



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Martin Stümpfig BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 03.07.2025

Zweckverband InterFranken im Landkreis Ansbach: Landesplanerische Bewertung

Im Zusammenhang mit den Planungen des Zweckverbands InterFranken zur Ausweisung eines interkommunalen Gewerbegebiets im westlichen Landkreis Ansbach ergeben sich zahlreiche rechtliche, planerische und verfahrensbezogene Fragestellungen, insbesondere im Hinblick auf das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und die im Raum stehende Containerverladestation.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.1 Inwiefern sieht die Staatsregierung die Voraussetzungen der Übergangsregelung nach § 3a Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) für das Vorhaben InterFranken als erfüllt an? 4
- 1.2 Liegen der Staatsregierung der Aufstellungsbeschluss nach § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) oder zur rechtssicheren Anwendung der Übergangsregelung vor? 4
- 1.3 Liegt der Staatsregierung der Nachweis über ein abgeschlossenes Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vor dem 14. Dezember 2021 zur rechtssicheren Anwendung der Übergangsregelung vor? 4
- 2.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Ausweisung eines großflächigen interkommunalen Gewerbegebiets an einem Standort ohne Anbindung im Sinne des Ziels 3.3 LEP (Fassung 2022)? 4
- 2.2 Aus welchen Gründen wurde die frühere Ausnahmeregelung für interkommunale Gewerbe- und Industriegebiete im Zuge der LEP-Teilfortschreibung gestrichen? 5
- 2.3 Hält die Staatsregierung es für planerisch und rechtlich vertretbar, dass sich der Zweckverband InterFranken trotz der Streichung der Sonderregelung weiterhin auf diese Regelung beruft? 5
- 3.1 In welcher Entfernung sollten Ballungsräume für derartig große Umschlagterminals mit mehreren Hundert Lkw-Fahrten pro Tag liegen, nachdem das Gesamtpotenzial mit 64 874 Transporteinheiten pro Jahr veranschlagt wurde und somit über 250 Container bzw. Lkw-Fahrten pro Arbeitstag (siehe meine Anfrage zum Plenum vom 7. Februar 2024)? 5

3.2	Wurden die Bedarfsannahmen durch ein externes oder unabhängiges Gutachten überprüft oder bewertet?	5
3.3	Wie hoch ist der Ziel- und Quellverkehr in ländlichen Räumen, die vergleichbar sind mit der Region Interfranken (bitte Angabe über durchschnittliche Transporteinheiten pro km ²)?	5
4.1	Aus welchem Umkreis müssten demnach Lkw das Umschlagterminal ansteuern, um das Terminal auszulasten?	6
4.2	Warum wurden in der Vergangenheit die Umschlagterminals in der Region (z. B. Ansbach, Gunzenhausen) zurückgebaut?	6
4.3	Wie bewertet die Staatsregierung die Transparenz des Zweckverbands InterFranken hinsichtlich der Offenlegung von Bedarfsannahmen und Entscheidungsgrundlagen gegenüber der Öffentlichkeit?	6
5.1	Wie fügt sich das Vorhaben InterFranken aus Sicht der Staatsregierung in die Zielsetzungen der Flächensparsamkeit, der Anbindung an leistungsfähige Infrastrukturen und der Konzentration auf zentrale Orte ein, wie sie im LEP verankert sind?	6
5.2	Welche planungsrechtlichen und raumordnerischen Konsequenzen ergeben sich nach Auffassung der Staatsregierung, wenn das Projekt InterFranken letztlich nicht den Anforderungen des LEP-Ziels 3.3 genügt?	6
6.1	Werden die finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Zweckverband, welche die Mitgliedskommunen eingehen, bei einer möglichen Prüfung der dauerhaften Leistungsfähigkeit durch die zuständige kommunale Finanzaufsicht einbezogen?	7
6.2	Werden die finanziellen Verpflichtungen, welche der Landkreis als Vorhabens- und Kostenträger gemäß Antwort auf Drs. 18/9940 vom 6. November 2020 eingeht, bei einer möglichen Prüfung der dauerhaften Leistungsfähigkeit durch die zuständige kommunale Finanzaufsicht, einbezogen?	7
6.3	Kann es im Falle von hohen Verpflichtungen dazu führen, dass eine Kommune in die Fremdverwaltung gehen muss?	7
7.1	In welcher Größenordnung sind die beteiligten Kommunen bisher Verpflichtungen eingegangen (bitte Gesamtaufwendungen auf die jeweiligen Kommunen aufschlüsseln)?	8
7.2	Über welche Gutachten wurden Nachweise zur Fernverkehrswirksamkeit und Verkehrsgutachten erbracht, nachdem in Drs. 18/9940 vom 6. November 2020 auf Frage 2 c diese als notwendig für die positive Genehmigungsfähigkeit beschrieben wurden?	8
7.3	Inwieweit berücksichtigen die neuen Planungen der Autobahnabfahrt die Richtlinien für die Anlagen von Autobahnen (RAA), gemäß denen bei Fernautobahnen wie der A 7 Verflechtungsbereiche an der durchgehenden Fahrbahn unzulässig sind (vgl. Antwort Drs. 18/9940 vom 6. November 2020)?	8

8.1	Hat sich an der Aussage der Deutschen Bahn aus dem Jahr 2020 etwas geändert, wonach frühestens 2030 mit der Planung und Umsetzung des Zugssicherungssystem ETCS (European Train Control System) Level 2 begonnen werden kann, da das Stellwerk in Dombühl keine Kapazitäten frei hat und es eine Änderungssperre durch das Eisenbahn-Bundesamt wegen des veralteten Zugsicherungssystems der linienförmigen Zugbeeinflussung (LBZ) gibt?	9
8.2	Wie lange würde es dauern, bis das Zugsicherungssystem ETCS auf der Strecke in Betrieb sein kann, angesichts der mannigfaltigen Baustellen der Bahn im nächsten Jahrzehnt?	9
8.3	Wie hoch sind Baukosten für die Autobahnabfahrt Interfranken heute, nachdem sie im Jahr 2018 auf 12,5 Mio. Euro geschätzt wurden?	9
	Hinweise des Landtagsamts	10

Antwort

des Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration
vom 29.07.2025

1.1 Inwiefern sieht die Staatsregierung die Voraussetzungen der Übergangsregelung nach § 3a Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) für das Vorhaben InterFranken als erfüllt an?

Gemäß der Übergangsregelung zum Anbindegebot (§ 3a Verordnung zur Änderung der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 16. Mai 2023) gilt für Bauleitplanungen, deren Aufstellungsbeschluss vor dem 14. Dezember 2021 gefasst wurde oder deren Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) zu diesem Zeitpunkt bereits abgeschlossen ist, das Ziel 3.3 aus der Anlage der Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) in der am 31. Mai 2023 geltenden Fassung fort.

Die Aufstellung des Bebauungsplans für das Vorhaben InterFranken wurde am 11. Dezember 2018 beschlossen und liegt somit vor dem in § 3a der Verordnung festgelegten Zeitpunkt (14. Dezember 2021). Die Voraussetzungen der Übergangsregelung zum Anbindegebot liegen somit vor.

1.2 Liegen der Staatsregierung der Aufstellungsbeschluss nach § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) oder zur rechtssicheren Anwendung der Übergangsregelung vor?

Der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 2 für das Industriegebiet „Zweckverband InterFranken“ vom 11. Dezember 2018 liegt vor.

1.3 Liegt der Staatsregierung der Nachweis über ein abgeschlossenes Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vor dem 14. Dezember 2021 zur rechtssicheren Anwendung der Übergangsregelung vor?

Ein Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurde bislang nicht eingeleitet. Entsprechend liegt kein Nachweis über ein abgeschlossenes Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB vor.

2.1 Wie bewertet die Staatsregierung die Ausweisung eines großflächigen interkommunalen Gewerbegebiets an einem Standort ohne Anbindung im Sinne des Ziels 3.3 LEP (Fassung 2022)?

Neue Siedlungsflächen sind möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen (sog. Anbindegebot, Ziel 3.3 LEP). Von dieser Zielfestlegung sieht das LEP jedoch konkret definierte Ausnahmetatbestände vor. Bei Einhaltung der landesplanerischen Anforderungen, zu denen im vorliegenden Fall auch das Ziel 3.3 LEP in der am 31. Mai 2023 gültigen Fassung zählt, sind gegen das Vorhaben aus landesplanerischer Sicht keine Einwände zu erheben.

2.2 Aus welchen Gründen wurde die frühere Ausnahmeregelung für interkommunale Gewerbe- und Industriegebiete im Zuge der LEP-Teilfortschreibung gestrichen?

Die 2018 eingeführte Ausnahmeregelung für interkommunale Gewerbe- und Industriegebiete wurde neben einer weiteren Ausnahmeregelung im Rahmen der LEP-Teilfortschreibung 2023 aufgrund der hohen Bedeutung einer sparsamen Flächennutzung zurückgenommen.

Eine Evaluierung hatte zudem ergeben, dass speziell auf Grundlage des Ausnahmetatbestandes für interkommunale Gewerbe- und Industriegebiete nur wenige Bauleitpläne positiv beurteilt wurden.

2.3 Hält die Staatsregierung es für planerisch und rechtlich vertretbar, dass sich der Zweckverband InterFranken trotz der Streichung der Sonderregelung weiterhin auf diese Regelung beruft?

Wie oben bereits ausgeführt, gilt gemäß der Übergangsregelung zum Anbindegebot für Bauleitplanungen, deren Aufstellungsbeschluss vor dem 14. Dezember 2021 gefasst wurde, das Ziel 3.3 aus der Anlage der Verordnung über das LEP in der am 31. Mai 2023 geltenden Fassung und damit auch die Ausnahmeregelung für interkommunale Gewerbe- und Industriegebiete fort. Durch den bereits 2018 gefassten Aufstellungsbeschluss fällt die Planung unter die Übergangsregelung (s. o.) und der Zweckverband kann sich hierauf berufen.

3.1 In welcher Entfernung sollten Ballungsräume für derartig große Umschlagterminals mit mehreren Hundert Lkw-Fahrten pro Tag liegen, nachdem das Gesamtpotenzial mit 64 874 Transporteinheiten pro Jahr veranschlagt wurde und somit über 250 Container bzw. Lkw-Fahrten pro Arbeitstag (siehe meine Anfrage zum Plenum vom 7. Februar 2024)?

Diese Frage kann nicht pauschal beantwortet werden, da die konkrete Situation des jeweiligen Terminalumfelds ausschlaggebend ist.

3.2 Wurden die Bedarfsannahmen durch ein externes oder unabhängiges Gutachten überprüft oder bewertet?

Die Potenzialanalyse wurde in einem Vergabeverfahren beauftragt und durch ein unabhängiges Beratungsunternehmen durchgeführt. Für eine weitere Überprüfung der Studie besteht kein Anlass.

3.3 Wie hoch ist der Ziel- und Quellverkehr in ländlichen Räumen, die vergleichbar sind mit der Region Interfranken (bitte Angabe über durchschnittliche Transporteinheiten pro km²)?

Jede Region weist unterschiedliche Voraussetzungen und Restriktionen auf, außerdem ist das Ausmaß des Ziel- und Quellverkehrs auch von der Struktur der Ansiedler am Terminal abhängig.

Es ist daher nicht möglich, hierzu valide Angaben zu machen.

4.1 Aus welchem Umkreis müssten demnach Lkw das Umschlagterminal ansteuern, um das Terminal auszulasten?

Der Industrie-/Gewerbepark wird über eine Anschlussstelle an den überregionalen Verkehr angeschlossen und liegt an den Autobahnen A6 und A7 sowie dem Netz der Deutschen Bahn. Für regionale Unternehmen in Franken sind die nächstgelegenen Zugänge die Umschlagterminals Heilbronn und Nürnberg. Der Zweckverband InterFranken als Standort liegt zwischen den Terminals.

Im Güterverkehrskonzept Bayern wurde für Westmittelfranken an der Landesgrenze zu Baden-Württemberg bereits die große räumliche Lücke ohne Zugangsmöglichkeit auf die Schiene festgestellt. Es ist daher davon auszugehen, dass bereits im näheren Umkreis des Terminals ausreichend Potenzial zur Auslastung des Terminals vorhanden ist.

4.2 Warum wurden in der Vergangenheit die Umschlagterminals in der Region (z. B. Ansbach, Gunzenhausen) zurückgebaut?

Zu dieser Frage liegen der Staatsregierung keine Erkenntnisse vor.

4.3 Wie bewertet die Staatsregierung die Transparenz des Zweckverbands InterFranken hinsichtlich der Offenlegung von Bedarfsannahmen und Entscheidungsgrundlagen gegenüber der Öffentlichkeit?

Die Informationsbereitstellung zu den herangezogenen Bedarfsannahmen sowie Entscheidungsgrundlagen durch den Zweckverband kann insgesamt als gut bewertet werden.

5.1 Wie fügt sich das Vorhaben InterFranken aus Sicht der Staatsregierung in die Zielsetzungen der Flächensparsamkeit, der Anbindung an leistungsfähige Infrastrukturen und der Konzentration auf zentrale Orte ein, wie sie im LEP verankert sind?

Wie jedes Vorhaben muss auch der interkommunale Gewerbepark InterFranken Zielsetzungen des LEP zur schonenden Flächenneuanspruchnahme, wie beispielsweise die Darlegung eines entsprechenden Bedarfs, erfüllen.

Durch eine neue Anschlussstelle an die A7 wird eine direkte Anbindung an eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur gewährleistet. Das Vorhaben liegt im Raum mit besonderem Handlungsbedarf. Diese Teilräume haben einen besonderen Anspruch auf wirtschaftliche Entwicklung.

5.2 Welche planungsrechtlichen und raumordnerischen Konsequenzen ergeben sich nach Auffassung der Staatsregierung, wenn das Projekt InterFranken letztlich nicht den Anforderungen des LEP-Ziels 3.3 genügt?

Jede Gemeinde ist gemäß § 1 Abs. 4 BauGB verpflichtet, ihre Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Die Staatsregierung geht davon aus, dass die Träger der Planung diese Vorgaben beachten werden. Im weiteren Verfahrensverlauf wird die höhere Landesplanungsbehörde im Zuge der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange das Vorhaben in ihrer Stellungnahme eingehend auf die

Einhaltung der Vorgaben des LEP prüfen. Zur Einschlägigkeit der Übergangsregelung zum Anbindegebot wird auf die Ausführungen unter Fragen 1.1 bis 1.3 verwiesen.

6.1 Werden die finanziellen Verpflichtungen gegenüber dem Zweckverband, welche die Mitgliedskommunen eingehen, bei einer möglichen Prüfung der dauerhaften Leistungsfähigkeit durch die zuständige kommunale Finanzaufsicht einbezogen?

Grundsätzlich erhebt der Zweckverband von den Verbandsmitgliedern eine Umlage, soweit seine Einnahmen aus besonderen Entgelten für die von ihm erbrachten Leistungen und seine sonstigen Einnahmen nicht ausreichen, um seinen Finanzbedarf zu decken (Art. 42 Abs. 1 Satz 1 Gesetz über die kommunale Zusammenarbeit – KommZG).

Im Interesse einer kontinuierlichen Haushaltsbetrachtung müssen die dafür bereitzustellenden Mittel als Ausgaben im Haushaltsplan der Kommunen in die Liquiditätsplanung einfließen. Bei der Würdigung kommunaler Haushalte und insbesondere in die Beurteilung der dauernden Leistungsfähigkeit sind auch die kommunalen Unternehmen und Beteiligungen und die kreditähnlichen Rechtsgeschäfte einzubeziehen (Bekanntmachung des Staatsministeriums des Innern vom 6. Februar 2008 [AIIMBI S. 152]).

Im Wege der rechtsaufsichtlichen Beratung ist ggf. darauf hinzuwirken, dass die kommunale Beteiligungskontrolle ausreichend wahrgenommen wird (Art. 94 Gemeindeordnung [GO], Art. 82 Landkreisordnung [LKrO]).

Die Rechtsaufsichtsbehörden stützen sich dabei auf die kamerale Übersicht über den voraussichtlichen Stand der Schulden (Muster zu § 2 Abs. 2 Nr. 3 Kommunalhaushaltsverordnung – KommHV), die auch Angaben zu den kommunalen Unternehmen und den kreditähnlichen Rechtsgeschäften beinhalten.

6.2 Werden die finanziellen Verpflichtungen, welche der Landkreis als Vorhabens- und Kostenträger gemäß Antwort auf Drs. 18/9940 vom 6. November 2020 eingeht, bei einer möglichen Prüfung der dauerhaften Leistungsfähigkeit durch die zuständige kommunale Finanzaufsicht, einbezogen?

Vergleiche hierzu die Antwort zu Frage 6.1.

6.3 Kann es im Falle von hohen Verpflichtungen dazu führen, dass eine Kommune in die Fremdverwaltung gehen muss?

Für die Genehmigung eines Haushalts gelten Art. 71 Abs. 2 Satz 2 und 3 GO und im Fall der vorläufigen Haushaltsführung Art. 69 Abs. 4 Sätze 2 und 3 GO entsprechend, d. h. die Genehmigung wird unter dem Gesichtspunkt einer geordneten Haushaltswirtschaft, mitunter auch mit Bedingungen oder Auflagen versehen, erteilt oder abgelehnt, wenn die Verpflichtungen mit der dauernden Leistungsfähigkeit nicht in Einklang stehen. Im Vorfeld der Haushaltsaufstellung beraten und schützen die Rechtsaufsichtsbehörden die Gemeinden, sodass die Rechtmäßigkeit der geordneten Haushaltsführung hergestellt werden kann. Der Genehmigungsvorbehalt nach Art. 72 Abs. 1 GO dient dem Eigeninteresse der Gemeinde. Im Vordergrund steht der Erhalt bzw. die Wiederherstellung der dauernden Leistungsfähigkeit (siehe § 1 Abs. 2 KommHV-Doppik bzw. § 4 KommHV-Kameralistik). Sie darf durch die in Art. 72 Abs. 1 GO aufgezählten Rechtsgeschäfte nicht gefährdet werden. Die Gemeinde hat ihre Haushaltswirtschaft so zu planen und zu führen, dass die stetige Erfüllung ihrer Aufgaben gesichert ist

(Art. 61 Abs. 1 GO). Zur Frage, unter welchen Gesichtspunkten die Genehmigung erteilt werden soll, verweist Art. 72 Abs. 4 GO auf Art. 71 Abs. 2 Sätze 2 und 3 GO.

Während der vorläufigen Haushaltsführung gelten die Vorschriften des Art. 69 Abs. 4 Sätze 2 und 3 GO. Bei Gemeinden, die keine gesetzeskonforme Haushaltssatzung erlassen können, ist Voraussetzung für die Genehmigung, neben der dauernden Leistungsfähigkeit, die Wiederherstellung einer geordneten Haushaltswirtschaft. Insbesondere findet über das Vermögen der Gemeinde ein Insolvenzverfahren nicht statt (Art. 77 GO).

Der Begriff der Fremdverwaltung ist der GO nicht bekannt. Als Ultima Ratio sieht Art. 114 GO bei Handlungsunfähigkeit des Gemeinderats die Möglichkeit vor, den ersten Bürgermeister (bei dessen Weigerung ggf. die weiteren Bürgermeister) durch die Rechtsaufsichtsbehörde zu beauftragen, für die Gemeinde zu handeln, soweit alle Bürgermeister verhindert oder nicht handlungswillig sind, handelt die Rechtsaufsichtsbehörde für die Gemeinde. Art. 113 GO regelt das Recht der Ersatzvornahme in einzelnen Angelegenheiten.

7.1 In welcher Größenordnung sind die beteiligten Kommunen bisher Verpflichtungen eingegangen (bitte Gesamtaufwendungen auf die jeweiligen Kommunen aufschlüsseln)?

Darüber liegen der Staatsregierung keine Kennzahlen vor.

7.2 Über welche Gutachten wurden Nachweise zur Fernverkehrswirksamkeit und Verkehrsgutachten erbracht, nachdem in Drs. 18/9940 vom 6. November 2020 auf Frage 2 c diese als notwendig für die positive Genehmigungsfähigkeit beschrieben wurden?

Der Zweckverband hat nach Kenntnis des Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie die vom Bund geforderte Verkehrsprognose mit Angaben der zu erwartenden Verkehrsmengen an den Anschlussstellen und Knotenpunkten sowie mit Aussagen hinsichtlich der Fernverkehrswirksamkeit anhand Herkunft-Ziel-Verteilungen erstellen lassen.

7.3 Inwieweit berücksichtigen die neuen Planungen der Autobahnabfahrt die Richtlinien für die Anlagen von Autobahnen (RAA), gemäß denen bei Fernautobahnen wie der A7 Verflechtungsbereiche an der durchgehenden Fahrbahn unzulässig sind (vgl. Antwort Drs. 18/9940 vom 6. November 2020)?

Im Autobahnkreuz Feuchtwangen/Crailsheim sind für abbiegende Verkehrsströme Verteilerfahrbahnen vorhanden. Aufgrund der Nähe kann die neue Anschlussstelle Interfranken nur durch Verlängerung der Verflechtungsfahrbahnen richtliniengemäß hergestellt werden.

- 8.1 Hat sich an der Aussage der Deutschen Bahn aus dem Jahr 2020 etwas geändert, wonach frühestens 2030 mit der Planung und Umsetzung des Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) Level 2 begonnen werden kann, da das Stellwerk in Dombühl keine Kapazitäten frei hat und es eine Änderungssperre durch das Eisenbahn-Bundesamt wegen des veralteten Zugsicherungssystems der linienförmigen Zugbeeinflussung (LBZ) gibt?**

Die Bahnstrecke Nürnberg – Crailsheim ist mit ortsfesten Signalen und der verbreiteten punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB 90) ausgerüstet. Das Stellwerk Dombühl auf dieser Strecke ist mit einem Umbauverbot belegt. Ein neues elektronisches oder digitales Stellwerk kann wieder mit Signalen und Zugbeeinflussungssystem PZB 90 errichtet werden, unabhängig von einer Ausrüstung der Strecke mit European Train Control System (ETCS). Nach Angaben der DB InfraGO AG ist die Inbetriebnahme eines neuen Stellwerks innerhalb von fünf bis sechs Jahren möglich, wenn der Bund die Planung hierfür zeitnah beauftragt.

- 8.2 Wie lange würde es dauern, bis das Zugsicherungssystem ETCS auf der Strecke in Betrieb sein kann, angesichts der mannigfaltigen Baustellen der Bahn im nächsten Jahrzehnt?**

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Informationen vor.

- 8.3 Wie hoch sind Baukosten für die Autobahnabfahrt Interfranken heute, nachdem sie im Jahr 2018 auf 12,5 Mio. Euro geschätzt wurden?**

Darüber hat die Staatsregierung keine Kenntnisse.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.