

1. LEITLINIEN 2035

- 1.1 Grundzüge der Raumentwicklung am Bayerischen Untermain
- 1.2 Siedlung und Mobilität
- 1.3 Wettbewerbsfähigkeit, Krisenfestigkeit und digitaler Wandel
- 1.4 Daseinsvorsorge und demografischer Wandel
- 1.5 Umwelt und Klimawandel
- 1.6 Regionale Identität, Heimat und Kultur

ENTWURF ZUR VORABBETEILIGUNG
REGIONAPLAN BAYERISCHER UNTERMAIN

1.1 Grundzüge der Raumentwicklung am Bayerischen Untermain

- 01 G Der Bayerische Untermain soll als eigenständig erfolgreicher, nach innen und außen eng vernetzter Raum mit hoher Lebensqualität und starker Wirtschaftskraft gemeinschaftlich, nachhaltig und gleichwertig weiterentwickelt werden.
- 02 G Die Raumstruktur des Bayerischen Untermain soll geprägt sein durch ein dicht besiedeltes, durch Grünzüge strukturiertes Maintal und landschaftlich geprägte, ländliche Teilräume des Spessart und des Bayerischen Odenwalds.
- 03 G Die partnerschaftliche Kooperation und die Abstimmung innerhalb der Gesamtregion und ihrer Teilräume sollen weiter erleichtert, gefördert und intensiviert werden. Der Bayerische Untermain ist eine Region der Kooperation.
- 04 G Die Abstimmung und Kooperation innerhalb der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main soll intensiviert werden und grundlegender Bestandteil aller raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen sein.

Begründung

Zu 01 Der Regionalplan ist die Grundlage für die soziale, ökologische, ökonomische und räumlich gerechte Weiterentwicklung der Region. Damit soll ein Beitrag zur Gewährleistung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Teilräumen geleistet werden. Um dies zu erreichen, trifft der Regionalplan räumliche Festlegungen zu einer polyzentralen, möglichst ausgewogenen Raum- und Versorgungsstruktur (Kap. 2), zu vielfältigen Städten und Dörfern (Kap. 3.1), attraktiven Wirtschafts- und Arbeitsräumen (Kap. 3.2), zu qualitativ hochwertigen Freiräumen (Kap. 4) sowie zu nachhaltigen und leistungsfähigen Verkehrs- und Energieinfrastrukturen (Kap. 5).

Zu 02 Die Region Bayerischer Untermain vereint den verdichteten, industriell geprägten Siedlungsraum im Maintal mit den großzügigen Landschaftsräumen des Spessarts und des Bayerischen Odenwalds, die ebenso einen bedeutenden Siedlungs- und Wirtschaftsraum darstellen. Die Teilräume des Bayerischen Untermain ergänzen sich durch diese Unterschiedlichkeit auf engem Raum sehr gut und sichern die hohe Lebensqualität einer wirtschaftlich starken und landschaftlich attraktiven Region.

Um Landschaftsräume zu erhalten und weiterzuentwickeln und zugleich Erweiterungsmöglichkeiten für Wohn- und Gewerbesiedlungen zu gewährleisten, ist es notwendig, Flächen für Arbeiten, Wohnen, Freizeit und geschützte Freiräume eng räumlich aufeinander abzustimmen. Dies stellt hohe Anforderungen an eine vorausschauende, zielgerichtete und regional abgestimmte Siedlungsentwicklung, um unterschiedliche Nutzungen möglichst optimal und flächensparend zu kombinieren und

verkehrlich zu verknüpfen. Der Grundsatz der flächensparenden Entwicklung hat am Bayerischen Untermain deshalb besonderes Gewicht.

Zu 03 Die alltäglichen Wege der Menschen am Bayerischen Untermain zur Arbeit, in der Freizeit oder zum Einkauf überschreiten Kommunal-, Kreis- und Ländergrenzen. Für die räumliche Entwicklung der Region sind deshalb die interkommunale Abstimmung, die Kommunikation zwischen kommunaler und regionaler Ebene sowie der enge Austausch zwischen Politik, Verwaltung und Gesellschaft unabdingbar. Dies wird in erheblichem Umfang auf regionaler Ebene durch die Initiative Bayerischer Untermain und in den Teilräumen durch die Lokalen Aktionsgruppen und die Kommunalen Allianzen geleistet, die weiter gestärkt und verstetigt werden sollten.

Es gilt, die interkommunalen Kooperationen, deren Raumabgrenzungen und inhaltlichen Schwerpunkte zukünftig noch stärker mit dem Zentrale-Orte System zu verknüpfen. So können Grundzentren Kristallisationspunkte für interkommunale Kooperationen sein. Dies soll dazu beitragen, die Grundversorgung und gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen im Verbund informeller und formeller Planung auf kommunaler, interkommunaler und regionaler Ebene sicherzustellen.

Zu 04 Als Teil der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main kommt der grenzüberschreitenden Abstimmung, Planung und Projektentwicklung am Bayerischen Untermain elementare Bedeutung zu. Die Region Bayerischer Untermain hat sich mit einem Positionspapier 2017 klar zu einer engen

Kooperation in der Metropolregion bekannt, um die Entwicklungspotenziale besser nutzen zu können und im internationalen Wettbewerb bestehen können. Als Schwerpunktthemen wurden Mobilität, Wirtschaft, Bildung sowie Kultur und Tourismus identifiziert. Im Rahmen von Regionalplanfortschreibungen ist darüber hinaus in allen räumlichen Handlungsfeldern die enge Verknüpfung mit Planungen der Nachbarregionen anzustreben, insbesondere in den Bereichen Mobilität, Freiraumstruktur und Energie.

1.2 Siedlung und Mobilität

- 01 G Das Leitbild der räumlichen Entwicklung ist eine *Region der kurzen Wege*. Der Bayerische Untermain soll sich durch kompakte, integrierte, gut erreichbare und ausgewogene Strukturen auszeichnen.
- 02 G Durch eng vernetzte Siedlungs- und Verkehrsplanungen sollen der Flächenverbrauch reduziert, umweltverträgliche Verkehre gestärkt und ausreichend bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden.
- 03 G Bei der Ausweisung von Gewerbe- und Wohnsiedlungsgebieten sollen bestehende ÖPNV-Anbindungen besonders berücksichtigt werden.
- 04 G In der Region sollen die Voraussetzungen zum Einsatz alternativer Antriebe, zur Digitalisierung der Mobilitätsangebote und zum Umstieg auf den ÖPNV und Radverkehr möglichst rasch geschaffen und verbessert werden. Geeignete Knotenpunkte von MIV, ÖPNV und Radverkehr sollen zu regionalen Mobilitätsstationen weiterentwickelt werden.
- 05 G Die gute verkehrliche Einbindung der Region in das überregionale Verkehrsnetz soll weiter verbessert, die Verzahnung der Verkehrsverbünde intensiviert und bestehende Engpässe beseitigt werden.

Begründung

Zu 01 *Der Bayerische Untermain als Region der kurzen Wege möchte die Voraussetzungen schaffen, die alltäglichen Aufgaben wie den Weg zur Arbeit und zur Ausbildung, Versorgungswege sowie den Weg zur Schule und zum Kindergarten in kurzer Zeit auch ohne Auto bewältigen zu können. Notwendig hierzu sind eine kompakte Siedlungsstruktur mit enger Anbindung neuer Baugebiete an den Ortskern, effiziente Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten und Versorgung sowie die attraktive und sichere Gestaltung der Fuß- und Radwege und des öffentlichen Raums insgesamt. So soll auch eine möglichst gute Vor-Ort-Versorgung und Nutzungsvielfalt in der gesamten Region unterstützt werden.*

Zu 02 *In der Region Bayerischer Untermain waren 2015 pro Einwohner durchschnittlich 291 m² Fläche versiegelt (versiegelte Siedlungs- und Verkehrsfläche). Damit zeichnet sich der Bayerische Untermain durch eine im bayernweiten Vergleich relativ effiziente Flächennutzung aus. Nur in der Region München und der Industrieregion Mittelfranken (Nürnberg) sind pro Einwohner durchschnittlich weniger Siedlungs- und Verkehrsfläche versiegelt.*

Die Effizienz der Flächennutzung nahm in den 15 Jahren zwischen 2000 und 2015 jedoch ab: Einer stagnierenden Bevölkerungsentwicklung stand eine zunehmende Versiegelung freier Flächen gegenüber.

Die Kreise am Bayerischen Untermain unterscheiden sich zudem je nach Verdichtungssituation, so dass im Verdichtungsraum weniger versiegelte Fläche pro Einwohner in Anspruch genommen wird als in den ländlicheren Räumen.

	Versiegelte Fläche je EW im Jahr 2000 ¹	Versiegelte Fläche je EW im Jahr 2015 ²	Veränderung versiegelte Fläche je EW 2000 - 2015 ³	Veränderung der Bevölkerung 2000 - 2015 ⁴
Aschaffenburg (Lkr.)	244 m ²	284 m ²	+ 16 %	- 0,1%
Aschaffenburg (Stadt)	155 m ²	200 m ²	+ 29 %	+ 2 %
Miltenberg (Lkr.)	242 m ²	349 m ²	+ 44 %	- 2,1%
Bayern	277 m ²	330 m ²	+ 19 %	+ 5 %

¹ Quelle: LfU (2007): Satellitengestützte Erfassung der Bodenversiegelung in Bayern 2000.

² Quelle: LfU (2017): Satellitengestützte Erfassung der Bodenversiegelung in Bayern 2015.

³ Eigene Berechnung

⁴ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2018): Fortschreibung des Bevölkerungsstands, GENESIS-Online-Datenbank; eigene Berechnungen.

Angesichts des zunehmenden Siedlungsdrucks aus dem Rhein-Main-Gebiet, der begrenzten Flächenpotenziale am Bayerischen Untermain, den hohen Folgekosten weiterer versiegelter Flächen und dem demografischen Wandel gilt es, in der räumlichen Entwicklung Flächen effizienter zu nutzen. Gelingen kann dies durch verdichtetes Bauen, Innenentwicklung sowie eine kleinräumliche Mischung von Arbeiten, Wohnen und Versorgung. Zudem sollten zukünftige Siedlungsentwicklungen dichter und stärker auf ÖPNV, Rad und Fußverkehr orientiert sein, da dies weniger flächenintensiv ist als rein am MIV orientierte, stark aufgelockerte Siedlungsgebiete. So sollen bestehende Infrastrukturen und bereits versiegelte Flächen besser ausgenutzt und die notwendigen Baumaßnahmen zur Vergrößerung des Wohnungsangebots so flächensparend wie möglich erfolgen.

Zu 03 Siedlungsentwicklung erzeugt Verkehr, da neue Wohn- und Gewerbegebiete auch neue Pendlerverflechtungen erzeugen. Die Verkehrssituation in der Planungsregion ist im Verdichtungsraum oft durch hohe Überlastungen gekennzeichnet. Gerade im Raum Aschaffenburg und auf Strecken in das Rhein-Main-Gebiet führen viele Pendler jeden Tag zu wachsenden Staus mit den damit verbundenen unwirtschaftlichen und ökologischen Effekten. Zugleich ist in den ländlichen Teilräumen die Mobilität für Bewohner gerade neuer Siedlungsgebiete abseits der Ortskerne nur mit einem oder mehreren privaten Kfz gewährleistet.

Voraussetzung zur Begrenzung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs ist ein attraktives Angebot des ÖPNV mit schnellen Verbindungen und einer regionsweit Abdeckung. Dies wiederum ist nur effizient möglich bei einer kompakten Siedlungsstruktur, um wohn- und arbeitsortnahe Haltestellen und gute Takte anbieten zu können.

Gemäß Nahverkehrsplan ist die kompakte Siedlungsstruktur des Bayerischen Untermain relativ gut geeignet für ein dichtes ÖPNV-Netz. Um weitere Verlagerungen des Verkehrs auf den ÖPNV zu erreichen, sollten neue Siedlungsgebiete in der Nähe bereits bestehender ÖPNV-Anbindungen angestrebt werden. Sind Siedlungserweiterungen nur abseits bestehender ÖPNV-Anbindungen möglich, sollten diese so angelegt werden, dass sie leicht ins bestehende Netz integriert werden können. Zweckmäßig hierfür wäre eine regionsweite Untersuchung zu verfügbaren Flächenpotenzialen im fußläufigen Umfeld bestehender ÖPNV-Haltestellen.

Damit können zum einen mehr Menschen das Angebot des ÖPNV nutzen und zum anderen lohnen sich die bereits getätigten

Investitionen. Durch diese besondere Berücksichtigung der leistungsfähigen Achsen des Schienen- und Busverkehrs in der Siedlungsentwicklung soll eine verstärkte Inanspruchnahme des ÖPNV unterstützt werden. Dies ist Voraussetzung für ein attraktives und gleichzeitig finanzierbares Verkehrssystem mit vielen Fahrgästen.

Zu 04 Auf Ihren täglichen Wegen legen die Menschen der Region Strecken zu Fuß, mit dem Rad, dem Bus, dem Zug oder dem Kfz zurück, meist auch in Kombination. Die geeigneten und gewählten Verkehrsmittel unterscheiden sich zwischen städtischen und ländlichen Räumen, immer auch in Abhängigkeit der Verbindungsqualität der einzelnen Verkehrsarten und der zurückzulegenden Strecken.

Die Region möchte die zukünftige Mobilität möglichst umwelt- und raumverträglich, effizient und kostengünstig gestalten. Dazu sollen notwendige Infrastrukturen und Angebote zur Beschleunigung des Einsatzes alternativer Antriebe, zur Digitalisierung der Mobilität und zum Umstieg auf den ÖPNV und den Radverkehr verbessert und regionsweit abgestimmt werden. Zur effizienten Nutzung des öffentlichen Raums und zur Reduzierung der erforderlichen Stellflächen sollen der Ausbau des Carsharings und die Einführung des autonomen Fahrens in der Region unterstützt und befördert werden.

Um die Mobilität in Stadt und Land optimal verknüpfen zu können sollen in der Region geeignete Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern Rad/ ÖPNV/ MIV identifiziert und als regionale Mobilitätsstationen zu wichtigen Umsteigepunkten mit guter Anbindung für alle Verkehrsträger entwickelt werden. Hierzu eignen sich beispielsweise Bahnhöfe an hochfrequentierten Pendlerstrecken, die mit dem privaten Kfz und dem Rad gut zu erreichen sind.

Zu 05 Die hohe Mobilität am Bayerischen Untermain und innerhalb der Metropolregion ist Grundvoraussetzung für unsere eng vernetzte und arbeitsteilige Gesellschaft und für unsere konkurrenzfähige regionale Wirtschaft. Sowohl im Straßenbau, im Schienenverkehr und auf der Wasserstraße ist die Region eng innerhalb der Metropolregion verknüpft. Jedoch bestehen durch Überlastung der Straßen- und Schienenwege insbesondere zwischen dem Bayerischen Untermain und dem hessischen Verdichtungsraum Probleme der Erreichbarkeit in beide Richtungen, insbesondere im Berufsverkehr.

Der Ausbau der Infrastruktur sowie die Verknüpfung der Übergänge der Tarifverbände (fließender Übergang für den Nutzer) sollen beschleunigt und verbessert

werden, um Barrieren im Bereich Mobilität zwischen der Region und ihren umgebenden Gebieten möglichst abzubauen. So kann sich der Bayerische Untermain auch zukünftig als attraktiver, gut und schnell erreichbarer Teil der Metropolregion darstellen.

Auch im Güterverkehr soll durch Verlagerung der Verkehre auf Schiene und Wasserstraße die Belastung der Straße verringert werden. Erforderlich hierzu sind weitere Ausbauten der Schieneninfrastruktur und die Verbesserung der Anbindung des Bayernhafens Aschaffenburg an Straße und Schiene. Die Ausbauten der Verkehrsträger sollen jeweils so raumverträglich wie möglich stattfinden und die Belastung durch Lärm möglichst reduziert werden.

1.3 Wettbewerbsfähigkeit, Krisenfestigkeit und digitaler Wandel

- 01 G Die Region Bayerischer Untermain soll ihre Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit auch im digitalen Strukturwandel weiter ausbauen.
- 02 G Flächen für Gewerbe- und Industriegebiete an besonders geeigneten Standorten sollen in ausreichendem Umfang regional gesichert und interkommunal ausgewiesen werden.
- 03 G Die Krisenfestigkeit und Eigenständigkeit der Region sollen durch die Stärkung des Mittelstands als breite wirtschaftliche Basis weiter erhöht werden.
- 04 G Die Innovationskraft soll weiter gefördert werden. Die Kompetenznetzwerke sind dazu weiter auszubauen und als regionale Stärken zu kommunizieren.
- 05 G Die Möglichkeiten der Digitalisierung der Wirtschaft, der Verwaltung, des Verkehrs und der Versorgung sollen in der Region möglichst frühzeitig genutzt werden. Die Breitbandanbindung und das Mobilfunknetz sollen als Grundvoraussetzung schnellstmöglich regionsweit ausgebaut werden.

Begründung

Zu 01 Die fortschreitende europäische Integration, die Globalisierung der Wirtschaft und die Digitalisierung ändern die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche und regionale Entwicklung grundlegend. Die Regionen sind einem schärferen Wettbewerb um Bevölkerung, Arbeitsplätze und Entwicklungspotenzial ausgesetzt. Vor diesem Hintergrund ist es eine wichtige Aufgabe der Region Bayerischer Untermain, ihre Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit noch weiter auszubauen. Sie kann dabei neben ihren eigenen Stärken die besonderen Vorteile nutzen, die sich aus ihrer Lage in der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main als einem der wichtigsten europäischen Wirtschaftsstandorte und dem wichtigsten Knotenpunkt des weltweiten Datenverkehrs ergeben.

Zu 02 Weder in der Stadt Aschaffenburg noch in den Landkreisen bestehen in Lage, Größe und Verfügbarkeit ausreichende Gewerbe- und Industrieflächen, die sich für eine aktive Ansiedlungspolitik eignen. Vielmehr können aufgrund der herrschenden Flächenknappheit selbst Erweiterungswünsche der bestehenden Betriebe etwa in der Stadt Aschaffenburg nicht befriedigt werden⁵.

Um die Chancen der Lage in der Metropolregion nutzen zu können, müssen ausreichend attraktive Gewerbe- und Industrieflächen verfügbar sein. Da lokale Flächenreserven derzeit zu kleinteilig sind, sollen besonders geeignete Standorte über räum-

liche Festlegungen im Regionalplan gesichert und dadurch auf regionaler Ebene mit anderen Belangen wie etwa Rohstoffsicherung, Grünzügen und Siedlungsentwicklung frühzeitig abgewogen werden. Anlass hierfür sind die neuen Regelungen zum Anbindegebot im LEP 2018, Ziel 3.3, durch die sich bei interkommunaler Entwicklung zusätzliche Flächenpotenziale ergeben.

Zu 03 Die Wettbewerbsfähigkeit der Region wird durch einen starken Mittelstand, Hidden Champions und Global Playern getragen und zeigt sich in einer überdurchschnittlich starken industriellen Basis. Die Branchenschwerpunkte des Bayerischen Untermain liegen im Bereich Logistik, Automotive und Automation. Die wirtschaftliche Bedeutung des Bayerischen Untermain soll durch möglichst günstige Rahmenbedingungen und ausreichende Flächenpotenziale sichergestellt werden. Zur Steigerung der Krisenfestigkeit sollen die Branchenschwerpunkte zudem durch weitere Branchen ergänzt werden.

Zu 04 Die bestehenden Kompetenznetzwerke bieten für die regionalen Unternehmen einen großen Nutzen in Form des Know-How-Transfers und in betrieblichen Kooperationen. Mit einem neuen Netzwerk „Digitalisierung und Industrie 4.0“ schafft die Region Rahmenbedingungen und Unterstützungsmöglichkeiten für die mittelständische Wirtschaft. Damit soll die Innovationskraft auch im digitalen Strukturwandel aufrechterhalten und gestärkt werden. Ein besonderes Potenzial liegt zudem in der Gesundheitswirtschaft und Medizintechnik.

⁵ Vgl. Initiative Bayerischer Untermain (2016): Regionales Strategiepapier Bayerischer Untermain.

Zu 05 Der digitale Strukturwandel erhöht den Veränderungsdruck in den Bereichen Wirtschaft, Verwaltung, Verkehr und Versorgung.

Die Digitalisierung wird durch regionale Initiativen (Kompetenznetzwerke Digitalisierung und Industrie 4.0), durch den Masterplan Bayern digital II und nicht zuletzt durch die Digitalisierung alltäglicher Kommunikation vorangetrieben.

Am Bayerischen Untermain eröffnet die Digitalisierung aus regionalplanerischer Perspektive insbesondere Chancen

- *zur Etablierung neuer Wertschöpfung,*
- *zur Stärkung der Transparenz und Beteiligung in politischen Entscheidungsprozessen und des täglichen Verwaltungshandelns (E-Government),*
- *der Sicherstellung der medizinischen Versorgung in ländlichen Teilräumen und*
- *der Organisation zukunftsfähiger Mobilität.*

Um die Chancen der Digitalisierung möglichst umfassend für die Region nutzen zu können, müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen möglichst kurzfristig regionsweit ausgebaut werden.

1.4 Daseinsvorsorge und demografischer Wandel

- 01 G Die Erreichbarkeit und Tragfähigkeit von Infrastrukturen der Daseinsvorsorge sollen durch eine auch überörtlich abgestimmte Planung von Siedlungsflächen, Verkehrs- und Daseinsvorsorgeinfrastrukturen und eine Stärkung der Versorgungsfunktion der Grundzentren verbessert werden.
- 02 G In den ländlichen Teilräumen des Spessarts und Bayerischen Odenwalds kommt der Sicherung von bedarfsgerechten und gut erreichbaren Schulen und medizinischen Einrichtungen besondere Bedeutung zu.
- 03 G Überörtliche und regionale Kooperationen sollen unterstützt und intensiviert sowie das ehrenamtliche Engagement gestärkt werden.
- 04 G Die Anstrengungen der Region zur Fachkräftegewinnung sollen verstärkt und zugleich Abwanderungstendenzen jüngerer Menschen aus den Landkreisen verringert werden.
- 05 G Alle Bevölkerungs- und Altersgruppen sollen an Bildungsangeboten teilhaben können. Die Bildungsakteure und -angebote sollen regionsweit abgestimmt und stärker bundesländerübergreifend vernetzt werden.

Begründung

Zu 01 Als Grundbaustein für gleichwertige Lebensverhältnisse sollen Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Menschen am Bayerischen Untermain in zumutbarer Entfernung vorgehalten werden. Dies sind insbesondere Angebote zur medizinischen Versorgung, Bildungsangebote und Geschäfte der Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Diese sollen über die Straßenanbindung hinaus vor allem fußläufig, mit dem Rad und mit einem leistungsfähigen Öffentlichen Nahverkehr gut und sicher erreichbar sein. Hierzu ist die Konzentration dieser Einrichtungen in den Hauptorten und Siedlungskernen der Grundzentren wichtig, um Synergieeffekte mit anderen Einrichtungen zu erzeugen. Durch eine enge Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung sollen möglichst gute Erreichbarkeiten der Grundzentren und der Daseinsvorsorgeeinrichtungen auch in dünn besiedelten Teilräumen sichergestellt werden.

Das Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018 geht von einer flächendeckenden Versorgung aus, wenn Grundzentren innerhalb von 20 Minuten im motorisierten Individualverkehr oder 30 Minuten mit dem öffentlichen Personenverkehr erreichbar sind (vgl. Begründung zu G 2.1.6 LEP 2018). Diese Vorgaben werden im motorisierten Individualverkehr in jedem Ortsteil der Gemeinden am Bayerischen Untermain erfüllt. Der regionale Nahverkehrsplan setzt sich die Schwelle von maximal 30 Minuten Fahrzeit von jedem Ort zum nächsten zu-

geordneten höheren Zentrum. Laut Nahverkehrsplan liegen punktuell Erschließungsdefizite in der Region vor, die in hohem Maße mit der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung der vergangenen Jahre zusammenhängen⁶. Die im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sollten möglichst umfassend und zeitnah umgesetzt werden.

Zu 02 Im Gegensatz zu den verdichteten Siedlungsgebieten im Maintal sind Gemeinden in den ländlichen Teilräumen häufig von einer einzigen Einrichtung versorgt (Schule, Arzt), deren Wegfall die Versorgungsqualität wesentlich verschlechtern würde. Es soll deshalb insbesondere sichergestellt werden, die Einrichtungen in den Grundzentren des Spessarts und des Bayerischen Odenwalds zu sichern.

Die kleinräumige Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen sollte auf kommunaler Ebene durch eine Stärkung der Innenentwicklung, kurze Wege innerhalb der Orte sowie eine Gewährleistung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum verbessert werden.

Auch mobile und digitale Angebote können ergänzend zum Erhalt und zur Verbesserung der Versorgung in den ländlichen Räumen beitragen und sollen unterstützt

⁶ Vgl. Entwurf des Nahverkehrsplans für die Region Bayerischer Untermain (2017); unveröffentlicht.

werden. Zur Sicherung der Daseinsvorsorge sind ebenso ausreichende Bereitschaftsdienste zur Tag- und Nachtzeit von Bedeutung, wobei die Topografie und die sich daraus ergebenden langen Fahrtzeiten berücksichtigt werden sollten.

Zu 03 Zur Stärkung der Daseinsvorsorge sind interkommunale und regionale Kooperation gerade in strukturschwächeren Räumen, die stark vom demografischen Wandel betroffen sind, von besonderer Bedeutung. Diese Kooperationen sollen verstärkt unterstützt und gefördert werden. Auf kommunaler Ebene kommt der Unterstützung und Etablierung ehrenamtlicher und freiwilliger Initiative ebenfalls besondere Bedeutung zu.

Die Bildungs- und Gesundheitsregionen am Bayerischen Untermain stärken die Vernetzung und Abstimmung vor Ort. Diese Initiativen sollten verstärkt unterstützt sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Bildungs- und Gesundheitssituation bei Fachplanungsträgern und kommunalen Planungen berücksichtigt werden.

Zu 04 Zur Begrenzung des demografischen Wandels sollten die Anstrengungen erhöht werden, jüngere Menschen in der Region und insbesondere in den Landkreisen zu halten. Neben der Verbesserung des Übergangs von Schule zu Beruf oder Studium (vgl. Kapitel 3.2.7) sollten jüngere Menschen stärker in Planungs- und Entscheidungsprozesse eingebunden und dadurch deren Identifikation mit der Region gestärkt werden.

Zudem ist die Vereinbarkeit von Familie und Beruf eine wichtige Voraussetzung zur Aktivierung weiterer Arbeitskräfte in der Region. Deshalb sollen auch wohnortnah in den ländlichen Teilräumen ausreichend Arbeitsstätten vorhanden sein, die gut auch mit dem ÖPNV erreichbar sind, um Familien und Auszubildenden das Pendeln auch ohne zusätzliches Auto zu ermöglichen⁷. Ebenso sollte ein umfangreiches und arbeitnehmerfreundliches Betreuungsangebot sichergestellt sein.

Zu 05 Gute Bildung ist die Grundlage für hohe Lebensqualität, Wohlstand und wirtschaftlichen Erfolg in der Region Bayerischer Untermain. Bildung und Kinderbetreuung tragen als Standortfaktoren wesentlich zur Fachkräftesicherung und –gewinnung und damit zur Begrenzung des demografischen Wandels bei. Dabei sollten auch neue An-

gebote geschaffen werden, wie etwa internationale Schulen und ein flächendeckendes Übergangmanagement Schule-Beruf.

Zur Sicherstellung der starken regionalen Vernetzung und Abstimmung ist eine Fortführung und möglichst eine Verstärkung der Bildungsregionen erstrebenswert.

Bei der Auswahl und Erhaltung der Schulstandorte nehmen die Kommunen und Zweckverbände eine zentrale Rolle ein. Bei Standortentscheidungen sollten die Grundzentren als geeignete Schulstandorte besonders berücksichtigt werden.

Auch zukünftig soll durch den Freistaat Bayern sichergestellt bleiben, dass eine flächendeckende Versorgung im Sinne gleichwertiger Lebensverhältnisse Vorrang vor der Tragfähigkeit einzelner Einrichtungen hat. Flexible Modelle, wie etwa jahrgangsübergreifende Klassen, sollen dazu verstärkt angewendet werden.

Durch eine engere Vernetzung im Bereich Bildung und Berufsbildung innerhalb der Metropolregion besteht erhebliches Potenzial zur Vergrößerung des Gesamtangebots und Steigerung der Attraktivität des Bayerischen Untermain. So sollte eine gemeinsame Schulentwicklungsplanung für Berufsschulen innerhalb der Metropolregion geprüft und föderale Hindernisse überwunden werden. Insbesondere sollte länderübergreifend der Besuch von Berufsschulen möglich sein – unabhängig vom Ort der Ausbildungsstätte (vgl. Kapitel 3.2.7).

⁷ Schlechte Erreichbarkeit und lange Fahrtzeiten sind für Auszubildende einer der Top-Stressfaktoren im Rahmen der Ausbildung. Quelle: Deutscher Gewerkschaftsbund (2016): Ausbildungsreport 2016; Berlin.

1.5. Umwelt und Klimawandel

- 01 G Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes einschließlich der biologischen Vielfalt sollen in allen Regionsteilen langfristig gewährleistet werden, auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen des Klimawandels.
- 02 G Die Region wirkt dem Klimawandel durch Planungen und Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung, Freiraum und Energieversorgung entgegen. Zugleich sollen Planungen und Maßnahmen an den Klimawandel angepasst sein.
- 03 G Freiflächen mit überörtlicher Bedeutung für den Luftaustausch sollen erhalten und in ihrer klimatischen Ausgleichsfunktion gestärkt werden.
- 04 G Die Luftqualität soll in der gesamten Region, insbesondere im Verdichtungsraum entlang des Maintals verbessert werden.
- 05 G Die Lärmbelastung soll regionsweit verringert werden, insbesondere durch eine Reduzierung der Lärmemissionen in den Bereichen Verkehr, Industrie und Gewerbe.

Begründung

Zu 01 Mit den Festlegungen des Regionalplans soll darauf hin gewirkt werden, dass die verschiedenen Teillandschaften der Region Bayerischer Untermain - die Naturparke Spessart und Bayerischer Odenwald sowie das Maintal und seine Zuflüsse - langfristig so gesichert, gepflegt und entwickelt werden, dass die nachhaltige Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und der für die Region typische Landschaftscharakter insgesamt erhalten und verbessert werden. Zudem sollen die natürlichen Lebensgrundlagen Wasser, Boden, Luft, Tier- und Pflanzenwelt in ihrer Funktion sowie in ihrem Zusammenwirken bewahrt bleiben.

Zu 02 Klimaprojektionen für den Bayerischen Untermain gehen von einer weiteren deutlichen Erwärmung des Bayerischen Untermain (ca. +1,5°C von 2015 bis 2050) aus sowie von einer Zunahme der „Sommerstage“ (>25°C) und der „Heißen Tage“ (>30°C)⁸. Relevant für den Klimaschutz sind vielfältige regionalplanerische Festlegungen, wie z.B. eine energiesparende und verkehrsvermeidende Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung, die räumliche Vorsorge für den raumverträglichen Ausbau erneuerbarer Energien oder die Sicherung klimatisch relevanter Freiräume. Ebenso tragen Festlegungen im Bereich des Hochwasserschutzes zur Risikovor- sorge und Anpassung an den Klimawandel

be⁹. Klimaschutz und Klimaanpassung ist dabei ein wichtiger Aspekt bei entsprechenden Planungsentscheidungen. Daher geht es i.W. nicht um Festlegungen speziell zum Klimaschutz, sondern um die Einbeziehung des Klimaschutzgedankens bei Entscheidungen über regionalplanerische Festlegungen und die frühzeitige Anpassung der räumlichen Entwicklung an bereits absehbare Klimaveränderungen.

Zu 03 Mit dem Klimawandel nehmen im Sommer die Hitzetage und damit die Wärmebelastung insbesondere in den dichten Siedlungsbereichen des Maintals zu. Diese heizen sich als Wärmeinseln besonders stark auf. Siedlungsrelevante Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete sind gemeinsam mit den Kaltluftbahnen zur besseren Luftzirkulation und zur regionalen und lokalen Abmilderung des Temperaturanstiegs von besonderer Bedeutung und daher in Größe, Durchlässigkeit und Vegetationsstruktur als regionale Grünzüge zu sichern. Ebenso besitzen diese Freiflächen eine große Bedeutung für die Frischluftzufuhr in Räume mit hoher Luftschadstoffbelastung. In Abstimmung mit den Nachbarländern sollen grenzübergreifende klimatische relevante Freiflächen identifiziert und gestärkt werden.

Zu 04 Die Luftqualität wird am Bayerischen Untermain im Rahmen des lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern

⁸ Bayerisches Landesamt für Umwelt (2012): Der Klimawandel in Bayern. Auswertung regionaler Klimaprojektionen. Regionalbericht Unterer Main; Augsburg.

⁹ vgl. auch: Ministerkonferenz für Raumordnung (2013): Raumordnung und Klimawandel; Umlaufbeschluss vom 06.02.2013.

(LÜB) an den Messstationen Aschaffenburg und Kleinwallstadt laufend überwacht. Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden an diesen Stationen eingehalten mit Ausnahme eines Grenzwertes für O₃ (Ozon) in Kleinwallstadt¹⁰, der in der Auswertung der vergangenen 10 Jahre seit 2007 weiter zugenommen hat¹¹. In der Auswertung der Schadstoffbelastung mit Stickoxiden (NO und NO₂) sind zwischen 2007 und 2016 leichte Rückgänge zu verzeichnen.

Die Region setzt es sich zum Ziel, die Luftqualität über die gesetzlichen Grenzwerte hinaus weiter zu verbessern. Dazu sollen Schadstoffemissionen durch Verkehr, Gewerbe und Industrie sowie durch Energiegewinnung und Heizungen verringert werden. Ebenso sollen übergeordnet bedeutende Flächen für den Luftaustausch gesichert und offengehalten werden.

Zu 05 Die Region ist durch das dicht besiedelte Maintal und die Lage in der Metropolregion größeren Lärmbelastungen ausgesetzt, insb. durch verschiedene Verkehrsträger (Straßenverkehr, Schienenverkehr, Luftverkehr, Binnenschifffahrt). Bestehende Lärmemissionen im Verkehr entstehen insbesondere durch PKW-, LKW- und Busverkehre auf der Basis von Verbrennungsmotoren, durch die Lage der Region in der Einflugschneise des Flughafens Frankfurt am Main und durch Güter- und Personenverkehre auf der Schiene.

In der räumlichen Entwicklung bestehen Möglichkeiten zur Reduktion der Lärmbelastung beispielsweise im Rahmen der Umstellung auf alternative Antriebe, der Geschwindigkeitsreduzierung, der Verkehrsverringering oder der Verkehrsverlagerung. Im Bereich der Schienenwege sind insbesondere die zügige flächendeckende Einführung der sog. Flüsterbremsen sowie die Verbesserung des Lärmschutzes bedeutsam, um die Belastung an stark frequentierten Schienengüterstrecken zu reduzieren. Besondere Bedeutung hat zudem eine gute Zuordnung der Wohn-, Industrie- und Gewerbegebiete zueinander.

¹⁰ Vgl. Bayerisches Landesamt für Umwelt (2017): Lufthygienischer Jahresbericht 2016; Augsburg. Online abgerufen unter www.lfu.bayern.de.

¹¹ Vgl. Bayerisches Landesamt für Umwelt (2017): Langfristige Entwicklung der Schadstoffbelastung an den bayerischen LÜB-Messstationen; Augsburg. Online abgerufen unter www.lfu.bayern.de.

1.6 Regionale Identität, Heimat & Kultur

- 01 G Die Region versteht sich als „Bayern in Rhein-Main“. Diese regionale Identität soll durch eine intensivere Zusammenarbeit der kulturellen und touristischen Akteure in der Metropolregion stärker in Wert gesetzt werden.
- 02 G Die heimatprägende, kulturelle Vielfalt der Region soll über regionale, interkommunale, kommunale und ehrenamtliche Initiativen weiter gestärkt und befördert werden. Maßnahmen zur Vermarktung der Kultur- und Tourismusregion sollen intensiviert werden.
- 03 G Das Angebot an Kultureinrichtungen und deren Nutzung sollen in allen Teilräumen der Region erhöht werden und Kulturbildungsmaßnahmen zum Verständnis der regionalen Identität beitragen. Dazu soll vor allem die Zusammenarbeit von Kulturträgern und Bildungseinrichtungen intensiviert werden.
- 04 G Die Kulturlandschaften der Region sollen in Ihrer Vielfalt erhalten und behutsam weiterentwickelt werden. Besondere Bedeutung kommt den weithin sichtbaren Übergängen von Siedlungen und Landschaften zu.

Begründung

Zu 01 Mit der „Route der Industriekultur“ nutzt die Region Bayerischer Untermain bereits Kooperationsmöglichkeiten innerhalb der Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main zur Darstellung ihrer kulturellen Vielfalt und regionalen Identität. Doch um die regionalen Schätze des Bayerischen Untermain als Gesamtes darzustellen, gilt es, die Vermarktung der Kulturthemen der Region Bayerischer Untermain (wie Römerkultur, Wein, Streuobst, Festspiele, Burgen, Klöster, Kirchen, kleinere Museen, Naturattraktionen etc.) zu professionalisieren. Instrumente hierzu können die Plattform Kulturregion FrankfurtRheinMain gGmbH, gemeinsame Kulturführer, Themenrouten oder vernetzte Veranstaltungskalender sein.

Zu 02 Es besteht ein vielfältiges professionelles als auch ehrenamtliches Angebot in den Bereichen Kultur und Tourismus mit überregionaler Ausstrahlung. Auch Initiativen aus LEADER oder der Integrierten Ländlichen Entwicklung unterstützen regionale, heimatprägende Kulturschätze wie die heimische Baukultur oder die Entwicklung von Museumslandschaften oder Kulturrouten.

Zur Wahrung der Region Bayerischer Untermain als Kulturregion sollen die Initiativen weiter verstärkt unterstützt und neue Fördermöglichkeiten erschlossen werden. Abstimmungen zwischen Kulturträgern erfolgen bislang bei Bedarf - eine Vernetzung ist nicht durchgängig gegeben. Deshalb soll eine engere Vernetzung der Kulturschaffenden erreicht und die Darstellung der kulturellen Vielfalt in der Region opti-

miert werden. Dazu sollen regelmäßig Abstimmungen zwischen öffentlichen und privaten Trägern bzw. Verantwortlichen erfolgen, zum Beispiel über Gespräche zwischen Regionalmanagement, kommunale Allianzen, Gebietskörperschaften, privaten Kulturträgern, Vereinen und Tourismusverbänden. Zusätzlich ist ein optimiertes Zusammenspiel aus Kultur, Unterkünften, Gastronomie und ÖPNV förderlich, zum Beispiel über eine regionale Erlebnis- und Bonuskarte, um auch die touristische Attraktivität der Region mit ihren Destinationen Odenwald und Spessart zu steigern.

Zu 03 Die Region Bayerischer Untermain versteht Kultur als Bildungsauftrag. Das Selbstverständnis als Kulturregion soll verstärkt über die Nutzung der vorhandenen Angebote in die eigene Region hinein kommuniziert werden. Gezielte Kulturbildungsmaßnahmen wirken dabei unterstützend.

Die in Teilräumen bereits gut funktionierende Zusammenarbeit von Schulen und Kultureinrichtungen sollte insbesondere im ländlichen Raum verbessert werden, um bereits frühzeitig für regionale Kultur zu begeistern, ein Verständnis bzw. Engagement für die Heimatregion zu wecken und jüngere Menschen für Kulturangebote zu gewinnen.

Zu 04 Kulturlandschaften von besonderer Eigenart sind der Ausdruck jahrhundertelanger Nutzung und Gestaltung. Strukturelle Änderungen in der Mobilität, der Landwirtschaft, der Wohnformen oder der Energiegewinnung prägen diese Kulturlandschaft-

ten ebenso und entwickeln sie weiter. Zur Stärkung der regionalen Identität, der Wirtschaftskraft und der Erholungswirkung ist es deshalb von besonderer Bedeutung, dass neue Planungen und Maßnahmen die bestehende Besonderheiten der Kulturlandschaft aufnehmen, sich möglichst verträglich integrieren und die Eigenart der Region durch neue Aspekte stärken.

Aus regionalplanerischer Perspektive sind insbesondere die weithin sichtbaren Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft von Bedeutung. In der Bauleitplanung sollte deshalb auf die Gestaltung dieser Übergänge besonderes Gewicht gelegt werden.

Handlungsleitend für die Weiterentwicklung der Kulturlandschaften sind die „Kulturlandschaftlichen Empfehlungen“ des Bayerischen Landesamtes für Umwelt. Demnach besteht die kulturlandschaftliche Eigenart der Region insbesondere aus der Lage in Spessart und Odenwald, ihrem Waldreichtum, ihren charakteristischen Wiesentälern, den landschaftstypischen Sonderkulturen Wein- und Obstbau, den charakteristischen Haus-, Siedlungs- und Flurformen und den unverbauten Talabschnitten im Mairdurchbruchstal.

