



44444

Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen

StMLU • Postfach 810140 • 81901 München

Beilage 5.2
zur Stadtratssitzung

An alle
regionalen Planungsverbände
und den
Regionalverband Donau-Iller

Ihre Nachricht vom, Ihre Zeichen

Unser Zeichen
43e-8126-2002/21

☎ (0 89) 92 14-22 83
Monika Segerer

München
03.07.2002

Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) – Gesamtfortschreibung des LEP 1994;
Ergänzendes Beteiligungsverfahren gemäß Art. 14 Abs. 5 und 2 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG)

Anlagen:

1. LEP-Entwurf: Seiten 42, 72, 74, 75, 90, 289, 367, 419 und 420 (Anzahl gem. Verteiler)
2. Abdrucke dieses Schreibens (Anzahl gem. Verteiler)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (StMLU) hat zur Gesamtfortschreibung des LEP das Beteiligungsverfahren gem. Art. 14 Abs. 5 und 2 Satz 1 BayLplG durchgeführt. Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen durch das StMLU hat der Bayerische Ministerrat in seiner Sitzung am 18.06.2002 hinsichtlich

- des neu aufgenommenen Ziels B II 1.2.1.6 zur Aufstellung von interkommunalen Einzelhandelskonzepten
- der Zieländerungen in den Abschnitten B V 1.3. – Schienenverkehr - und 1.4 – Straßenbau -
- des neu aufgenommenen Ziels B VI 2.9 zu unorganischen Agglomerationen



Rosenkavalierplatz 2
81925 München
U4 Arabellapark

Telefon: (0 89) 92 14-00 Telefax: (0 89) 92 14-22 66
e-mail: poststelle@stmlu.bayern.de
Internet: <http://www.umweltministerium.bayern.de>

den Entwurf gebilligt und das StMLU beauftragt, das Beteiligungsverfahren hierfür durchzuführen.

Gemäß Art. 14 Abs. 5 und 2 i.V.m. Art. 6 Abs. 5 BayLplG sind die Ergänzungen des Verordnungsentwurfs den Landkreisen und Gemeinden, für die eine unmittelbare Anpassungspflicht begründet wird, zur Stellungnahme bekannt zu geben. An ihre Stelle tritt gem. Art. 6 Abs. 5 BayLplG der regionale Planungsverband. Er hat nach Art. 8 Abs. 5 Satz 2 BayLplG die betroffenen Verbandsmitglieder zu beteiligen (die Anlagen sind in entsprechender Stückzahl beigelegt; weitere Exemplare sind für den Planungsausschuss und – soweit vorhanden – für den regionalen Planungsbeirat und den Regionsbeauftragten vorgesehen).

Zusatz für den Regionalverband Donau-Iller: Der Regionalverband Donau-Iller wird gebeten, neben seinen bayerischen Mitgliedern auch alle kreisangehörigen Gemeinden im bayerischen Teil der Region zu beteiligen.

Hinweis: Die Zieländerungen und -neuaufnahmen sowie zugehörige neue oder geänderte Begründungen, die Gegenstand dieses ergänzenden Beteiligungsverfahrens sind, sind im Wortlaut den beiliegenden Textseiten zu entnehmen; sie sind durch Fußnote entsprechend gekennzeichnet.

Um Stellungnahme zu den Ergänzungen des Entwurfs der LEP-Gesamtfortschreibung bis zum **15. September 2002** wird gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

I.A.



Prof. Dr. Goppel

Ministerialdirigent

abschöpfen.

In den geeigneten zentralen Orten der Stadt- und Umlandbereiche (Anhänge 2 und 5) kann ausnahmsweise unter der Voraussetzung einer engen städtebaulichen, räumlich-funktionalen und verkehrsmäßigen Verflechtung mit der Kernstadt bei innenstadtrelevanten Sortimenten von Waren des sonstigen Bedarfs zusätzlich bis zu einer Obergrenze von 15 v.H. auf die nach Absatz 2 Satz 2, erstes Tiret, Buchst. b maßgebliche Kaufkraft der Kernstadt zurückgegriffen werden. Die Höhe der jeweils zulässigen Rückgriffsquote bemisst sich danach, ob der geeignete zentrale Ort in den Stadt- und Umlandbereichen

- der Verdichtungsräume München, Nürnberg/Fürth/Erlangen, Augsburg, Würzburg,
- der sonstigen Verdichtungsräume oder
- im ländlichen Raum

liegt. Unbeschadet dessen, kann bei Erscheinungsformen des großflächigen Einzelhandels, in denen das innenstadtrelevante Randsortiment von Waren des sonstigen Bedarfs einen generell notwendigen Bestandteil des Gesamtsortiments darstellt, die Obergrenze der Rückgriffsquote ausgeschöpft werden.¹

1.2.1.6 Von mehreren Gemeinden gemeinsam erstellte und interkommunal abgestimmte Einzelhandelskonzepte können als Ziele der Raumordnung in den Regionalplänen oder über landesplanerische Verträge verbindlich gemacht werden²

1.2.1.76 Für die Neuansiedlung und Verlagerung von Großhandelsbetrieben sollen insbesondere auch in grenznahen Räumen zu den Nachbarstaaten im grenznahen Raum zu Tschechien in verkehrsgünstiger Lage geeignete Flächen bereitgestellt werden.

An verkehrlich geeigneten Standorten sollen darüber hinaus die Voraussetzungen für Großhandelszentren geschaffen werden.

1.2.2 Außenwirtschaft

Für die bayerische Wirtschaft, insbesondere für die kleinen und mittleren Unternehmen, soll der Zugang zu Information über ausländische Märkte, Außenwirtschaftsfragen, Angelegenheiten der EU sowie Auslandsgeschäfte und Kooperationsmöglichkeiten in allen Landesteilen erleichtert und ausgebaut werden.

1.3 Tourismuswirtschaft

¹ Dieses Ziel wird im Wege einer vorgezogenen Teilfortschreibung des bisherigen LEP-Ziels B IV 1.4.5 fortgeschrieben.

² Gegenstand eines ergänzenden Beteiligungsverfahrens gemäß Art. 14 Abs. 2 und 5 BayLplG (Ministerratsbeschluss vom 18.06.2002)

- 1.3.1 Ein leistungsfähiger Schienenverkehr, der dem Bedürfnis der Menschen nach Mobilität Rechnung trägt, soll sichergestellt werden.
- 1.3.2 In Bayern soll das Hochgeschwindigkeitsnetz ~~weiter ausgebaut werden, und ergänzende nationale Fernstrecken sollen weiter ausgebaut werden gebaut werden und d~~ Das regionale Schienennetz soll grundsätzlich erhalten werden und je nach Erfordernis auch mit Neubau-Abschnitten ertüchtigt werden. Bei der Trassierung ist der Einsatz von Neigezügen zu berücksichtigen.
- 1.3.3 Den Verkehrsbedürfnissen, die sich aus der Lage Bayerns im Zentrum der Europäischen Union, insbesondere aus der Wiedervereinigung sowie aus der Öffnung der Grenzen nach Osten ergeben, soll durch geeigneten Neu- und Ausbau von Schienenstrecken in die Nachbarländer sowie durch betriebliche Maßnahmen Rechnung getragen werden.
- 1.3.4 Der Wettbewerb auf der Schiene soll gestärkt werden.
- 1.3.5 Der Aus- und Neubau der ICE-Strecke Nürnberg - (Erfurt) als Bestandteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit - Schiene - Nr. 8 "Aus- und Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin" ist mit besonderer Dringlichkeit zu verwirklichen.
- Die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg-München soll schnellstmöglich fertiggestellt werden.
- Der Ausbau der Eisenbahnstrecken (Stuttgart - Ulm)/ Neu-Ulm - Augsburg - München - im Abschnitt Augsburg - München viergleisig - und München - Mühldorf a. Inn - Freilassing (-Salzburg) ist umgehend zu verwirklichen.
- 1.3.6 Ferner sollen folgende Schienenstrecken bevorzugt für den Fernverkehr – unter Berücksichtigung der Belange des Nahverkehrs - ausgebaut bzw. neu gebaut werden:
- Hochstadt-Marktzeuln - (Camburg)
 - (Stuttgart-) Nürnberg - Marktredwitz/Bayreuth - Hof - (Leipzig/Dresden)
 - (Hof-)Marktredwitz - Regensburg – Landshut(-München)
 - Marktredwitz - Schirnding (- Prag)
 - Regensburg – Schwandorf – Furth i Wald (-Pilsen – Prag)*
 - Nürnberg - Regensburg - Passau (- Wien)
 - Rosenheim - Mühldorf a. Inn - Landshut
 - Nürnberg - Donauwörth
 - Ansbach - Treuchtlingen

* Gegenstand eines ergänzenden Beteiligungsverfahrens gemäß Art. 14 Abs. 2 und 5 BayLplG (Ministerratsbeschluss vom 18.06.2002)

Straßeninfrastruktur geschaffen werden. Auch für den Erhalt der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Bayern ist die Sicherstellung der Mobilität im Einklang mit den Belangen der Umwelt unerlässlich.

1.4.2 Die Bundesfernstraßen sollen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Aufgabe erfüllen zu können, sind

- die vorhandenen Bundesfernstraßen zu erhalten und zu sanieren
- Verkehrsengpässe im bestehenden Straßennetz zu beseitigen,
- Lücken im Autobahnnetz zu schließen und
- überlastete Autobahnstrecken durch zusätzliche Fahrstreifen zu erweitern.

1.4.3

Die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ *- mit 64:5 St. beschlossen -*

- A 9 sechsstreifiger Ausbau Nürnberg-Hof-(Berlin)
- A 71 Schweinfurt-(Suhl-Erfurt)
- A 73 Lichtenfels-(Suhl)

sind mit besonderem Vorrang zu verwirklichen.

Folgende Lücken im bestehenden Autobahnnetz sind wegen ihrer herausragenden Bedeutung zu schließen:

- A 6 Amberg-Waidhaus
- A 7 Nesselwang-Füssen
- A 70 2. Fahrbahn Knetzgau-Eltmann
- A 94 München-Simbach-Pocking auf der Trassenführung über Dorfen
- A 96 München-Lindau
- A 99 Autobahnring München (Westabschnitt)

Planung und Bau dieser Maßnahmen sind zügig weiterzuführen.

Für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der bestehenden europäischen Transversalen sind folgende Strecken vorrangig sechsstreifig auszubauen:

- A 3 Nürnberg-Würzburg-Aschaffenburg
- A 6 Nürnberg-Heilbronn*
- A 8 (West) München-Augsburg-Ulm
- A 8 (Ost) Rosenheim-Felden (Chiemsee) – Landesgrenze

Von den geplanten zweibahnigen Bundesstraßen sind vor allem folgende Strecken rasch zu verwirklichen bzw. fertig zu stellen:

- B 2/B 17 Donauwörth-Augsburg-Landsberg am Lech
- B 2 Eschenlohe – Farchant*

* Gegenstand eines ergänzenden Beteiligungsverfahrens gemäß Art. 14 Abs. 2 und 5 BayLplG (Ministerratsbeschluss vom 18.06.2002)

- B 15 neu Regensburg-Rosenheim, insbesondere im Abschnitt Regensburg-A 94
- B 19 Kempten-Immenstadt
- B 26 neu Autobahndreieck Würzburg-West-Autobahndreieck Werneck-Westumgehung Würzburg
- B 85/B 20 Amberg-Schwandorf – Cham - Furth i. Wald*
- B 173 Lichtenfels-Kronach
- B 303 neu Gefrees (A 9)-Schirnding-Verbindung A 9 – A 93 - Grenzübergang Schirnding

- 1.4.4 Durch den Einsatz von Verkehrsleitsystemen an hoch belasteten Bundesautobahnen sollen die Verkehrssicherheit erhöht, der Verkehrsfluss verbessert, Immissionen verringert und die Hinführung und Verlagerung des Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel besonders in Verdichtungsräumen unterstützt werden.
- 1.4.5 Die Staatsstraßen sollen innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein geschlossenes und gut ausgebautes Verkehrsnetz für den überregionalen Verkehr bilden. Sie sollen nicht an Bundesfernstraßen liegende zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte soweit möglich an diese anbinden und damit auch die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung dieser Orte schaffen.
- 1.4.6 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 und damit der Flächenerschließung dienen.
- 1.4.7 Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse innerorts und um die Belastung der Anwohner durch Lärm und Abgase zu verringern, ist der Bau von Ortsumgehungen zu forcieren. Unfallsschwerpunkte sind zu beseitigen.
- 1.5 Radverkehr/Radwegenetz
- 1.5.1 Zur Förderung des Radverkehrs, der aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen eine wichtige Funktion für die nachhaltige Entwicklung erfüllt, soll eine sichere und attraktive Fahrradinfrastruktur geschaffen werden.
- Durch die Verbesserung des Angebots sollen noch mehr Verkehrsteilnehmer gerade bei Kurzstreckenfahrten im Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr zum Umstieg auf das Fahrrad bewogen werden.
- 1.5.2 Zur Erhöhung der Sicherheit und Attraktivität des überörtlichen Radverkehrs sollen straßenbegleitende Radwege geschaffen werden. Zur Förderung des Fahrradverkehrs-

* Gegenstand eines ergänzenden Beteiligungsverfahrens gemäß Art. 14 Abs. 2 und 5 BayLplG (Ministerratsbeschluss vom 18.06.2002)

- 2.8 Im großen Verdichtungsraum München sollen Siedlungsflächen für die Neuansiedlung vorrangig für solche Betriebe bereitgestellt werden, die auf die besonderen Standortvoraussetzungen und Führungsvorteile dieses Verdichtungsraums angewiesen sind.

Im großen Verdichtungsraum München und im angrenzenden Umland des Flughafens (vgl. Anhang 11) sollen gewerbliche Siedlungsflächen grundsätzlich nur ausgewiesen werden, wenn in der Gemeinde gleichzeitig und auf der selben Planungsebene (Flächennutzungsplan/Bebauungsplan) Wohnsiedlungsflächen ausgewiesen werden, die ausreichend Wohnraum für den mit den neuen gewerblichen Siedlungsflächen zu erwartenden Bevölkerungszuwachs ermöglichen. Ein Ausgleich kann im Einvernehmen mit den Nachbargemeinden oder mit den Gemeinden des jeweiligen Nahbereichs stattfinden.

- 2.9 Gewerbliche Siedlungsflächen sollen bevorzugt in zentralen Orten zur Verfügung stehen. Großflächige Gewerbegebiete sollen in der Regel nur in geeigneten zentralen Orten mit guter überregionaler Verkehrsanbindung ausgewiesen werden.

Die mit einer geordneten Siedlungsentwicklung nicht vereinbare Bildung von Agglomerationen im Anschluss an Einzelhandelsgroßprojekte an städtebaulich nicht integrierten Standorten soll vermieden werden.*

- 2.10 Im ländlichen Raum, vor allem in ländlichen Teilräumen, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll, sollen ausreichende gewerbliche Siedlungsflächen für bestehende Betriebe und zusätzliche Arbeitsplätze bereitgestellt werden.

- 2.11 Auf eine verstärkte Abstimmung und interkommunale Zusammenarbeit der Gemeinden bei der Ausweisung von Gewerbeflächen soll zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und zur Verminderung von Erschließungs- und Infrastrukturkosten hingewirkt werden.

3 Städtebauliche Sanierung und Dorferneuerung

- 3.1 Die Städte und Dörfer sollen auf der Grundlage ganzheitlicher Konzepte in ihrer Funktion, Struktur und Gestalt erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden. Die Innenstädte und Ortskerne sollen in ihrer unverwechselbaren Gestalt erhalten und in ihren Funktionen gestärkt werden. Dabei sollen fachliche Beratung und Mittel der Städtebauförderung und der Dorferneuerung eingesetzt werden.

- 3.2 Vom ökonomischen und sozialen Abstieg bedrohte Wohngebiete und Stadtquartiere sollen stabilisiert und weiterentwickelt werden. Neben baulichen und städtebaulichen Maßnahmen sind dabei insbesondere wirtschaftliche und beschäftigungspolitische Aspekte, Soziales, Umwelt und Kultur mit in die Überlegungen einzubeziehen.

* Gegenstand eines ergänzenden Beteiligungsverfahrens gemäß Art. 14 Abs. 2 und 5 BayLplG (Ministerratsbeschluss vom 18.06.2002)

Die Zielformulierung zu Einzelhandelsgroßprojekten greift nicht in bestehendes Baurecht ein.²

Zu 1.2.1.6 Der sich verschärfende Wettbewerb, insbesondere durch die fortschreitende Ansiedlung von Einzelhandelsgroßprojekten, kann sich negativ auf bestehende regionale Versorgungs- und Zentrenstrukturen auswirken. Dieser Wettbewerb wird über die Ausweisung neuer Standorte und die Expansion von Verkaufsflächen getragen. Regionale Einzelhandelskonzepte wirken einer ungeordneten Entwicklung im Bereich des Einzelhandels entgegen, indem sie Standort und Größe sowie Branche und Sortiment des Einzelhandels im Konzeptraum interkommunal abstimmen. Die Umsetzung kann als Ziel in den Regionalplänen oder über landesplanerische Verträge verbindlich gemacht werden. Der landesplanerische Vertrag darf allerdings nicht im Widerspruch zu den Zielen des LEP oder des Regionalplans stehen.
Ein besonderer Ansiedlungsdruck von Einzelhandelsgroßprojekten besteht in den Stadt- und Umlandbereichen durch die zunehmende Suburbanisierung der Bevölkerung und Einzelhandelsstandorte. Insofern besteht in den Stadt- und Umlandbereichen ein besonderer Handlungsbedarf für eine koordinierte Einzelhandelsentwicklung über kommunale Grenzen hinaus.³

Zu 1.2.1.7 Der Großhandel, der nicht dem Verkauf an den Endverbraucher dient, ist auf Grund der von ihm wahrgenommenen Raumüberbrückungs-, Lagerhaltungs- und Flächenverteilungsfunktion in starkem Maße abhängig von Standorten mit günstiger Verkehrsinfrastruktur. Da der Flächenbedarf vor allem in den Großhandelsbereichen mit Lagerhaltung zugenommen hat und noch weiter zunehmen wird, sind neben Neuansiedlungen vielfach auch Betriebsverlagerungen aus innerstädtischen Standorten, die nicht genügend Erweiterungsmöglichkeiten bieten, erforderlich. Solche Verlagerungsmaßnahmen sind oftmals unter städtebaulichen und verkehrlichen Aspekten erwünscht und dienen somit unmittelbar ökologischen Zielsetzungen.

Die Bereitstellung eines ausreichenden Flächenangebots in verkehrsgünstiger Lage für die Neuansiedlung und Verlagerung von Großhandelsbetrieben fördert zudem eine Sicherstellung und qualitative Verbesserung der Versorgung der gesamten Volkswirtschaft mit Waren und Dienstleistungen aller Art. Dadurch wird eine ausgewogene Großhandelsstruktur mit der dafür erforderlichen Logistik gewährleistet.

Die fortschreitende Globalisierung und Internationalisierung führt infolge weltweiter Konkurrenz zu Konzentrationen und Fusionen. Dies erfordert neue Anpassungsstrategien im Hinblick auf Rationalisierung, Logistik und Vertrieb. Die Standortvoraus-

² Diese Begründung wird im Wege einer vorgezogenen Teilfortschreibung des bisherigen LEP-Ziels B IV 1.4.5 fortgeschrieben.

³ Gegenstand eines ergänzenden Beteiligungsverfahrens gemäß Art. 14 Abs. 2 und 5 BayLplG (Ministerratsbeschluss vom 18.06.2002)

Zu 1.3.6 Wiederherstellung der zweigleisigen, elektrifizierten Strecke Hochstadt-Marktzeuln - (Camburg) (Saaletalbahn) sowie Abwicklung der Restmaßnahmen (EstW Saalfeld).

Die Franken-Sachsen-Magistrale (Stuttgart-) Nürnberg - Marktredwitz/Bayreuth - Hof - (Leipzig/Dresden) erfüllt seit der Wiedervereinigung eine wichtige Funktion als Ost-Westverbindung insbesondere zwischen dem fränkischen und dem sächsischen Wirtschaftsraum.

Die Strecke Hof - Marktredwitz - Regensburg - Landshut - München stellt eine durchgehende Verbindung zwischen München-Ost und Nordostbayern her. Elektrifizierung und zweigleisiger Ausbau sind von bayerischer Seite für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet worden. Im Übrigen bemüht sich der Freistaat Bayern seit der Einstellung des Fernverkehrs durch DB Reise & Touristik um ein gleichwertiges Bedienungskonzept.

Der bayerisch-tschechische Korridor Marktredwitz - Schirnding (- Prag), ist nach den Vorgaben des derzeit geltenden Bundesverkehrswegeplans bevorzugt zu entwickeln. Daneben wird auch der Ausbau der TEN-Ergänzungsstrecke Regensburg - Schwandorf - Furth i. Wald - Pilsen - Prag angestrebt.¹

Der Ausbau der Strecke Nürnberg - Regensburg - Passau (-Wien) ist als länderübergreifendes Projekt im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Er dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Donaukorridor entsprechend dem deutsch-österreichischen Staatsvertrag vom 22.11.99.

Der zweigleisige Ausbau und die geplante Elektrifizierung der Strecke Rosenheim - Mühldorf a. Inn - Landshut dienen der Umgehung Münchens im Italienverkehr. Das Projekt stellt auch eine Nahverkehrsmaßnahme von regionaler Bedeutung dar.

Der Ausbau der Strecke Nürnberg - Donauwörth soll ein attraktives Angebot im Fernverkehr für Augsburg nach Inbetriebnahme der ABS/NBS München - Ingolstadt - Nürnberg sicherstellen.

Der Ausbau der Strecke Ansbach-Treuchtlingen dient der Sicherung und Erhaltung attraktiver Fernverkehrsverbindungen im mittelfränkischen Raum.

Der Streckenausbau München - Kiefersfelden (- Innsbruck) dient der Leistungssteigerung im Zulauf zum Brenner. Die Maßnahmen im Zuge des Bundesverkehrswegeplanprojekts sind weitgehend abgeschlossen. Weitergehende Ausbaumaßnahmen ins-

¹ Gegenstand eines ergänzenden Beteiligungsverfahrens gemäß Art. 14 Abs. 2 und 5 BayLPfG (Ministerratsbeschluss vom 18.06.2002)

widerspricht zudem dem Ziel des Schutzes der Innenstädte sowie dem Gebot eines sparsamen Flächenverbrauchs. Daher soll die Bildung solcher Agglomerationen in städtebaulich nicht integrierten Lagen vermieden werden*

Zu 2.10 Der konsequente Ausbau der Infrastruktur und die Bemühungen der regionalen Strukturpolitik haben eine wesentliche Verbesserung der Standortvoraussetzungen und eine wirtschaftliche Stärkung des ländlichen Raums, insbesondere der ländlichen Teilräume, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll, bewirkt. Dennoch liegt die Beschäftigungsdichte in großen Teilen des ländlichen Raums immer noch deutlich unter dem bayerischen Durchschnitt. Die Bereitstellung ausreichender gewerblicher Siedlungsflächen soll daher auch die Neuansiedlung von Betrieben im ländlichen Raum unterstützen. Der ländliche Raum bietet zum überwiegenden Teil insofern günstige Voraussetzungen, da geeignete und große Flächen zu relativ niedrigen Preisen erwerbbar sind und der Infrastrukturausbau die Standortnachteile gegenüber den Verdichtungsräumen wie ~~mangelnde~~ ungünstigere Verkehrsanbindung und unzureichende Versorgungseinrichtungen ausgleichen konnte.

Zu 2.11 Im Hinblick auf eine nachhaltige Siedlungsentwicklung und den sparsamen Umgang mit Grund und Boden gilt es bei der Ausweisung von Gewerbeflächen verstärkt auf eine Reduzierung des Flächenverbrauchs hinzuwirken. Hierzu kann wesentlich die interkommunale Abstimmung und Zusammenarbeit beitragen. Eine derartige Kooperation kann beispielsweise zur Ausweisung gemeinsamer Gewerbegebiete führen. Dadurch lassen sich nicht nur der Flächenbedarf, sondern meist auch die Erschließungs- und Infrastrukturkosten vermindern.

Die möglichen Organisationsformen für die Zusammenarbeit reichen von Arbeitskreisen zur Koordinierung der Aktivitäten einzelner Gemeinden über Zweckverbände zur planerischen Umsetzung bis hin zur Gründung gemeinsamer Gesellschaften zum Erwerb, zur Erschließung und zur Vermarktung gemeinsamer Gewerbegebiete.

Zu 3 **Städtebauliche Sanierung und Dorferneuerung**

Zu 3.1 Städtebauliche Sanierung und Dorferneuerung leisten wichtige Beiträge zur Erhaltung und Weiterentwicklung von Städten und Dörfern. Sie sind für die Erhaltung oder Schaffung gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen von landesweiter Bedeutung und sollen daher in allen Regionen zum Tragen kommen. Die Städte sind verschiedenartigen Einwirkungen und Eingriffen in größerer Dichte ausgesetzt. Nachteiligen Folgen der zunehmenden Flächenansprüche für Wohnen und Arbeiten, Verkehr und Versorgungseinrichtungen ist deshalb entschieden entgegenzuwirken. Die Dörfer sollen

* Gegenstand eines ergänzenden Beteiligungsverfahrens gemäß Art. 14 Abs. 2 und 5 BayLplG (Ministerratsbeschluss vom 18.06.2002)