mit einem hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreise und Werkluftverkehr sollen, soweit die flugsicherungsmäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können, für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen Luftraum F ausgestattet sein. In erster Linie kommen die Verkehrslandeplätze Aschaffenburg, Bayreuth, Coburg-Brandensteinebene, Eggenfelden und Straubing in Betracht. Die Festlegung weiterer Flugplätze ist unter Berücksichtigung des Verkehrsbedarfs zu prüfen.

Für die Anbindung der übrigen Planungsregionen an den Geschäftsreise- und Privatluftverkehr sind Schwerpunktländepunkte für die Allgemeine Luftfahrt für den Sichtflug mit einer befestigten Start- und Landebahn mit mindestens 1.200 m Länge vorzuhalten. Soweit notwendig, sind die Landebahnlängen an die europäischen Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr

### **Teilfortschreibung (Entwurf v. Dez 2008)**

Verkehrslandeplatz. Aufgrund der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Luftverkehrsinfrastruktur für die Unternehmen der Region Augsburg ist der Flugplatz als moderner City Airport für den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr weiterzuentwickeln.

Ausgewählte Schwerpunktländepunkte für die Allgemeine Luftfahrt mit einem hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreise und Werkluftverkehr sollen, soweit die flugsicherungsmäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können, für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen Luftraum F ausgestattet sein. In erster Linie kommen die Verkehrslandeplätze Aschaffenburg, Bayreuth, Coburg-Brandensteinebene, Eggenfelden und Straubing in Betracht. Die Festlegung weiterer Flugplätze ist unter Berücksichtigung des Verkehrsbedarfs zu prüfen.

Für die Anbindung der übrigen Planungsregionen an den Geschäftsreise- und Privatluftverkehr sind Schwerpunktländepunkte für die Allgemeine Luftfahrt für den Sichtflug mit einer befestigten Start- und Landebahn mit mindestens 1.200 m Länge vorzuhalten. Soweit notwendig, sind die Landebahnlängen an die europäischen Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr

### **Teilfortschreibung (BI-Vorschlag)**

Verkehrslandeplatz. Aufgrund der großen wirtschaftlichen Bedeutung der Luftverkehrsinfrastruktur für die Unternehmen der Region Augsburg ist der Flugplatz als moderner City Airport für den Geschäftsreise- und Werkluftverkehr weiterzuentwickeln.

Ausgewählte Schwerpunktländepunkte für die Allgemeine Luftfahrt mit einem hohen Anteil an gewerblichem Geschäftsreise und Werkluftverkehr sollen, soweit die flugsicherungsmäßigen und sonstigen Voraussetzungen geschaffen werden können, für den Instrumentenanflug unter Einbindung in einen Luftraum F ausgestattet sein. In erster Linie kommen die Verkehrslandeplätze Aschaffenburg, Bayreuth, Coburg-Brandensteinebene, Eggenfelden und Straubing in Betracht. Die Festlegung weiterer Flugplätze ist unter Berücksichtigung des Verkehrsbedarfs zu prüfen.

Für die Anbindung der übrigen Planungsregionen an den Geschäftsreise- und Privatluftverkehr sind Schwerpunktländepunkte für die Allgemeine Luftfahrt für den Sichtflug mit einer befestigten Start- und Landebahn mit mindestens 1.200 m Länge vorzuhalten. Soweit notwendig, sind die Landebahnlängen an die europäischen Anforderungen für den gewerblichen Luftverkehr

## Gegenüberstellung

### **Bisher geltendes LEP (2006)**

mit Flugzeugen bis zu 5,7 t Höchstgewicht anzupassen. Als entsprechende Schwerpunkte kommen die Flugplätze Haßfurt, Weiden i. d. OPf., Herzogenaurach, Rothenburg ob der Tauber, Vilshofen, Landshut und Mühldorf am Inn in Betracht. Diese Flugplätze sind in ihrem Bestand zu sichern und entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung bedarfsgerecht auszubauen. Der Betrieb des Sonderlandeplatzes Jesenwang für Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 3 Tonnen ist in seinem Bestand zu sichern. Solange in den Planungsregionen 11 (Regensburg) und 16 (Allgäu) keine geeigneten Verkehrslandeplätze zur Verfügung stehen, sind die schwer ausbaufähigen Verkehrslandeplätze Regensburg und Kempten ebenfalls in ihrem Bestand zu sichern.

In Regionen, in denen geeignete zivile Schwerpunktflygplätze nicht zur Verfügung stehen, sollte auf bestehenden bzw. früheren Militärflugplätzen eine zivile Mitbenutzung oder Nachnutzung in der Rechtsform eines Verkehrslandeplatzes angestrebt werden. Auf eine langfristige Sicherung der zivilen Nutzung ist dabei hinzuwirken. Für eine zivile Mitbenutzung bzw. Nachnutzung kommen insbesondere die bestehenden bzw. früheren Militärflugplätze Giebelstadt,

### **Teilfortschreibung (Entwurf v. Dez 2008)**

mit Flugzeugen bis zu 5,7 t Höchstgewicht anzupassen. Als entsprechende Schwerpunkte kommen die Flugplätze Haßfurt, Weiden i. d. OPf., Herzogenaurach, Rothenburg ob der Tauber, Vilshofen, Landshut und Mühldorf am Inn in Betracht. Diese Flugplätze sind in ihrem Bestand zu sichern und entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung bedarfsgerecht auszubauen. Der Betrieb des Sonderlandeplatzes Jesenwang für Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 3 Tonnen ist in seinem Bestand zu sichern. Solange in den Planungsregionen 11 (Regensburg) und 16 (Allgäu) keine geeigneten Verkehrslandeplätze zur Verfügung stehen, sind die schwer ausbaufähigen Verkehrslandeplätze Regensburg und Kempten ebenfalls in ihrem Bestand zu sichern.

In Regionen, in denen geeignete zivile Schwerpunktflygplätze nicht zur Verfügung stehen, sollte auf bestehenden bzw. früheren Militärflugplätzen eine zivile Mitbenutzung oder Nachnutzung in der Rechtsform eines Verkehrslandeplatzes angestrebt werden. Auf eine langfristige Sicherung der zivilen Nutzung ist dabei hinzuwirken. Für eine zivile Mitbenutzung bzw. Nachnutzung kommen insbesondere die bestehenden bzw. früheren Militärflugplätze Giebelstadt,

### **Teilfortschreibung (BI-Vorschlag)**

mit Flugzeugen bis zu 5,7 t Höchstgewicht anzupassen. Als entsprechende Schwerpunkte kommen die Flugplätze Haßfurt, Weiden i. d. OPf., Herzogenaurach, Rothenburg ob der Tauber, Vilshofen, Landshut und Mühldorf am Inn in Betracht. Diese Flugplätze sind in ihrem Bestand zu sichern und entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung bedarfsgerecht auszubauen. Der Betrieb des Sonderlandeplatzes Jesenwang für Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht bis 3 Tonnen ist in seinem Bestand zu sichern. Solange in den Planungsregionen 11 (Regensburg) und 16 (Allgäu) keine geeigneten Verkehrslandeplätze zur Verfügung stehen, sind die schwer ausbaufähigen Verkehrslandeplätze Regensburg und Kempten ebenfalls in ihrem Bestand zu sichern.

In Regionen, in denen geeignete zivile Schwerpunktflygplätze nicht zur Verfügung stehen, sollte auf bestehenden bzw. früheren Militärflugplätzen eine zivile Mitbenutzung oder Nachnutzung in der Rechtsform eines Verkehrslandeplatzes angestrebt werden. Auf eine langfristige Sicherung der zivilen Nutzung ist dabei hinzuwirken. Für eine zivile Mitbenutzung bzw. Nachnutzung kommen insbesondere die bestehenden bzw. früheren Militärflugplätze Giebelstadt,

## Gegenüberstellung

### Bisher geltendes LEP (2006)

Manching, Fürstenfeldbruck, Leipheim und Memmingerberg in Betracht.

### Teilfortschreibung (Entwurf v. Dez 2008)

Manching, Leipheim und Memmingerberg in Betracht.

Die Region 14 ist luftverkehrsmäßig intensiv und angemessen erschlossen. In der Region liegen der internationale Verkehrsflughafen München und der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen. Für das Verkehrssegment von bis zu 3 t Höchstabflugmasse stehen im Rahmen der jeweiligen Genehmigung 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 luftverkehrlichen 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 gesamtbayerischen Interesse den internationalen Verkehrsflughafen München vor und trägt auch den mit seiner vorgesehenen

### Teilfortschreibung (BI-Vorschlag)

Manching, Leipheim und Memmingerberg in Betracht.

**Die Region 14 ist luftverkehrsmäßig intensiv und angemessen erschlossen. In der Region liegt der internationale Verkehrsflughafen München. Dieser steht auch der Allgemeinen Luftfahrt zur Verfügung.** Für das Verkehrssegment von bis zu 3 t Höchstabflugmasse stehen im Rahmen der jeweiligen Genehmigung 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 luftverkehrlichen 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 gesamtbayerischen Interesse den internationalen Verkehrsflughafen München vor und trägt auch den mit seiner vorgesehenen

## Gegenüberstellung

### **Bisher geltendes LEP (2006)**

### **Teilfortschreibung (Entwurf v. Dez 2008)**

### **Teilfortschreibung (BI-Vorschlag)**

Erweiterung verbundenen Flächenverbrauch und Siedlungsdruck. Das Ziel, dass in der Regel jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen soll, muss daher angesichts der ausreichenden luftverkehrlichen Erschließung in der dicht besiedelten Region 14 hinter dem Bedarf an Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen zurückstehen.

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

Erweiterung verbundenen Flächenverbrauch und Siedlungsdruck. Das Ziel, dass in der Regel jede Region über zumindest einen Luftverkehrsanschluss für die Allgemeine Luftfahrt verfügen soll, muss daher angesichts der ausreichenden luftverkehrlichen Erschließung in der dicht besiedelten Region 14 hinter dem Bedarf an Siedlungs-, Gewerbe- und Erholungsflächen zurückstehen.

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

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