

## **Regionalplan Bayerischer Untermain (1)**

### **19. Verordnung: Änderung des Regionalplans: Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und Kapitel 5.1 „Mobilität“**

### **Auswertung des Beteiligungsverfahrens und synoptische Darstellung der Abwägung**

## Inhaltsverzeichnis

Lesehinweise sowie Vorgehen bei der Bearbeitung, Auswertung und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen.....	3
1. Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen.....	5
2. Stellungnahmen ohne inhaltliche Rückmeldungen.....	6
3. Stellungnahmen mit inhaltlichen Rückmeldungen.....	7
3.1 Übersicht.....	7
3.2 Abwägung.....	9
4. Abkürzungsverzeichnis.....	137

# **Lesehinweise sowie Vorgehen bei der Bearbeitung, Auswertung und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen**

## 1. Erfassung und Digitalisierung der Stellungnahmen

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden sämtliche eingegangenen Stellungnahmen unabhängig von ihrer Übermittlungsform (E-Mail, Post, Online-Formular) sorgfältig erfasst und digital archiviert. Jede Stellungnahme wurde mit Datum erfasst und fortlaufend nummeriert. Die Nummerierung enthält keine Aussage zu Inhalt oder Gewichtung der jeweiligen Einlassung.

Duplikate, die über verschiedene Übermittlungswege eingereicht wurden, sowie etwaige Korrekturen oder Ergänzungen seitens der Beteiligten, sind als eigenständige Datensätze gespeichert und mit individuellen Identifikationsnummern (IDs) versehen worden.

## 2. Strukturierung der eingegangenen Stellungnahmen und Systematik der Auswertung und Abwägung

Zur systematischen Bearbeitung wurden die Eingaben nach Absendergruppen getrennt erfasst: Stellungnahmen beteiligter Kommunen sowie sonstiger öffentlicher Stellen und Träger öffentlicher Belange (TÖBs) wurden organisatorisch und inhaltlich von den Einlassungen aus der allgemeinen Öffentlichkeit getrennt aufgelistet und ausgewertet.

Die Stellungnahmen selbst wurden zunächst hinsichtlich der Betroffenheit des Kapitels 3.1 „Siedlungsstruktur“ und des Kapitels 5.1 „Mobilität“ unterschieden. Eine gesonderte Abwägung erfolgte entsprechend dieser Ordnung. In den Fällen, in denen in einzelnen Stellungnahmen die inhaltlichen Argumente allgemeiner Natur waren, erfolgte die inhaltliche Würdigung sowohl für die Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ als auch 5.1 „Mobilität“.

Wiederkehrende oder in variiert Form vorgebrachte Einwendungen wurden, soweit inhaltlich sinnvoll, miteinander verknüpft. Dabei wurde darauf geachtet, die Nachvollziehbarkeit durch Querverweise sicherzustellen. Die Argumente sind jeweils mit aussagekräftigen Überschriften oder Bezüge zu konkreten Festlegungen versehen, um einen schnellen Überblick zu gewährleisten.

## 3. Transparenz und Gleichbehandlung

Alle eingegangenen Stellungnahmen werden in diesem Verfahren unabhängig von Art, Umfang oder Ursprung mit gleicher Sorgfalt und Wertfreiheit berücksichtigt. Die vorgenommene Strukturierung und Bewertung orientiert sich ausschließlich an sachlichen und regionalplanerisch relevanten Kriterien. Eine Individualisierung oder persönliche Wertung der Einwendungen, Antragsteller oder beteiligten Stellen erfolgt nicht.

## 4. Anonymisierung und Begrenzung der Textausschnitte

Die dargestellten Stellungnahmen von Privaten sind anonymisiert. Anonymisierte Stellen sind mit „[...]“ dargestellt. Darüber hinaus werden zu dem inhaltlichen Kapiteln nur die jeweils zugehörigen Teile der Stellungnahmen wiedergegeben. „[...]“ stellt dabei ebenso Hinweise auf im jeweiligen Kapitel nicht wiedergegebene Textteile dar.

## 5. Hinweise

Zusätzliche Hinweise, die zur besseren Einordnung des Inhalts beitragen oder weitere Informationen zu den vorgebrachten Stellungnahmen wiedergeben, sind in der Spalte der ID kursiv eingefügt.

Zitate aus den Festlegungen sind in Anführungszeichen und kursiv dargestellt.

Vorschläge textlicher Änderungen sind in der Abwägungsspalte in Anführungszeichen, kursiv und zusätzlich unterstrichen dargestellt.

# 1. Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen

Insgesamt gingen im Rahmen der Beteiligung folgende Stellungnahmen ein:

<b>Beteiligte</b>	<b>Anzahl der direkt Beteiligten</b>	<b>Anzahl der eingegangenen Stellungnahmen</b>
<b>Verbandsmitglieder</b>	67	28
<b>Träger öffentlicher Belange</b> (öffentliche und sonstige Planungsträger)	228	33
<b>Benachbarte Planungsträger / Nachbarregionen</b> (inkl. dortige Kommunen, Kreise und Bezirke)	47	14
<b>Bundesstellen</b>	31	10
<b>Öffentlichkeit</b>	/	1
<b>Insgesamt</b>	<b>373</b>	<b>86</b>

## 2. Stellungnahmen ohne inhaltliche Rückmeldungen

Verbandsmitglieder	Nachbarregionen (inkl. dortige Kommunen, Kreise, Bezirke)	Träger öffentlicher Belange	Bundesstellen	Öffent- lichkeit
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeinde Altenbuch</li> <li>▪ Gemeinde Leidersbach</li> <li>▪ Markt Hösbach</li> <li>▪ Markt Goldbach</li> <li>▪ Gemeinde Heigenbrücken</li> <li>▪ Gemeinde Heinrichsthal</li> <li>▪ Stadt Stadtprozelten</li> <li>▪ Gemeinde Laufach</li> <li>▪ Stadt Erlenbach a. Main</li> <li>▪ Markt Großostheim</li> <li>▪ Gemeinde Waldaschaff</li> <li>▪ Markt Eschau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regionaler Planungsverband Würzburg</li> <li>▪ Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 42 Steuerung und Baufinanzen</li> <li>▪ Regierungspräsidium Karlsruhe Abt.3 Landwirtschaft, Ländlicher Raum, Veterinär- und Lebensmittelwesen</li> <li>▪ Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 Raumordnung</li> <li>▪ Regierungspräsidium Stuttgart</li> <li>▪ Landkreis Darmstadt-Dieburg / Landratsamt Darmstadt-Dieburg</li> <li>▪ Landratsamt Main-Tauber-Kreis</li> <li>▪ Main-Kinzig-Kreis</li> <li>▪ Gemeinde Linsengericht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Aschaffenburg</li> <li>▪ Regierung von Mittelfranken - Luftamt Nordbayern</li> <li>▪ Netze BW GmbH (EnBW AG)</li> <li>▪ Hessische Landesbahn GmbH</li> <li>▪ Deutscher Wetterdienst</li> <li>▪ TransnetBW GmbH</li> <li>▪ Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe Referat N.II.3 Infrastrukturschutz 2; Kommunikation / Verkehr/ Energie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe</li> </ul>	<p style="text-align: center;">--</p>

### 3. Stellungnahmen mit inhaltlichen Rückmeldungen

#### 3.1 Übersicht

Verbandsmitglieder	Nachbarregionen (inkl. dortige Kommunen, Kreise, Bezirke)	Träger öffentlicher Belange	Bundesstellen	Öf- fent- lich- keit
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt Aschaffenburg</li> <li>▪ Landratsamt Miltenberg</li> <li>▪ Landratsamt Aschaffenburg</li> <li>▪ Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach: Kleinheubach + Rüdenu</li> <li>▪ Stadt Miltenberg</li> <li>▪ Gemeinde Glattbach</li> <li>▪ Markt Kirchzell</li> <li>▪ Markt Sulzbach a. Main</li> <li>▪ Markt Schneeberg</li> <li>▪ Markt Mömbris</li> <li>▪ Stadt Amorbach</li> <li>▪ Gemeinde Niedernberg</li> <li>▪ Gemeinde Kleinostheim</li> <li>▪ Gemeinde Mainaschaff</li> <li>▪ Markt Stockstadt a. Main</li> <li>▪ Stadt Alzenau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regierungspräsidium Darmstadt</li> <li>▪ Stadt Babenhause</li> <li>▪ Verband Rhein-Neckar</li> <li>▪ Regionalverband FrankfurtRhein-Main</li> <li>▪ Regionalverband Heilbronn-Franken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle München</li> <li>▪ Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Nordbayern</li> <li>▪ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</li> <li>▪ Bay. Verwaltung der staatl. Schlösser, Gärten und Seen</li> <li>▪ Regierung von Unterfranken</li> <li>▪ Regierung von Oberfranken - Bergamt Nordbayern</li> <li>▪ Bayerisches Landesamt für Umwelt</li> <li>▪ Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen-Würzburg</li> <li>▪ Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV)</li> <li>▪ Amprion GmbH</li> <li>▪ Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH</li> <li>▪ Haus &amp; Grund Bayern</li> <li>▪ PLEdoc GmbH, GasLINE GmbH &amp; Co. KG, Straelen,</li> <li>▪ OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen</li> <li>▪ Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH</li> <li>▪ Bund Naturschutz in Bayern e. V.</li> <li>▪ Bayernwerk Netz GmbH</li> <li>▪ vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V.</li> <li>▪ TenneT TSO GmbH</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen – Referat Technische Fragen, Geodaten, Geoinformationssysteme, Raumordnung</li> <li>▪ Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen – Referat 226 Richtfunk</li> <li>▪ Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr</li> <li>▪ Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Main</li> <li>▪ Eisenbahn-Bundesamt</li> <li>▪ Bundesministerium für Verkehr</li> <li>▪ Deutsche Flugsicherung GmbH</li> <li>▪ Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung</li> </ul>	<p style="text-align: center;">1</p>

		<ul style="list-style-type: none"><li>▪ IHK Aschaffenburg</li><li>▪ Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement</li><li>▪ DB AG - DB Immobilien</li><li>▪ Handelsverband Bayern e.V</li><li>▪ Bayerischer Waldbesitzerverband e.V.</li><li>▪ Bayernhafen Aschaffenburg</li><li>▪ GASCADE Gastransport GmbH</li><li>▪ Handwerkskammer für München und Oberbayern</li><li>▪ Handwerkskammer für Unterfranken</li></ul>		
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

## 3.2 Abwägung

ID	Text der Stellungnahme	Abwägung
<p>029</p> <p>1.1 Landkreise, kreisfreie Stadt</p> <p>Stadt Aschaffenburg</p> <p>14.10.2025</p>	<p>[...] Gesamtstellungnahme der Stadt Aschaffenburg</p> <p>Die Stadt Aschaffenburg begrüßt die Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain in Bezug auf die Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ und gibt zu den einzelnen Zielen und Grundsätzen Stellungnahmen ab:</p> <p>Die Stellungnahme des Amtes für Stadtplanung und Klimamanagement – Sachgebiet 612 – Bauleitplanung, die Stellungnahme des Amtes für Stadtplanung und Klimamanagement – Sachgebiet 615 – Klima und Nachhaltigkeit und die Stellungnahme des Amtes für Stadtplanung und Klimamanagement – Sachgebiet 611 – Verkehrsplanung sind in der PDF sowie weitere Stellungnahmen einzelner Ämter sind in der PDF als Anlagen 1 und 2 beigefügt:</p> <p>Anlage 1: Stellungnahme des Amtes für Umwelt und Verbraucherschutz – Untere Naturschutzbehörde</p> <p>Anlage 2: Stellungnahme des Amtes für Umwelt und Verbraucherschutz – Untere Immissionsschutzbehörde Amt für Stadtplanung und Klimamanagement Sachgebiet 612 – Bauleitplanung</p> <p>[...] Gesamtstellungnahme der Stadt Aschaffenburg</p> <p>[...] <b><u>1. Stellungnahme des Amtes für Stadtplanung und Klimamanagement — Sachgebiet 612 —Bauleitplanung</u></b></p> <p>A. Anlass [...]</p> <p><b><u>B. Übersicht über die Neufassung u. Festlegungen des Kapitels 3.1 „Siedlungsstruktur“:</u></b></p> <p>B.1 Neufassung des Regionalplankapitels 3.1 „Siedlungsstruktur“</p> <p>[...] Im Folgenden wird auf die einzelnen Festlegungen des Kapitels 3.1 gezielt eingegangen und aus Sicht des Sachgebiets 612 - Bauleitplanung Stellung genommen:</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.1 Strategische Siedlungsentwicklung</b></p> <p>Die Erläuterungen zur bisherigen bedarfsgerechten Flächenausweisung von Neubaugebieten in der Stadt Aschaffenburg werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Einwand zur interkommunalen Abstimmung wird zur Kenntnis genommen. Bei der Festlegung unter 3.1.1-02 handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung und nicht um ein „Gebot“. Gemäß Art. 2 Abs. 3 BayLplG sind Grundsätze der Raumordnung „Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen.“ Insofern haben Kommunen den Belang in ihrer Abwägung zu berücksichtigen, es besteht jedoch keine Beachtungspflicht. Ein angemessener Gestaltungsspielraum im Sinne der gemeindlichen Planungshoheit bleibt daher gewahrt, es handelt sich nicht um die Stellung weitergehender Forderungen an die Kommunen.</p> <p>Die durch die Festlegung unter 3.1.1-02 verfolgte Intention, eine interkommunal abgestimmte Siedlungsentwicklung zu erreichen, wird durch ihre bereits teilweise vorhandene Verankerung in § 2 Abs. 2 BauGB bekräftigt. Der § 2 Abs. 2 BauGB verweist sogar in seinem Satz 2 auf die Raumordnung. Die inhaltliche Verankerung im BauGB steht der ergänzenden Behandlung des Themas im Regionalplan der Region Bayerischer Untermain nicht entgegen – insbesondere deshalb, weil der geplante Grundsatz 3.1.1-02 sich in seinem Wortlaut nicht nur auf die Bauleitplanung, sondern auf die Siedlungsentwicklung bezieht. Es geht demnach nicht nur um die förmliche Beteiligung von Nachbargemeinden in Bauleitplanverfahren oder um ein Schutzinstrument für Nachbargemeinden, die sich von angrenzenden Bebauungsplänen werten in ihrer Planungshoheit beschnitten fühlen. Es geht vielmehr darum, eine aktive Zusammenarbeit der Kommunen am Bayerischen Untermain im Bereich Siedlungsentwicklung anzuregen, um die negativen Folgen von interkommunalem Wettbewerb zu reduzieren.</p>

### **B.1.1 Strategische Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.1)**

[...]

Stellungnahme:

Bei der bedarfsgerechten Flächenausweisung von Neubaugebieten (Gewerbe und Wohnen) in der Stadt wurde darauf geachtet, dass diese sich an bereits vorhandene Siedlungsflächen angliedern. Dabei wurde der Erhalt siedlungsnaher Freiräume berücksichtigt, um die Entstehung bandartiger Siedlungsstrukturen möglichst zu verhindern. Eine notwendige Entwicklung in den Außenbereich hinein soll in Aschaffenburg organisch und flächensparend verlaufen und das kompakte Siedlungsgefüge Aschaffenburgs erhalten. Eine Entwicklung in den Außenbereich soll erst dann erfolgen, wenn eine solche räumliche Entwicklung geeignet ist, die Einwohnerzahl langfristig zu stabilisieren, wenn die konversionsgeeigneten und sonstigen Flächenpotenziale im Innenbereich erschöpft sind oder die Entwicklung größeren Hemmnissen begegnet und in absehbarer Zeit eine Verwirklichung nicht möglich ist. Dadurch wird das ausgewogene Verhältnis von qualitativ hochwertigen Freiräumen und Siedlungsflächen gewahrt und gleichzeitig eine notwendige Entwicklung der Stadt ermöglicht. Das heißt, die ausgewiesenen Neubaugebiete entsprechen einer nachhaltigen und bedarfsorientierten Siedlungsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels und seiner Auswirkungen, den Mobilitätsanforderungen, der Schonung der natürlichen Ressourcen und der Stärkung der zusammenhängenden Landschaftsräume. Hinsichtlich des geforderten interkommunalen Abstimmungsgebots greift dieses in die Planungshoheit ein. Gem. § 2 Abs. 2 BauGB werden die Städte und Gemeinden bereits bei der Bauleitplanung zur interkommunalen Abstimmung bei Bauleitplänen benachbarter Gemeinden verpflichtet. Eine Ermächtigungsgrundlage des BayLplG oder des ROG für die Stellung weitergehender Forderungen an die Kommunen wird nicht gesehen. Der Gesetzgeber hat dies abschließend geregelt.

Aufgrund der starken Siedlungsdichte in der Stadt Aschaffenburg, des Siedlungsdrucks und der konkurrierenden Raumnutzungen (Natur- und Landschaftsschutz, Land- und Forstwirtschaft, Bodenschatzabbau, Wasserwirtschaft, konfliktfreie Ausweisung von potenziellen Wohn- und Gewerbeflächen,

Der Landesplanung muss es aufgrund ihrer Querschnittsaufgabe möglich sein, umfassende und ganzheitliche Festlegungen treffen zu können. Letztlich wirkt das derzeit rechtsgültige Landesentwicklungsprogramm Bayerns (LEP) bereits mit verschiedenen Grundsätzen auf eine interkommunale Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden hin, so etwa unter Grundsatz 3.1.2 LEP „Abgestimmte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung“ sowie Grundsatz 1.4.5 „Kooperation und Vernetzung“. Die bestehenden Ansätze aus dem LEP werden vorliegend im Regionalplan konkretisiert. Da davon auszugehen ist, dass das BayLplG und das LEP verfassungskonform ausgestaltet sind, werden auch die daraus abgeleiteten regionalplanerischen Festlegungen der bayerischen Verfassung entsprechen. Änderungen sind letztlich an Festlegung 3.1.1-02 nicht veranlasst.

#### **Hinweise zur Aktualisierung des Regionalplans**

Die Prüfung von Vorranggebieten für den Bodenschatzabbau ist nicht Gegenstand der 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain. Die Fortschreibung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten findet im Rahmen anderer Verfahren statt. Die Prüfung der Lage von Trinkwasserschutzgebieten bzw. deren Änderung und Neuausweisung liegt nicht in der Zuständigkeit der Landes- und Regionalplanung, sondern obliegt den Wasserwirtschaftsbehörden. Änderungen sind daher nicht veranlasst.

#### **Zu Kapitel 3.1.2 Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung**

Die Erläuterungen zum bisherigen Vorgehen der Stadt Aschaffenburg bei der Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen werden zur Kenntnis genommen.

Zu Ziel 3.1.2-02: Ziele der Raumordnung sind abschließend abgewogene, verbindliche Vorgaben, die bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten sind. Diesem Charakter entsprechend ist auch ihre Formulierung auszugestalten. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat mit einem Schreiben vom 26.07.2011 auf neuere Rechtsprechung hingewiesen und die Regionalen Planungsverbände sowie höheren Landesplanungsbehörden dazu aufgerufen, „im Sinne der Rechtsklarheit bei Fortschreibungen der Regionalpläne bei der Festlegung von Zielen die Formulierungen „ist zu“, „muss“ oder „hat zu“ zu verwenden.“ Die Formulierung „soll“ bietet sich nur bei Grundsätzen der Raumordnung an. Insofern kann der Forderung nicht nachgekommen werden,

	<p>etc.) wird angeregt, die im Regionalplan dargestellten, vorhandenen Vorranggebiete für Bodenschatzabbau oder Trinkwasserschutzgebiete mit ihrer räumlichen Lage an gut angebundenen Verkehrswegen und angrenzend an vorhandene Gewerbeflächen im Stadtgebiet, auf ihre Aktualität hin zu überprüfen.</p> <p><b>B.1.2 Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.2)</b> [...] Stellungnahme: &gt; Insgesamt werden die genannten Ziele und Grundsätze in der Stadt Aschaffenburg bestmöglich berücksichtigt. Die Stadt berücksichtigt durch ihre kompakte Siedlungsstruktur, durch ihr ÖPNV- Angebot und durch den bisherigen und auch zukünftigen verstärkten Ausbau von Radwegen und Radschnellwegen grundsätzlich die genannten Ziele und Grundsätze. &gt; Die Vorgabe zur vorrangigen Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen (z.B. Baulücken, Leerstände, Brach- und Konversionsflächen) wird in Aschaffenburg bereits umgesetzt. Die vielen Baulückenschließungen und Nachverdichtungen in der Innenstadt sowie der Grundsatzbeschluss zur Baulandstrategie verdeutlichen dies. Die Erfüllung der Vorgabe hängt allerdings davon ab, ob die Kommune vor dem Hintergrund der Eigentumsverhältnisse und Grundstücksverfügbarkeiten überhaupt Zugriff auf die Flächen mit Innenentwicklungspotenzialen hat bzw. diese Flächen zur Verfügung stehen. &gt; Daher regt die Stadt an, das Ziel unter 3.1.2-02, so zu ändern, dass vorhandene und für eine bauliche Nutzung geeignete Flächenpotenziale in den Siedlungsgebieten vorrangig genutzt werden „sollen“ und nicht „müssen“. &gt; Die Stadt regt an, beim Ziel unter 3.1.2-06 neben dem Fußgänger und dem ÖPNV auch den Radverkehr zu ergänzen. &gt; Zu beachten ist, dass Kommunen, die als Gebiet mit angespanntem Wohnungsmarkt bestimmt sind, von der Begrenzung der Siedlungsentwicklung auf den Hauptsiedlungsbereich befreit sind; hierzu zählt die Stadt Aschaffenburg.</p> <p><b>B.1.3 Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen (Kapitel 3.1.3)</b> [...] Stellungnahme: &gt; Das Ziel 3.1.3-01, d.h. die Neufestlegung von Grenzwerten für die Mindest-</p>	<p>bei der Festlegung 3.1.2-02 mit einer Soll-Formulierung zu arbeiten, da es sich um ein Ziel handelt.</p> <p>Allerdings wird die Festlegung gemeinsam mit dem Begründungstext bereits in ihrer jetzigen Form der Forderung der Stadt Aschaffenburg gerecht. Die Begründung sieht u.a. vor, dass Ausnahmen vom Ziel zulässig sind, wenn geeignete Potenzialflächen der Innenentwicklung nicht zur Verfügung stehen bzw. nicht aktivierbar sind. Dieser Fall wäre beispielsweise dann gegeben, wenn die Kommune aufgrund von Eigentumsverhältnissen und Grundstücksverfügbarkeiten keinen Zugriff auf die noch freien Innenentwicklungsflächen erlangen kann. Das Vorliegen dieses Umstands muss im Rahmen der Bebauungsplanunterlagen begründet werden.</p> <p>Zu Grundsatz 3.1.2-06: Der Anregung wird gefolgt. Der Radverkehr wird in der Festlegung ergänzt. Der Grundsatz lautet nun: <i>„Der Verlagerung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge aus den Stadt- und Ortszentren hinaus an den Siedlungsrand soll entgegengewirkt werden. Im Fall einer nicht vermeidbaren Verlagerung sollen fußläufig und mit dem Rad sowie dem ÖPNV gut erreichbare Standorte vor allem an den Mobilitätsknoten und Ankerpunkten gewählt werden.“</i></p> <p>Weitere Änderungen an der Festlegung 3.1.2-06 sind nicht veranlasst.</p> <p>Der Hinweis, wonach die Stadt Aschaffenburg als Gebiet mit angespanntem Wohnungsmarkt ausgewiesen ist, wird zur Kenntnis genommen.</p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.3 Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen</b></p> <p>Die Erläuterungen zum Wohnungsmarktkonzept der Stadt Aschaffenburg werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu Ziel 3.1.3-01: Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Ziel erlaubt es weiterhin, vielfältige Wohnformen zu schaffen und damit dem örtlichen Bedarf gerecht zu werden. Gemäß den Fortschreibungsunterlagen sind die Mindestwerte zur Siedlungsdichte nur auf neue Bauleitpläne zu beziehen. D.h. Vorhaben nach § 34 BauGB werden von ihnen nicht erfasst. Genauso wenig wird das Ziel beachtlich, wenn ausschließlich Änderungen an bestehenden Bebauungsplänen durchgeführt werden sollen, die keine räumlichen Erweiterungen des Geltungsbereiches für weiteres Wohnen umfassen. Kleinere Ortsabrundungen (Orientierungswert: Gesamtgeltungsbereich kleiner oder gleich ein Hektar) werden ebenfalls nicht von dem</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Bruttowohndichte bei der Ausweisung neuer Wohnbaugebiete für höhere Siedlungsdichten, im Fall Aschaffenburg als Oberzentrum 40 WE/ha, ist aus Sicht der Stadt Aschaffenburg zu pauschal und nicht bedarfsorientiert, da es nicht die demografische Entwicklung und Wohnungsnachfrage berücksichtigt.</p> <p>&gt; Als strategisches Instrument für die Weiterentwicklung des Wohnungsmarktes für die nächsten Jahre hat die Stadt Aschaffenburg ein Wohnungsmarktkonzept erarbeiten lassen: Das Wohnungsmarktkonzept zeigt die bisherige Entwicklung 2011 bis 2022 und die quantitativen und qualitativen Bedarfe bis 2030/2040 auf und benennt, vorausgesetzt einer positiven Arbeitsmarktentwicklung, anhaltender Zuzug und Schaffung von nachfragegerechtem Wohnraum, konkrete Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Zuwachs der Einwohnerzahlen betrug 2011 bis 2022 = + 8% / + 5.400 EW.</li> <li>- Die Neubautätigkeit betrug 2011 bis 2022 = 3.550 WE fertiggestellt, ca. 300 WE p. a. Bevölkerungs- und Haushaltsprognose:</li> <li>- Lt. Bevölkerungsprognose 2022 bis 2040 steigt die Einwohnerzahl bis 2030 um ca. 2.850 bis 3.660 Personen bzw. 3,9 bis 5,0 %.</li> <li>- 2030 bis 2040 steigt die Einwohnerzahl um weitere ca. 2.400 bis 3.600 Personen.</li> </ul> <p>Neubaubedarfsprognose, Wohnbauflächen- und Aktivierungsbedarf, Entwicklungspotenzial:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Bevölkerungszuwachs verursacht einen Neubaubedarf 2022 bis 2030 für 2.140 bis 2.500 WE (270 bis 310 WE p. a.).</li> <li>- Bis 2040 summiert sich der Neubaubedarf auf 4.800 bis 5.740 WE (266 bis 324 WE p. a.).</li> <li>- Der Neubaubedarf führt nicht zwangsläufig zu einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme.</li> </ul> <p>Insbesondere in der Nachverdichtung sowie beim Ersatzneubau in höherer Dichte kann zusätzlicher Wohnraum in bestehenden Strukturen im Stadtgebiet geschaffen werden. Die Aktivierung von Baulücken und untergenutzten Flächen (Innenentwicklung) im Stadtgebiet stellt ein großes Potenzial für den Wohnungsmarkt und die Entwicklung von Bestandsquartieren dar. - Laut Innenentwicklungskataster verfügt Aschaffenburg über ca. 730 Baulücken mit einer Fläche von 38,8 ha.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ferner gibt es 920 Flurstücke (insgesamt 85,8 ha) mit einer geringfügigen</li> </ul>	<p>Ziel 3.1.3-01 erfasst. Das heißt, dass in diesem Rahmen weiterhin Wohnraum auch in Form von Einfamilienhäusern entstehen kann. Eine bereits vorhandene, hohe Dichte in bestehenden Wohngebieten des übrigen Ortes kann in gewisser Weise im Sinne der neuen Planung berücksichtigt werden. Nähere Erläuterungen zu dieser Möglichkeit werden in der Begründung zum Ziel 3.1.3-01 noch ergänzt, vgl. dazu Abwägung zur Stellungnahme des Landratsamtes Miltenberg (<a href="#">ID047</a>) bzgl. Kapitel 3.1.3.</p> <p>Insofern werden gemeindliche, planerische Gestaltungsspielräume belassen.</p> <p>Nur bei Wohnraumschaffung in größerem Umfang auf neuen Flächen ist vorgesehen, eine Mindestdichte verbindlich vorzugeben, um dem Anspruch der nachhaltigen Raumentwicklung, die als Leitmaßstab der Landesplanung definiert ist (vgl. Art. 5 BayLplG), gerecht zu werden. Ferner werden damit die Ziele und Grundsätze unter 1.1.2, 1.1.3, 1.2.1 und 3.1.1 LEP konkretisiert. Gemäß Art. 21 Abs. 1 des BayLplG legen die Regionalpläne die anzustrebende räumliche Ordnung und Entwicklung einer Region fest. Gemäß Abs. 2 enthalten Regionalpläne regionsweit bedeutsame Festlegungen, insbesondere zur Siedlungsstruktur [...]. Die Festlegung zur Mindestwohndichte trägt zur Umsetzung der anzustrebenden, räumlichen Ordnung am Bayerischen Untermain bei. Vorgaben zur Siedlungsdichte sind zudem im REMOSI-Gutachten enthalten, welches gemäß dem Beschluss des Regionalen Planungsausschusses vom 19.11.2021 die Grundlage für die Fortschreibung des Kapitels „Siedlungsstruktur“ bildet. Die vorgeschlagenen Werte aus dem REMOSI-Gutachten sind in die Fortschreibungsunterlagen eingeflossen. Die Festlegung von Mindestwerten für die Siedlungsdichte ist keine neue Vorgehensweise, sondern wird in mehreren Bundesländern (z.B. Hessen, Baden-Württemberg) und Regionen (z.B. Kassel, Hannover, Südhessen) bereits seit vielen Jahren praktiziert. Die in diesen genannten Regionen bereits umgesetzten Mindestwerte wurden bei der Erarbeitung des vorliegenden Fortschreibungsentwurfs mitbetrachtet, um zu realistischen Maßstäben zu gelangen.</p> <p>Das Erfordernis zur Festlegung der Mindestdichte ergibt sich aus den raumstrukturellen Spezifika der Region Bayerischer Untermain. Die Ausführungen im Umweltbericht zum Schutzgut „Fläche / Boden“ zeigen, dass der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche in der Region höher liegt, als der bayerische Durchschnitt. Eine Ursache dafür ist, dass die Region Bayerischer Untermain dichter besiedelt ist als andere Planungsregionen. Folglich sind die Bauflächenreserven besonders knapp, auch aufgrund der großen Waldgebiete des Spessarts und Odenwalds,</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Bebauung. Bei einer Aktivierung von etwa einem Drittel der z. T. bereits überbauten Grundstücke, gäbe es ein Potenzial von 28,6 ha.</p> <p>Leitlinien / Ziele der Stadt Aschaffenburg für das Handlungsfeld „Wohnungsneubau und Flächenentwicklung“:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Der zukünftige Flächenbedarf soll durch flächenschonendes Bauen erfolgen und vorrangig durch die Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen (Aktivierung von Baulücken und geringfügig bebauten Grundstücken) gedeckt werden.</li> <li>&gt; Für eine bedarfsorientierte Entwicklung in den Außenbereichen soll Baurecht erst dann erfolgen, wenn die Stadt zuvor Verfügungsberechtigter der Flächen geworden ist.</li> <li>»Es sollen vorrangig kompakte und verdichtete Typologien geschaffen werden und der Geschosswohnungsbau forciert werden.</li> <li>&gt; Es sollen besondere Wohnformen (z.B. Baugemeinschaften, Mehrgenerationenwohnen, Wohnen für Senior:innen, Studentenwohnen) unterstützt und bei der Vergabe von Grundstücken berücksichtigt werden. = Städtische Bauplätze für den individuellen Wohnungsbau werden nach sozialen Kriterien vergeben. Im Geschosswohnungsbau werden Grundstücke nach der Konzeptqualität vergeben.</li> </ul> <p>Leitlinien / Ziele der Stadt Aschaffenburg für das Handlungsfeld „Wohnungsbestand“ (gem. Grundsatz 3.1.3_02-04):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;Der Klimaschutz/die Klimaziele soll im Gebäudebestand gefördert/erreicht werden. Die lokale Wissensvermittlung (bspw. durch Energieberatung, Zuschussprogramme, Quartiersmanagement) soll ausgebaut werden.</li> <li>&gt; Es sollen nachhaltige Lebensräume im Bestand ausgebaut und erhalten werden — ein lebenswertes Wohnumfeld (bspw. durch Freiräume) muss neben Raum zur Nachverdichtung bestehen bleiben.</li> <li>&gt; Um Ressourcen zu schonen und bestehende Quartiere qualitativ weiterzuentwickeln bedarf es der Anwendung des Leitbildes der dreifachen Innenentwicklung, bestehend aus Nachverdichtung, dem Erhalt und der Weiterentwicklung von Freiflächen und der Kombination mit Mobilitätsaspekten.</li> <li>&gt; Zur Innen- und Bestandsentwicklung ist es sinnvoll, bei der Prüfung und Aktualisierung von Bestandsbebauungsplänen Mindestdichtewerte zu definieren, die ortsbildangepasstes Bauen in höherer Dichte ermöglichen.</li> </ul>	<p>die nicht zur baulichen Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Nähe zum Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main verursacht eine verstärkte Nachfrage nach Wohnbau- und Gewerbeflächen, das bestätigt auch die Stellungnahme der IHK Aschaffenburg vom 20.10.2025 (vgl. <a href="#">ID058</a>). Daher ist es speziell in der Region 1 notwendig, mit dem limitierten Gut Fläche sparsam und effizient umzugehen. Eine adäquate Erhöhung der Siedlungsdichte trägt dieser Notwendigkeit Rechnung. Das stetige Ansteigen des Indikators „Wohnfläche pro Kopf“ und die Stagnation des Flächenverbrauchs (Hektar pro Tag) in Bayern sind Indizien dafür, dass die bisherigen Rahmenbedingungen noch nicht ausreichend zu einer sparsamen Flächennutzung beitragen konnten. Daher wird das neue Ziel 3.1.3-01 für sinnvoll und erforderlich erachtet.</p> <p>Die Daten aus dem Zensus 2022 zeigen, dass in der Stadt Aschaffenburg 47,3 % der Haushalte aus nur einer Person bestehen, 29 % der Haushalte aus zwei Personen. Haushalte mit ausschließlich Senioren belaufen sich auf 23,1 % aller Haushalte. Ein- und Zweifamilienhäuser machen im Oberzentrum Aschaffenburg Stand 2022 dennoch rund 63 % des Wohngebäudebestands aus. Dem Bayerischen Demographie Spiegel (Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern bis 2043; Quelle: LfStat 2025) ist zu entnehmen, dass bis zum Jahr 2043 die Bevölkerung der Stadt weiter altern wird. Der Anteil der 65-Jährigen und Älteren an der Gesamtpopulation soll um über 20 % zunehmen.</p> <p>Eine Planung von verdichtetem Wohnen, das die Schaffung von Geschosswohnungsbau fokussiert, entspricht daher dem Bedarf sowie der demographischen Entwicklung des Oberzentrums und letztlich auch den Zielen, welche sich die Stadt Aschaffenburg laut ihrer Stellungnahme selbst setzt.</p> <p>Daher sind Änderungen an der Festlegung Ziel 3.1.3-01 auf Basis des Einwands nicht veranlasst. Ein Konflikt mit der kommunalen Strategie der Stadt Aschaffenburg wird nicht gesehen.</p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.4 Gewerbliche Siedlungsentwicklung</b></p> <p>Die Anregungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

> Entstehung zusätzlichen Wohnraums im Innenbereich durch Ersatzneubau in höherer Dichte, d.h. Schaffung von Rahmenbedingungen für eine höhere bauliche Dichte unter Wahrung der städtebaulichen Qualität.  
> Generationenwechsel unterstützen und Ausbau des seniorengerechten Angebots durch Schaffung von alternativen Wohnungsangeboten für Senior:innen, dezentral in den Quartieren zur Beförderung des Generationswechsels, Ausbau des Angebots an barrierefreien Miet- und Eigentumswohnungen in integrierten, innerstädtischen Lagen.

#### **B.1.4 Gewerbliche Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.4)**

[...]

Stellungnahme:

> Die regionalplanerischen Festlegungen sind insgesamt als positiv einzustufen, da im Bereich der gewerblichen Siedlungsentwicklung durch interkommunale Gewerbegebiete/Zusammenarbeit grundsätzlich zukünftige Synergieeffekte einzelner Standorte (Erschließung, finanzielle Vorteile, gemeinsame Vermarktung) genutzt werden können. Langfristig können Umweltbeeinträchtigungen reduziert werden (gem. Grundsatz unter 3.1.4.-01).

Der Grundsatz unter 3.1.4-02, der auf die Mehrfachnutzung von Fläche, gerade im Bereich einstöckiger Einzelhandelsgeschäfte mit ihren weitläufigen, ebenerdigen Stellplätzen, durch Aufstockung, mehrstöckige Bauweise oder die Errichtung von Tiefgaragen und Parkhäusern abzielt, bietet in Aschaffenburg, wo ein Mangel an Gewerbeflächen besteht, grundsätzlich Potenzial für zusätzliche Gewerbeflächenansiedlungen auf bereits versiegelten Flächen. Dies hängt aber nicht zuletzt auch von der Bereitschaft der Grundstückseigentümer für eine multifunktionale Flächennutzung ab. In Aschaffenburg sind bereits mehrgeschossige Gebäude mit Einzelhandelsbetrieben in der Erdgeschosszone und weiteren Nutzungen (z.B. Wohnen) in den Obergeschossen entstanden bzw. können zukünftig noch entstehen. Bei der Neuansiedlung von Gewerbe sowie der Erweiterung bestehender Gewerbebetriebe in den bestehenden Gewerbegebieten Nilkheim West, Damm Ost sowie dem Hafengebiet in Aschaffenburg wird im Zuge der Bauberatungen / Baugenehmigungsverfahren darauf hingewirkt, den Versiegelungsgrad auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren und möglichst Grünstrukturen, Baumpflanzungen, Versickerungsflächen, Gründächer zu generieren. Gerade im Bereich der im Bestand

#### **Zu Kapitel 3.1.5 Klimaanpassung**

Die Anregungen und Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Darüber hinaus wird der Anregung gefolgt, genauer darzustellen, dass Ziel 3.1.2-02 „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und Grundsatz 3.1.5-03 zum Erhalt von grünen und blauen Infrastrukturen nicht im Widerspruch zueinander stehen. Die Darstellung erfolgt durch folgende weitere Erläuterung im Begründungstext zu Ziel 3.1.2-02.

„Die Aktivitäten der Innenentwicklung sind mit der Anpassung des Siedlungsbestands an die Folgen des Klimawandels im Sinne einer „doppelten Innenentwicklung“ abzustimmen (vgl. dazu Grundsatz 3.1.5-03). Flächen, die der Naherholung, dem lokalen Klima, dem Arten- und Naturschutz oder der räumlichen Gliederung der Siedlungsflächen dienen oder Ausdruck einer charakteristischen Siedlungsstruktur sind oder als Entwicklungsfläche, beispielsweise für vorhandene Betriebe, genutzt werden sollen, sind in der Regel keine geeigneten Potenzialflächen für die Innenentwicklung (gemäß Begründung zu Ziel 3.2 LEP). Die Auslegungshilfe „Anforderungen an die Prüfung des Bedarfs neuer Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe im Rahmen der landesplanerischen Überprüfung“ des StMWi (2023) konkretisiert diese Aufzählung. Hieraus geht ferner hervor, dass unbebaute Flächen, für die Baurecht besteht sowie Baulücken und Brachen im unbeplanten Innenbereich hingegen klar als Potenziale für die Innenentwicklung gelten. Eine temporäre Nutzung dieser als Streuobstwiese oder Blühfläche ändert nichts an ihrer Einordnung als Innenentwicklungspotenzial für die bauliche Entwicklung, sofern die Fläche nicht naturschutzrechtlich gesichert ist.“

Zudem wird im Begründungstext zu Grundsatz 3.1.5-03 wie folgt ergänzt: „Im Sinne der Festlegung zählen zu den erhaltenswerten Grünstrukturen beispielsweise begrünte Naherholungsflächen, Biotope, strukturreiche Gärten, Parks, Stadtwälder oder größere Baumgruppen, sofern die Flächen nicht als bebaubare Innenentwicklungspotenziale gemäß Ziel 3.2 LEP einzustufen sind.“

#### **Zur Begründungskarte zu Anlage 1 Schutzgutkarte Klima / Luft**

Der Anregung des Sachgebietes „Klima und Nachhaltigkeit“ wird teilweise gefolgt.

Die für die Begründungskarte verwendeten Daten stammen aus dem Projekt „Schutzgutkarte Klima / Luft“ des bayerischen Landesamtes für Umwelt, welches 2021 abgeschlossen wurde. Der Datenstand entspricht daher dem Oktober 2021. Baugebiete,

teilweise vollständig versiegelten Gewerbegrundstücke ist die Generierung geeigneter Maßnahmen (Entsiegelung etc.) im Sinne der Klimaanpassung kann aber nur gemeinsam zwischen Stadtverwaltung und Bauwilligen gelingen, wenn grundsätzlich das Verständnis für die Vorteile von Begrünungsmaßnahmen (Abkühlung der Umgebungstemperatur, positive Beeinflussung der Gesundheit und des Arbeitsumfelds der im Gewerbegebiet Tätigen) auf Seite von Bauwilligen gesehen wird.

#### B.1.5 Klimaanpassung (Kapitel 3.1.5)

[...]

Stellungnahme:

> Grundsätzlich haben die Festlegungen voraussichtlich eine positive Wirkung auf die Umwelt und sind grundsätzlich geeignet, langfristig Umweltbeeinträchtigung abzubauen.

> Die Stadt Aschaffenburg hat die Dringlichkeit der Klimaanpassung im Blick. Die Grundsätze finden bereits bei der Überplanung von bestehenden Freiflächen- und Gebäudestrukturen sowie bei Stadtentwicklungsmaßnahmen, bei der Konzeption von Neubaugebieten und im Rahmen der Bauleitplanung im bestmöglichen Sinne Berücksichtigung. Aschaffenburg hat zudem seit ein paar Jahren eine eigene Klimaschutzmanagerin im Amt für Stadtplanung und Klimamanagement in Ihren Reihen, um auch zukünftig noch stärker den Focus der Klimaanpassung in der Stadtentwicklung zu verankern.

> Gerade die genannten baulichen und grünordnerischen Regelungen / Maßnahmen zur Klimaanpassung in Bebauungsplänen zeigen nur dann eine positive Wirkung auf die Umwelt, wenn ; die Umsetzung der Regelungen und Maßnahmen in der Realisierung von Bauvorhaben auch konsequent verfolgt und überwacht wird.

> Es sollte dargestellt werden, dass der Grundsatz 3.1.5-03 „sollen bereits existierende Grün- und Gewässerstrukturen in den Siedlungsbereichen erhalten werden sowie nach Möglichkeit erweitert und von baulichen Nutzungen freigehalten werden“ nicht im Widerspruch zum Ziel 3.1.2-02 der „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ steht. Es kann dadurch der Eindruck entstehen, dass unbebaute Grundstücke im Innenbereich, die aktuell z.B. Blüh- oder Streuobstwiese ist, nicht für eine Innenentwicklung zur Verfügung steht. Dieser Konflikt ist im weiteren Planungsprozess zur Neufassung des Kapitels 3.1

die zu späterem Zeitpunkt erschlossen und bebaut wurden, sind aus diesem Grund über die Karte nicht als solche abgebildet, sondern noch als „Ausgleichsraum“ dargestellt. Eine vollständige Aktualisierung der Karte, wie erbeten, ist nicht möglich. Denn die Daten werden vom LfU verwaltet und wurden bislang seit Veröffentlichung nicht mehr in überarbeiteter Fassung herausgegeben. Insofern können keine jüngeren Daten als Grundlage für die Karte verwendet werden. Zudem gibt es keine alternativen Quellen, die Daten für Bayern in gleicher Qualität bieten.

Um den Stand der Daten transparent zu machen, soll auf diesen an entsprechender Stelle in der Schutzgutkarte Klima / Luft hingewiesen werden. Zudem wird ein textlicher Hinweis in den Begründungen zu den Grundsätzen 3.1.4-03 sowie 3.1.5-03 und 04 wie folgt ergänzt. „Hinweis: Die Schutzgutkarte Klima / Luft basiert auf Daten des Landesamtes für Umwelt, welche im Oktober 2021 veröffentlicht wurden. Baugebiete, die zu einem späteren Zeitpunkt erschlossen und bebaut wurden, sind daher in der Karte nicht als solche abgebildet, sondern noch als „Ausgleichsraum“ dargestellt.“

#### Zur Tekturkarte 10b zu Karte 2:

Die positive Würdigung der Unteren Naturschutzbehörde zur Tekturkarte 10b zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ mit Blick auf die entfallende Festlegung zur Siedlungsentwicklung wird zur Kenntnis genommen.

#### Beachtung der EU-Verordnung über die Wiederherstellung der Natur (WVO) 2024/1991

Zentrales Instrument zur Umsetzung der WVO sind die nationalen Wiederherstellungspläne, die alle Mitgliedstaaten erstellen müssen. In den nationalen Wiederherstellungsplänen formulieren die Staaten die Maßnahmen und finanziellen Mittel, mit denen sie die Ziele der WVO erreichen wollen und in welchem Zeitrahmen. Die Mitgliedstaaten müssen bis zum 1. September 2026 die Entwürfe ihrer nationalen Wiederherstellungspläne an die EU-Kommission übermitteln. In der anschließenden Konsolidierungsphase finalisieren die Mitgliedstaaten ihre Entwürfe unter Berücksichtigung der Kommissionsauffassung und verabschieden ihren nationalen Wiederherstellungsplan spätestens drei Jahre nach dem Inkrafttreten der Verordnung (Quelle: BMUKN 2025; BfN 2025).

Bislang liegen dem Regionalen Planungsverband Bayerischer Untermain keine Maßnahmenpläne vor, die nachrichtlich in die vorliegenden Fortschreibungsunterlagen

„Siedlungsstruktur“ zu lösen.

## **2. Stellungnahme des Amts für Stadtplanung und Klimamanagement — Sachgebiet 615 — Klima und Nachhaltigkeit**

Das Sachgebiet Klima und Nachhaltigkeit begrüßt die Neufassung des Regionalplans im Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“.

Insbesondere die Ziele „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ (3.1.2 02 Z), „Sparsamer Umgang mit Grund und Boden“ (3.1.3 01 Z), „Entgegenwirken bei der Entstehung langfristig bestehender, privater Baulücken“ (3.1.1 05 Z) sowie die Grundsätze „Planung von ausreichend Grünstrukturen sowie Infrastrukturen zur Wasserrückhaltung und -wiederverwendung in Gewerbegebieten“ (3.1.4 03 G) und sämtliche Grundsätze des Kapitel 3.1.5 „Klimaanpassung“ werden befürwortet.

Hinweis: Im Textteil heißt es in Kapitel 3.1.5 04 G: „Bei der Planung von Baugebieten sollen Kaltluftleitbahnen und Ausgleichsräume berücksichtigt werden, insbesondere im Verdichtungsraum Aschaffenburg.“ In der „Begründungskarte — Schutzgutkarte Klima/Luft“ sind jedoch die Neubaugebiete „Anwandeweg“ und „Rotäcker“ nicht als Wohngebiete berücksichtigt. Das Baugebiet „Anwandeweg“ ist als nächtlicher „Ausgleichsraum von sehr. hoher Bedeutung“, das Baugebiet „Rotäcker“ als nächtlicher „Ausgleichsraum von hoher Bedeutung“ für die umliegenden, belasteten Siedlungsräume dargestellt. Vor Veröffentlichung der Karte wäre eine Aktualisierung wünschenswert, zumal der Verdichtungsraum Aschaffenburg im Textteil explizit genannt wird.

Die Neufassung des Kapitels 5.1 „Mobilität“ wird zur Kenntnis genommen. Ausdrücklich begrüßt werden die Grundsätze zur Stärkung des ÖPNV in Kapitel 5.1.3 sowie die Grundsätze und Ziele zum Ausbau des Radwegenetzes in Kapitel 5.1.5. Kritisch gesehen wird der Grundsatz 5.1.6 01 G, der ausdrücklich den Ausbau und die Weiterentwicklung des bayernhafens Aschaffenburg fordert: Das Gebiet des bayernhafens ist bereits ein klimatischer Hotspot, etliche Grundstücke sind vollständig versiegelt. Begrünungsmaßnahmen zur Klimaanpassung oder die Verwendung von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien können nicht beauftragt werden, da kein Bebauungsplan mit entsprechenden Vorgaben besteht. Mit der Grundsatzfassung zu Ausbau und Weiterentwicklung wird die Position des bayernhafens im Hinblick auf die maximale

übernommen werden könnten. Laut öffentlichen Informationen des zuständigen Bundesumweltministeriums wird die finale Fassung des nationalen Wiederherstellungsplans für Deutschland erst im September 2027 fertiggestellt sein. Insofern ist eine Berücksichtigung konkreter Maßnahmen der WVO für die vorliegende Fortschreibung noch nicht möglich. Letztlich besteht zum jetzigen Zeitpunkt auch keine Verpflichtung, die aus der WVO abgeleiteten Wiederherstellungspläne in die Regionalplanung zu überführen.

Dem Umweltbericht, welcher der 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Unterrhein angehängt ist, lässt sich allerdings entnehmen, dass sich durch die vorgenommene Änderung des Regionalplans überwiegend positive Effekte auf die natürlichen Schutzgüter ergeben werden. Zukünftige Umweltauswirkungen durch Siedlung und Gewerbe werden durch die neuen Festlegungen insgesamt verringert. Die Festlegungen im Kapitel 3.1 sind also geeignet, langfristig zum Abbau von Umweltbeeinträchtigungen beizutragen. Sie zahlen damit auch auf das Ziel der EU-Verordnung ein, die biologische Vielfalt langfristig zu erhalten.

## **Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“**

### **Zu Kapitel 5.1.2.2 Schieneninfrastruktur – Bestandssicherung und Ausbauziele**

Die Hinweise und positive Würdigung zu Ziel 5.1.2.2-05 Trassensicherung der verkehrlichen Nachnutzung der Bachgaubahn werden zur Kenntnis genommen.

### **Zu Kapitel 5.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr**

Die positive Würdigung wird zur Kenntnis genommen.

Zu G 5.1.3-02 On-Demand-Verkehr: Der Anregung den Grundsatz redaktionell zu ändern und umzustellen, um die Lesbarkeit zu erhöhen, wird gefolgt. Neue Beachtens- oder Berücksichtigungspflichten ergeben sich hierdurch nicht. Der Grundsatz wird geändert in: „On-Demand-Verkehr soll bedarfsgerecht entwickelt werden. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit gilt dies insbesondere in kleineren Ortschaften abseits der Hauptachsen im Ländlichen Raum ergänzend zum Regionalbusangebot.“ Dementsprechend wird auch die Begründung zum G 5.1.3-02 sinngemäß angepasst: „Das Regionalbusangebot soll um On-Demand-Angebote (z.B. in Form von klassischen Großraum-Taxis, mit speziell für diesen Einsatzzweck entwickelten Fahrzeugen oder

<p>Flächennutzung und -versiegelung gestärkt.</p> <p><b>3. Stellungnahme des Amtes für Stadtplanung und Klimamanagement — Sachgebiet 611 — Verkehrsplanung</b></p> <p>Im Kapitel 5.1.2 zum Schienenverkehr ist unter 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele im Ziel 05 der Trassenverlauf der ehemaligen Schienenstrecke zwischen Aschaffenburg-Süd und Großostheim- Nord genannt = Bachgautalbahn. Nach Lage der vorliegenden Gutachten ist eine Reaktivierung aktuell nicht sinnvoll und stattdessen ein Schnellbus / Busbeschleunigung die sinnvollere Alternative. Ein Gutachten zur Busbeschleunigung wird aktuell erstellt und wurde seitens des Marktes Großostheim beauftragt (gemeinsam mit der Stadt Aschaffenburg). Die Trasse weiterhin zu sichern ist richtig und deshalb kann der Absatz bestehen bleiben.</p> <p>Es wird vorgeschlagen, im Kapitel zum Öffentlichen Personennahverkehr 5.1.3 den Grundsatz 05 folgendermaßen umzuformulieren: - „On-Demand-Verkehr soll bedarfsgerecht entwickelt werden. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit gilt dies insbesondere ergänzend zum Regionalbusangebot in kleineren Ortschaften abseits der Hauptachsen im ländlichen Raum.“ - Bei Grundsatz 5.1.3 06 soll vor dem Wort „emissionsfrei“ jeweils das Wort „lokal“ ergänzt werden.</p> <p>Es wird vorgeschlagen, im Kapitel zur Straßeninfrastruktur 5.1.4 den Grundsatz 04 folgendermaßen zu ergänzen: - „Auf eine Änderung des bundesgesetzlichen Rahmens ist hinzuwirken. Dieser verhindert vielfach sinnvolle Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.“</p> <p>Es wird vorgeschlagen, im Kapitel zum Radverkehr 5.1.5 den Grundsatz 01 folgendermaßen umzuformulieren: - Das überregionale Radwegenetz soll weiterentwickelt sowie einheitliche und bedarfsgerechte Standards bekommen. Dies gilt insbesondere für Alltags-Radverkehrsverbindungen im Radverkehrsnetz Bayern. Siehe <a href="https://radland-bayern.de/radverkehr/radverkehr-alltagsnetz/">https://radland-bayern.de/radverkehr/radverkehr-alltagsnetz/</a> - Das touristische „Bayernnetz für Radler“ ist vergleichsweise unwichtig.</p>	<p><i>mit autonom fahrenden Kleinfahrzeugen) weiter ergänzt werden. Dies kann insbesondere in kleineren Ortschaften abseits der Hauptachsen dazu dienen, diese zu erschließen und an die nächstgelegenen Mobilitätsknoten und Ankerpunkte anzubinden.“</i></p> <p>Weitere Änderungen am G 5.1.3-02 sind nicht veranlasst.</p> <p>Hinsichtlich G 5.1.3-06 zum emissionsfreien ÖPNV wird der Anregung zur Integration des Wortes „lokal“ gefolgt, um zu konkretisieren, dass die Fahrzeuge in der Nutzung emissionsfrei sein sollen. Der Grundsatz wird geändert in: <i>„Ein lokal emissionsfreier Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) soll angestrebt werden. Hierzu gehört neben lokal emissionsfreien Fahrzeugen auch die Schaffung entsprechender Ladeinfrastruktur sowie der Umbau von Betriebshöfen.“</i> Dementsprechend wird auch die Begründung zu G 5.1.3-06 geändert: <i>„Lokal emissionsfreie Mobilität, insbesondere im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), gilt als ein wesentliches Element beim Übergang zu einem nachhaltigeren städtischen und ländlichen Verkehrssystem.“</i></p> <p>Weitere Änderungen am G 5.1.3-06 sind nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.4 Straßeninfrastruktur</b></p> <p>Hinsichtlich 5.1.4-04 zur Reduzierung von Geschwindigkeiten wird der Anregung zur Ergänzung nicht gefolgt, da es sich hierbei um eine Bewertung und einen politischen Auftrag handelt. Derartige Aussagen entziehen sich der Regelungskompetenz des Regionalplans.</p> <p>Es sind keine Änderungen am G 5.1.4-04 veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.5 Radverkehr</b></p> <p>Die positive Würdigung und der Umformulierungsvorschlag den Grundsatz 5.1.5-01 betreffend wird zur Kenntnis genommen. Da der Grundsatz 5.1.5-01 den Grundsatz 4.4 LEP konkretisiert und auch hier den Begriff „Radwegenetz“ verwendet, wird dies redaktionell geändert, um die Lesbarkeit zu erhöhen. Neue Beachtens- oder Berücksichtigungspflichten ergeben sich hierdurch nicht.</p> <p><i>„Das Radwegenetz soll, auch im Sinne des Klima- und Umweltschutzes, erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Das überregionale Radwegenetz soll einheitliche Standards erhalten. Dies gilt insbesondere für Alltags-Radverkehrsverbindungen im</i></p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Es wird vorgeschlagen, im Kapitel zum Radverkehr 5.1.5 das Ziel 02 folgendermaßen zu ergänzen:  - vor den beiden genannten Abschnitten soll ergänzt werden „In der Region Bayerischer Untermain sind folgende Radschnellverbindungen im Ausbauplan des Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: siehe <a href="https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/ausbauplan_radschnellverbindungen_barrierefrei.pdf">https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/ausbauplan_radschnellverbindungen_barrierefrei.pdf</a>.  [...]</p> <p>Anlagen: .  Anlage 1: Stellungnahme des Amtes für Umwelt und Verbraucherschutz — Untere Naturschutzbehörde  Anlage 2: Stellungnahme des Amtes für Umwelt und Verbraucherschutz — Untere Immissionsschutzbehörde</p> <p>ANLAGE 1  [...]  <b>Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde der Stadt Aschaffenburg</b>  Sachverhalt:</p> <p>Die Untere Naturschutzbehörde als Träger öffentlicher Belange wurde im Rahmen der Änderungen der Regionalplans beteiligt. Mit dem vorliegenden Änderungsentwurf ist beabsichtigt, die Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ vollständig neu zu fassen.  Es wird begrüßt, dass die in der Tekturkarte 10b zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ dargestellten Maßnahmen nicht mehr umgesetzt werden. Das betrifft die Siedlungsentwicklung im Bereich der Glattbacher sowie die Aufhebung des Ausbaus der A 3, der Verlegung der B 26 und der StaatsstraRe St2309.</p> <p>Die nachfolgend aufgeführten Punkte sind für die Belange des Naturschutzes von Bedeutung.</p> <p><b>1. Siedlungsstruktur (Wohnbebauung und Gewerbe)</b>  Bei der geplanten Siedlungsentwicklung zur Wohnbebauung und bei der Aus-</p>	<p><u>Radverkehrsnetz Bayern. Dabei soll in Abstimmung mit den Landkreisen und den örtlichen Konzepten der Alltagsradverkehr, vor allem die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Schulen, Versorgungseinrichtungen und Erholungsräumen, verbessert werden. Das „Bayernnetz für Radler“ soll weiterentwickelt und einheitlich beschildert werden sowie an die Fernradrouten der Nachbarländer anschließen.“</u>  Dementsprechend wird auch die Begründung zu G 5.1.5-01 redaktionell angepasst: <u>„Gemäß den Grundsätzen in 4.4 LEP Abs.1 und Abs. 3 soll das Radwegenetz, insbesondere das dem Alltagsradverkehr dienende Radverkehrsnetz Bayern und auch das „Bayernnetz für Radler“ erhalten, ausgebaut und gesichert werden.“</u>  Auf Grundlage von zwischenzeitlich von der Landesbaudirektion zugeleiteten Entwürfe für das Radverkehrsnetz Bayern wird in der Begründung außerdem ein Absatz ergänzt und das Wort Radverkehrsnetz durch Radwegenetz redaktionell angepasst: <u>„Dabei sind sowohl das lokale, regionale als auch das überregionale Radwegenetz wesentlich und soll weiterentwickelt werden. Die im Radverkehrsnetz Bayern identifizierten Netzlücken der Region sollen behoben werden. Angesichts der wachsenden Erreichbarkeiten durch Elektrofahrräder sind beim weiteren Ausbau des Radwegenetzes verstärkt überörtliche Verkehre zu berücksichtigen.“</u>  Weitere Änderungen an G 5.1.5-01 sind nicht veranlasst.</p> <p>Der Anregung das Ziel 5.1.5-02 um einen Verweis/Link auf den Ausbauplan für Radschnellverbindungen zu ergänzen, wird nicht gefolgt. Ein derartiger Verweis findet sich bereits in der Begründung zu Ziel 5.1.5-02. Dies ist gemäß der Regelungskompetenz des Regionalplans die passende Stelle, um eine solche Information zu integrieren. Es sind keine Änderungen am Ziel 5.1.5-02 veranlasst.</p> <p>Der Hinweis zur Brückenverbindung Sulzbach am Main und Niedernberg (vgl. Z 5.1.5-05) hinsichtlich der Nutzbarkeit der Überwegung an der Schleuse Obernau wird zur Kenntnis genommen. Eine derartige Regelung entzieht sich der Regelungskompetenz des Regionalen Planungsverbandes. Daher ist keine Änderung am Ziel 5.1.5-05 veranlasst.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>weisung von Gewerbegebieten innerhalb der Stadtgrenzen sollte die EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur (EU-V 2024/ 1991) in Hinblick auf den Erhalt und der Entwicklung der städtischen Ökosysteme beachtet werden.</p> <p>Kurz zusammengefasst ist ein Teilziel dieser Verordnung die Sicherung und Verbesserung der städtischen Ökosysteme. Bis 2030 dürfen keine Nettoverluste an Grünflächen (Parks, Friedhöfe, Gärten, Brachflächen, Wälder etc. innerhalb der Stadtgrenze) und Baumkronenflächen erfolgen. Jeder Verlust an Grünflächen oder Baumkronenflächen im Stadtgebiet muss entsprechend kompensiert werden, unabhängig davon, ob er durch Neubauprojekte oder andere Nutzungsänderungen entsteht. Ab 2031 müssen gemäß der Verordnung die Grünflächen und der Baumantell im Stadtgebiet erhöht werden. Diese Verordnung vom 18.08.2024 ist direkt und unmittelbar verpflichtend für alle EU-Mitgliedsstaaten.</p> <p>(Anmerkung: nach EU-Definition gilt als städtisches Ökosystem — die gesamte „urbane Zone“ der Stadt, nicht nur der Verwaltungsraum.)</p> <p>Auf Basis der Vorgaben der EU-Verordnung können auch die Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter im Umweltbericht konkreter eingeschätzt werden.</p> <p><b>2. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur</b></p> <p>Die Schwerpunkte beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden in der Neufassung auf den Schienen- und Radwegeverkehr gelegt. Bessere verkehrliche Anbindungen im Personennahverkehr können Anreiz für den Umstieg auf Schiene und Rad als alternative Verkehrsmittel bewirken und erheblich zur Verringerung der Emissionen, zur Reduzierung der Luftverschmutzung beitragen.</p> <p>Die verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Die Erweiterung des Schienennetzes und die Ausbaumaßnahmen an den Straßen B 469 und B 26 bewirken jedoch den Verlust von Grünflächen unterschiedlichster ökologischer Qualitäten. Auf den nachfolgenden Planungsebenen wären diese Auswirkungen durch die Trassenverläufe zu</p>	<p><b>Zu Kapitel 5.1.6 Binnenschifffahrt und Häfen</b></p> <p>Die kritischen Hinweise zum Ausbau und zur Weiterentwicklung des bayernhafens im Hinblick auf die Flächennutzung und Flächenversiegelung wird zur Kenntnis genommen. Zum Grundsatz 5.1.6-01 zum Ausbau und zur Weiterentwicklung des bayernhafens wird festgehalten, dass seitens des Regionalplans keine Regelungskompetenz für bestehende Bauflächen besteht. Da Ziel 4.1.1 LEP festlegt, die Verkehrsinfrastruktur durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen und gemäß Grundsatz 1.3.2 LEP bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen Anpassungen an den Klimawandel erfolgen sollen, wird der Anregung zur Begrünung und Klimaanpassung gefolgt.</p> <p>Der Grundsatz wird in der Begründung ergänzt durch den Absatz: <u>„Bei dem Ausbau und der Modernisierung des Hafens sollen Maßnahmen zur Mehrfachnutzung von Flächen und zur Klimaanpassung in Betracht gezogen werden. In diesem Zusammenhang wird auf G 3.1.4-02 Mehrfachnutzung von Flächen und G 3.1.4-03 Klimaanpassung in Gewerbegebieten verwiesen, die sich auch im Rahmen des Ausbaus des bayernhafens eignen.“</u></p> <p>Weitere Änderungen an der Festlegung G 5.1.6-01 sind nicht veranlasst.</p> <p><b>Hinweise zum Immissionsschutz und Naturschutz</b></p> <p>Die Hinweise zum Immissionsschutz und Naturschutz bzw. zur Flächenversiegelung werden zur Kenntnis genommen. Sie beziehen sich einerseits auf Maßgaben für die Genehmigungsplanung. Die weitergehende Prüfung immissionsschutzrechtlicher und naturschutzfachlicher Belange bleibt anschließenden Genehmigungsverfahren vorbehalten, an welchen die zuständige Fachbehörde zu beteiligen ist. Andererseits liegen den im Regionalplan festgelegten oder nachrichtlich übernommenen Raumnutzungen raumordnerische Konzeptionen zu Grunde, die zum Ziel haben, die Verkehrsinfrastruktur raumstrukturell möglichst effektiv zu gestalten, was regelmäßig auch im Hinblick auf die Umweltschutzgüter in den nachgelagerten Verfahren zu optimierten Standorten und Trassen führt. Die Hinweise sind außerdem relevant für den Umweltbericht. Die Bewertungen der Maßnahmen spiegeln sich in den Aussagen im Umweltbericht wider.</p> <p>Die Anregungen führen daher zu keiner Änderung an den vorgelegten Unterlagen. Hinsichtlich des Immissionsschutzes wird zusätzlich auf die Abwägung zu den Stellungnahmen <a href="#">ID024</a>, <a href="#">ID028</a>, <a href="#">ID039</a>, <a href="#">ID106</a>, <a href="#">ID107</a> und <a href="#">ID109</a> verwiesen, wonach in der</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>minimieren.</p> <p>Radwegenetz</p> <p>Der Ausbau des Radwegenetzes soll den Aufbau von Radschnellverbindungen von Hanau über Mainaschaff nach Aschaffenburg und weiter nach Hösbach umfassen. Ergänzend sind Radvorrangrouten entlang des Mains beidseitig bis nach Miltenberg sowie in Richtung Großostheim, Grünmorsbach und Glattbach vorgesehen.</p> <p>Der Ausbau der Radwegeinfrastruktur ist einerseits positiv zu bewerten, andererseits erfolgen Im Rahmen der Ausbaumaßnahmen neue Flächenversiegelungen insbesondere im Außenbereich durch die Erweiterung des Radwegenetzes. Die Ausbaumaßnahmen der geplanten Trassenverläufe gehen mit dem Verlust bzw. der Reduzierung von ökologisch wertvollen Flächen und der Zerschneidung von Habitatflächen einher, mit negative Auswirkungen auf die Biodiversität der heimischen Flora, Fauna.</p> <p>Die geplanten größeren Wegebreiten (Neuversiegelung) der Radverkehrsflächen sollten aus naturschutzfachlichen Gründen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden. Auf den nächsten Planungsebenen wäre dafür eine Bedarfsermittlung hinsichtlich der Nutzungsintensivität sinnvoll.</p> <p>Schlussbemerkung: Die Vorgaben der EU-Verordnung 2024/1991 vom 18. August 2024 zur Wiederherstellung der Natur ist rechtlich für alle Ebenen bindend. Es wird empfohlen diese Vorgaben bereits im Planungsprozess auf der Planungsebene des Regionalplans und des Umweltberichts mit einzubeziehen, um negative Umweltauswirkungen frühzeitig zu berücksichtigen, entsprechend zu minimieren und Verstöße gegen die Verordnung zu vermeiden.</p> <p>ANLAGE 2 [...] Fachtechnische Stellungnahme zum Immissionsschutz Der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes Bayerischer Untermain hat am 25.07.2025 beschlossen, die Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</p>	<p>Begründung zu den Festlegungen zu Ausbaumaßnahmen des SPNV, des Güterverkehrs und der Straßeninfrastruktur der Aspekt des Lärmschutzes stärker hervorgehoben wird. Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p> <p><b>Beachtung der EU-Verordnung über die Wiederherstellung der Natur (WVO) 2024/1991</b></p> <p>Zentrales Instrument zur Umsetzung der WVO sind die nationalen Wiederherstellungspläne, die alle Mitgliedstaaten erstellen müssen. In den nationalen Wiederherstellungsplänen formulieren die Staaten die Maßnahmen und finanziellen Mittel, mit denen sie die Ziele der WVO erreichen wollen und in welchem Zeitrahmen. Die Mitgliedstaaten müssen bis zum 1. September 2026 die Entwürfe ihrer nationalen Wiederherstellungspläne an die EU-Kommission übermitteln. In der anschließenden Konsolidierungsphase finalisieren die Mitgliedstaaten ihre Entwürfe unter Berücksichtigung der Kommissionsauffassung und verabschieden ihren nationalen Wiederherstellungsplan spätestens drei Jahre nach dem Inkrafttreten der Verordnung (Quelle: BMUKN 2025; BfN 2025).</p> <p>Bislang liegen dem Regionalen Planungsverband Bayerischer Untermain keine Maßnahmenpläne vor, die nachrichtlich in die vorliegenden Fortschreibungsunterlagen übernommen werden könnten. Laut öffentlichen Informationen des zuständigen Bundesumweltministeriums wird die finale Fassung des nationalen Wiederherstellungsplans für Deutschland erst im September 2027 fertiggestellt sein. Insofern ist eine Berücksichtigung konkreter Maßnahmen der WVO für die vorliegende Fortschreibung noch nicht möglich. Letztlich besteht zum jetzigen Zeitpunkt auch keine Verpflichtung, die aus der WVO abgeleiteten Wiederherstellungspläne in die Regionalplanung zu überführen.</p> <p>Dem Umweltbericht, welcher der 19. VO zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain angehängt ist, lässt sich allerdings entnehmen, dass sich durch die vorgenommene Änderung des Regionalplans überwiegend positive Effekte auf die natürlichen Schutzgüter ergeben werden. Zukünftige Umweltauswirkungen durch Mobilität und Verkehrsinfrastruktur werden durch die neuen Festlegungen insgesamt verringert. Die Festlegungen im Kapitel 5.1 sind also geeignet, langfristig zum Abbau von Umweltbeeinträchtigungen beizutragen. Sie zahlen damit auch auf das Ziel der EU-Verordnung ein, die biologische Vielfalt langfristig zu erhalten.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans fortzuschreiben und das dafür erforderliche Beteiligungsverfahren durchzuführen. Die Untere Immissionsschutzbehörde der Stadt Aschaffenburg wurde als TÖB beteiligt und gibt nachfolgende Stellungnahme ab, die in die Gesamtstellungnahme der Stadt Aschaffenburg einfließen wird.</p> <p>Situationsbeschreibung [...]</p> <p>Hinsichtlich des Immissionsschutzes im Stadtgebiet Aschaffenburg erscheinen folgende Punkte relevant:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. neuer Regionalbahn-Haltepunkt: Aschaffenburg-Strietwald</li> <li>2. Im Schienenfernverkehr soll die Strecke Hanau-Aschaffenburg-Laufach drei- bis viergleisig ausgebaut werden, um den schnellen Personenfernverkehr, den langsamen Personennahverkehr und den intensiven Güterverkehr zu entflechten. Ziel ist eineinhalbstündliche Bedienung der Strecke Frankfurt-Aschaffenburg-Würzburg mit schnellen Regionalexpress-Zügen.</li> <li>3. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Aschaffenburg-Miltenberg bei gleichzeitiger Erhöhung der Taktfrequenz und Elektrifizierung der Strecke.</li> <li>4. Als redundante Anbindung des Hafengebiets soll am Bayernhafen eine zweite Schienenanbindung geschaffen werden</li> <li>5. Sicherung der Bahntrasse nach Großostheim (Bachgaubahn)</li> <li>6. Vierstreifiger Ausbau der B26 bis zur B469</li> <li>7. Der Ausbau des Radwegenetzes umfasst den Aufbau von Radschnellverbindungen von Hanau über Mainaschaff nach Aschaffenburg und weiter nach Hösbach. Ergänzend sind</li> </ol> <p>Radvorrangrouten entlang des Mains beidseitig bis nach Miltenberg sowie in Richtung Großostheim, Grünmorsbach und Glattbach vorgesehen. Dadurch soll das Fahrrad als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr auf Entfernungen bis zu 15 Kilometern gestärkt werden.</p> <p>Beurteilung</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. neuer Regionalbahn-Haltepunkt: Aschaffenburg-Strietwald:</li> </ol> <p>Bei der vorliegenden Planung kann es durch das Bremsen und Anfahren der Züge, Lautsprecherdurchsagen am Bahnsteig etc. zu erhöhten Lärmemissionen kommen.</p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>2. Im Schienenfernverkehr soll die Strecke Hanau-Aschaffenburg-Laufach drei- bis viergleisig ausgebaut werden, um den schnellen Personenfernverkehr, den langsamen Personennahverkehr und den intensiven Güterverkehr zu entflechten. Ein Ziel ist eine halbstündliche Bedienung der Strecke Frankfurt-Aschaffenburg-Würzburg mit schnellen Regionalexpress-Zügen:</p> <p>Der Ausbau von Hanau nach Aschaffenburg soll viergleisig und von Aschaffenburg nach Laufach dreigleisig ausgebaut werden. Dadurch wird die Trasse näher an immissionsschutzrelevante Bebauungen heranrücken. Gleichzeitig wird der Bahnverkehr durch die zusätzlichen Gleise und die Verkürzung des Taktes zunehmen. Diese drei Punkte lassen eine Erhöhung der Lärmemissionen erwarten.</p> <p>3. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Aschaffenburg Miltenberg bei gleichzeitiger Erhöhung der Taktfrequenz und Elektrifizierung der Strecke: Durch den Ausbau und die Erhöhung der Frequenz wird es zu einer Erhöhung der Zugzahlen kommen. Dadurch werden die Lärmemissionen steigen. Die Elektrifizierung der Strecke kann: durch den Antrieb mit Elektro-Lokomotiven bzw. — Triebwagen zu einer Verringerung der Lärmemissionen führen.</p> <p>4. Als redundante Anbindung des Hafengebiets soll am Bayernhafen eine zweite Schienenanbindung geschaffen werden</p> <p>Je nach Lage der zweiten Schienenanbindung kann sich diese Änderung positiv auf den innerstädtischen Bahnlärm auswirken. In der weiteren Entwicklung könnte aber es aber zu einer Erhöhung des Güterverkehrs im Hafenbahnhof kommen. Sofern die zweite Anbindung parallel zum vorhandenen Bahnanschluss geführt werden sollte, sind bei zunehmendem Güterverkehr mehr Lärmemissionen zu erwarten. Entlang des Park Schönbuschs ist das „Ruhige Gebiet“ im Park Schönbusch gemäß Lärmaktionsplan zu beachten.</p> <p>5. Sicherung der Bahntrasse nach Großostheim (Bachgaubahn): als Alternative zum motorisierten Individualverkehr kommt eine mögliche zukünftige verkehrliche Nutzung für den Schienenverkehr, als Bustrasse oder als Rad-schnellverbindung in Betracht: Eine nennenswerte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hätte auf der Straße geringere Verkehrslärmemissionen zur Folge. Schienen- oder Busverkehr auf dieser Trasse führt zu neuen Verkehrslärmemissionen, sofern sich der Schienen- oder Busverkehr auf vorhan-</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>denen Trassen/Straßen fortsetzt, führt es dort zu zusätzlichen Verkehrslärmemissionen. Entlang des Park Schönbuschs ist das „Ruhige Gebiet“ im Park Schönbusch gemäß Lärmaktionsplan zu beachten.</p> <p>6. Vierstreifiger Ausbau der B26 bis zur B469</p> <p>Durch den Ausbau der B26 wird es zu Erhöhungen der Lärmimmissionen im Bereich Friedhof und Kleingartenanlage sowie im Park Schönbusch kommen. Insbesondere das „Ruhige Gebiet“ im Park Schönbusch ist gemäß Lärmaktionsplan zu beachten.</p> <p>7. Der Ausbau des Radwegenetzes umfasst den Aufbau von Radschnellverbindungen von Hanau über Mainaschaff nach Aschaffenburg und weiter nach Hösbach. Ergänzend sind Radvorrangrouten entlang des Mains beidseitig bis nach Miltenberg sowie in Richtung Großostheim, Grünmorsbach und Glattbach vorgesehen. Dadurch soll das Fahrrad als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr auf Entfernungen bis zu 15 Kilometern gestärkt werden.</p> <p>Sofern Teile des motorisierten Individualverkehrs auf das Fahrrad umsteigen und sich der motorisierte Individualverkehr nennenswert reduziert, ist eine Verringerung der Lärmemissionen zu erwarten.</p> <p>Schlussbemerkung</p> <p>Inwieweit sich durch die Änderungen im Bereich Mobilität die Verkehrslärmemissionen konkret verändern, kann anhand dieser Planungsebene nicht beurteilt werden. In nachgelagerten, vertieften Planungen oder Genehmigungsverfahren gilt es die Änderungen im Verkehr zu prognostizieren und durch geeignete aktive und passive Schallschutzmaßnahmen die Schallimmissionen weitestgehend gering zu halten.</p> <p>Hinweis außerhalb des Immissionsschutzes</p> <p>Brückenverbindung zwischen Sulzbach am Main und Niedernberg für Rad- und Fußverkehr</p> <p>Die Rad- und Fußverkehrsverbindung über die Schleuse Obernau sollte im Regionalplan gesichert werden. Damit soll vermieden werden, dass nach dem Bau einer Brückenverbindung zwischen Sulzbach am Main und Niedernberg die RMD Rhein-Main-Donau GmbH die Verbindung über die</p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>Obernauer Schleuse als überflüssig ansieht und „die Obernauer“ die Brücken in Niedernberg oder Aschaffenburg nutzen müssen.</p> <p>[...]</p>	
<p>047</p> <p>1.1 Landkreise, kreisfreie Stadt</p> <p>Landratsamt Miltenberg</p> <p>17.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>zu der im Betreff genannten Planung nimmt das Landratsamt Miltenberg als Träger öffentlicher Belange wie folgt Stellung:</p> <p><b>A) Bauplanungs- und Bauordnungsrecht</b></p> <p>Die Überarbeitung und Neustrukturierung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans wird aus Sicht des Bauplanungs- und Bauordnungsrechts grundsätzlich begrüßt. Die einzelnen Ziele und Grundsätze wurden gegenüber der derzeit gültigen Fassung auf die wesentlichen Kernaussagen reduziert und bisweilen auftauchende inhaltliche Wiederholungen bereinigt. Gleichzeitig konnten neue fachlich relevante Aspekte ergänzt sowie Ausführungen, die bereits durch andere Fachstellen oder Gesetze abgedeckt sind, sinnvoll gekürzt werden. Bereits vorhandene Vorgaben wurden teilweise konkretisiert (z. B. Innen- vor Außenentwicklung, Wohndichte). Insgesamt stellt die neue Fassung ein hilfreiches und praxisnahes Werkzeug zur Berücksichtigung regionalplanerischer Zielsetzungen für die Bauleitplanung der Kommunen dar. Folgende Aspekte bitten wir im weiteren Verfahren zu berücksichtigen:</p> <p>Kapitel 3.1.1 — 03 Z Organische Siedlungsentwicklung Die Gemeinden Faulbach und Collenberg zählen nicht zu den zentralen Orten im Sinne der Regionalplanung. In der aktuellen Fassung des Regionalplans werden sie bislang aber hinsichtlich einer „über die organische Siedlungstätigkeit hinausgehende Siedlungstätigkeit“ gegenüber den anderen Orten ohne zentralörtliche Funktion privilegiert. Diese Sonderstellung ist im Entwurf nun nicht mehr abzulesen. Weder im Entwurf noch in der Begründung zur Verordnung dieser Änderung werden dahingehend Ausführungen getroffen.</p> <p>Kapitel 3.1.1 — 06 G Flächennutzungspläne In der Begründung zum Grundsatz wird auf die Planungshilfen für die Bauleitplanung p20/21 verwiesen. Diese wurden mittlerweile durch das Online-Nachschlagewerk unter <a href="https://www.planungshilfen.bayern.de/ersetzt">https://www.planungshilfen.bayern.de/ersetzt</a>.</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p>Die positiven Würdigungen zur Überarbeitung und Neustrukturierung des Kapitels 3.1. „Siedlungsstruktur“ werden zur Kenntnis genommen.</p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.1 Strategische Siedlungsentwicklung</b></p> <p>Zu Ziel 3.1.1-03: Das Kapitel 3.1 wird vollständig neu gefasst. Eine teilweise Übernahme bisheriger Festlegungen findet nicht bzw. nur dann statt, wenn sie sich auch aus dem zu Grunde liegenden REMOSI-Gutachten oder den Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms (LEP) ergeben. Dies ist für die Benennung überorganischer Siedlungsentwicklung jenseits der Zentralen Orte nicht der Fall. Stellungnahmen der benannten Gemeinden zu 3.1.1-03 liegen nicht vor.</p> <p>Es sind keine Änderungen an dem Ziel 3.1.1-03 veranlasst.</p> <p>Zu Grundsatz 3.1.1-06: Der Anregung wird gefolgt und die Begründung aktualisiert. Auf das neue Online-Nachschlagewerk wird verwiesen. Der Text wird wie folgt geändert: <i>„Gemäß der Planungshilfe für die Bauleitplanung p20/21 den digitalen „Planungshilfen für die Bauleitplanung“ des bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr soll der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan die Art der Bodennutzung in Grundzügen darstellen, die sich aus der beabsichtigten baulichen Entwicklung ergibt. Die Darstellung der Bauflächen ist auf den Bedarf eines Planungszeitraums von 10-15 Jahre auszurichten; daher wird die Überprüfung der Plangrundlagen und gegebenenfalls eine Neuaufstellung etwa alle 15 Jahre empfohlen (vgl. StMB 2021, S. 134 <a href="https://www.planungshilfen.bayern.de/">https://www.planungshilfen.bayern.de/</a>).“</i></p> <p>Weitere Änderungen an der Festlegung G 3.1.1-06 sind nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.2 Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung</b></p> <p>Zum System der Ziele 3.1.1-03 bzw. -04 und 3.1.2-01: Während die Ziele unter 3.1.1-03 und -04 eine Antwort auf das „Wie viel?“ der Siedlungsentwicklung liefern, beantwortet Ziel 3.1.2-01 das „Wo?“ der Siedlungsentwicklung. Neue Siedlungsvorhaben sind künftig vorrangig in den Hauptsiedlungsbereichen um die Mobilitätsknoten und</p>

<p>Kapitel 3.1.2 — 01 Z Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung i.V.m. Tekturkarte 10a</p> <p>In der Tekturkarte 10a wird den bestehenden Mobilitätsknoten und Ankerpunkten per Planzeichen und Verweis auf Z 3.1.2-01 eine „Eignung für stärkere Siedlungsentwicklung“ zugeordnet. Hier entsteht zumindest scheinbar ein Widerspruch zum Ziel 3.1.1-03/3.1.1-04, wonach die Gemeinden abhängig von ihrer zentralörtlichen Funktion organische oder überorganische Siedlungsentwicklung betreiben dürfen. Betrachtet man z.B. die Gemeinden Niedernberg und Großwallstadt, so sind diese als Grundzentren für eine überorganische Siedlungstätigkeit geeignet. Aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und Anbindung über die B469 erscheint dies auch durchaus sachgerecht. Nach der Tekturkarte 10a wird den Gemeinden jedoch mangels Mobilitätsknoten oder Ankerpunkt keine Eignung für stärkere Siedlungsentwicklung zugeordnet. Durch die Ziele unter den Kapiteln 3.1.1 und 3.1.2 entstehen zwei Systeme, die den Rahmen für das „ob“ gemeindlicher Siedlungstätigkeit stecken. Das Verhältnis dieser Ziele untereinander könnte durch entsprechende Ausführungen klargestellt werden.</p> <p>Kapitel 3.1.3 — 01 Z Siedlungsdichten</p> <p>Mit diesem Ziel werden für Neuausweisungen verbindliche Vorgaben zur Mindest-Brutto-Wohndichte (Indikator Wohneinheiten pro Hektar) gesetzt, die von der strukturellen Bedeutung der Gemeinde abhängig gemacht werden (Oberzentrum, Mittelzentrum, Grundzentrum, etc). Unklar ist, ob diesen Vorgaben Genüge getan wird, wenn sie als städtebauliche Überlegungen in den Begründungen der Bebauungspläne dargestellt werden oder, ob sie darin tatsächlich verbindlich festgesetzt werden müssen. Letzteres könnte das Problem aufwerfen, dass der Bauleitplanung zur Festlegung einer Mindestwohndichte nicht in allen Fällen geeignete Instrumente zur Verfügung stehen.</p> <p>Der Katalog aus Festsetzungsmöglichkeiten nach § 9 BauGB und der BauNVO deckt eine Mindestvorgabe von Wohneinheiten pro Grundstück nicht ab. Die Festsetzung entsprechend kleiner Baugrundstücke allein reicht nicht aus, um die Mindestmaße der Wohndichte einzuhalten. Es bleibt die Festsetzung über das Maß der baulichen Nutzung (GFZ, Vollgeschosse). Ob dies ausreicht, um eine Mindestwohndichte herbeizuführen, ist fraglich. Neue Wohngebiete werden in der Region häufig ausgewiesen, um die Nachfrage von Einheimischen für Einfamilienhäuser zu befriedigen. Die dabei gewählten</p>	<p>Ankerpunkte umzusetzen – egal, ob es sich um organische oder überorganische Ausweisungen handelt. Dies dient einer kompakten, abgestimmten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung (vgl. Grundsatz 3.1.2 Abs. 2 LEP) im Sinne einer Region der kurzen Wege, wie sie als Kernelement aus dem REMOSI-Gutachten hervorgeht. Hervorzuheben ist, dass Hauptsiedlungsbereiche nicht an Gemeindegrenzen enden. Der Mobilitätsknoten oder Ankerpunkt einer Kommune kann seine Wirkung auch auf Nachbarkommunen entfalten, wenn der von ihm ausgehende Hauptsiedlungsbereich (1.000 m Radius) die Gemeindegrenze überschreitet. Dabei muss gewährleistet sein, dass keine schwer überwindbaren Barrieren (z.B. Fluss, Autobahn, Eisenbahnlinie) die Erreichbarkeit des Mobilitätsknotens oder Ankerpunktes einschränken.</p> <p>Eine überorganische Siedlungsentwicklung ist den zentralen Orten der Region vorbehalten – auch wenn diese Kommunen (noch) über keinen Hauptsiedlungsbereich verfügen. Anderen Gemeinden ist die organische Siedlungsentwicklung vorgegeben (falls keine Ausnahme vorliegt), auch wenn sie über einen Hauptsiedlungsbereich verfügen. Das heißt, der Hauptsiedlungsbereich per se führt nicht dazu, dass eine überorganische Siedlungsentwicklung an dieser Stelle möglich wird. Insofern stehen die Ziele nicht im Widerspruch zueinander, sondern entfalten eine kombinierte Wirkung. Nachvollziehbar ist jedoch der Hinweis, dass die bisherige Benennung des Planzeichens sowie bestimmte Teile der Zielbegründung ggf. missverstanden werden können und, dass sie das Zielsystem nicht korrekt wiedergeben.</p> <p>Daher wird der Anregung gefolgt, das Verhältnis zwischen den Zielen verständlicher darzustellen. Im Zuge dessen erfolgt eine geeignetere Benennung des Planzeichens, welches bisher die „Eignung für stärkere Siedlungsentwicklung“ anzeigt (schwarzes Quadrat). Die Änderung erfolgt in der Legende zu Tekturkarte 10a. Das Planzeichen wird umbenannt in „Vorrangige Siedlungsentwicklung im Hauptsiedlungsbereich“.</p> <p>Das bereits in Klammern ergänzte, zugehörige Ziel 3.1.2-01 vermeidet, dass das Planzeichen fälschlicherweise Zielen aus dem Kapitel 3.1.1 zugeordnet werden kann. Die räumliche Beschränkung von Hauptsiedlungsbereichen durch schwer überwindbare Barrieren wird in der Begründung zu Ziel 3.1.2-01 wie folgt klargestellt:</p> <p><i>„Die Festlegung der Hauptsiedlungsbereiche unterliegt dabei der regionalplanerischen Unschärfe, welche sich durch den Maßstab 1:100.000 ergibt. Es handelt sich somit nicht um parzellenscharf abgegrenzte Gebiete. <u>Zudem ist bei jeder Bauleitplanung für die Wohn- und Gewerbenutzung innerhalb des Hauptsiedlungsbereichs zu beachten, dass eine gute fußläufige und fahrradbezogene Erreichbarkeit des nächsten Ankerpunktes oder Mobilitätsknotens gegeben ist und diese nicht durch schwer</u></i></p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Maße der baulichen Nutzung lassen in der Regel sowohl die Verwirklichung von Einfamilienhäusern als auch von kleineren Mehrparteienhäusern zu. Als verbindliche Möglichkeit bliebe den Gemeinden also die zwingende Festsetzung höherer Maße der baulichen Nutzung, ggf. in Teilbereichen der Wohngebiete. Ein nach dem Maß der baulichen Nutzung gegliedertes Wohngebiet in Einklang mit der Nachfragesituation zu entwickeln, dürfte in der Praxis eine nicht unerhebliche Herausforderung darstellen. Die Begründung des Ziels schließt mit einer Ausnahme, die die Berücksichtigung höherer Wohndichten in bestehenden Wohngebieten zulassen soll. Angesichts der eigentlich sehr konkreten Zahlenangaben des Ziels, bedarf es dazu unserer Auffassung noch weiterer Ausführungen, wie diese Ausnahme zu vollziehen wäre.</p> <p>B) Natur- und Landschaftsschutz Der Umweltbericht befasst sich ausgehend von der Art der Festlegung zur Siedlungsentwicklung mit der Prüfung der Umweltauswirkungen von allgemeinen, nicht räumlich konkretisierbaren Festlegungen. Konkrete bauliche Maßnahmen sind nicht Inhalt des Kapitels 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“. Die Prüfung möglicher Auswirkungen kann erst nach deren räumlicher Konkretisierung auf den nachfolgenden (Fach-) Planungsebenen erfolgen. Zudem erfolgen keine nachrichtlichen Übernahmen aus anderen geltenden Plänen oder Programmen, mit Ausnahme des LEP, bei welchem bereits eine Umweltprüfung stattgefunden hat. Von den verbalargumentativen Bewertungen möglicher Konflikte, im vorliegenden Fall wurden keine Auswirkungen prognostiziert, sind somit zunächst keine unmittelbaren Auswirkungen auf Naturschutzbelange zu erkennen. Dem Vorhaben wird hiermit ohne Auflagen naturschutzfachlich zugestimmt.</p> <p>C) Immissionsschutz Kapitel 5.1 „Mobilität“ - Güterverkehr auf den Schienenabschnitten im Landkreis Miltenberg Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer Erhöhung bzw. Intensivierung des Schienengüterverkehrs, insbesondere während der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr), bei den sehr geringen Abständen zwischen Schienenmitte und nächstgelegenen Wohnhäusern von teilweise nur 12 m bis 25 m, z.B. in Kleinwallstadt, in Bezug auf Schallimmissionen gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewährleistet sein könnten. Es wird daher angeregt ggf. erforderliche</p>	<p><u>überwindbare Barrieren (z.B. Fluss, Autobahn, Eisenbahnlinie) verhindert wird. Zudem wird ein Hauptsiedlungsbereich durch schwer überwindbare Barrieren (z.B. Fluss, Autobahn, Eisenbahnlinie) begrenzt, wenn dadurch eine unmittelbare fußläufige und fahrradbezogene Erreichbarkeit des nächsten Ankerpunktes oder Mobilitätsknotens auf kurzer Distanz verhindert wird. Gegebenenfalls müssen im Zuge der angestrebten Planung Fuß- und Radwege ausgebaut, neu angelegt oder Brücken errichtet werden, sodass auch das Gebiet jenseits der Barriere als Hauptsiedlungsbereich gewertet werden kann.“</u></p> <p>Die Wirkung von Hauptsiedlungsbereichen wird in Begründung zu Ziel 3.1.2-01 wie folgt klargestellt:</p> <p><u>„Die Wirkung eines Hauptsiedlungsbereichs ist nicht auf das Gemeindegebiet beschränkt, in welchem sein zugehöriger Mobilitätsknoten oder Ankerpunkt liegt. Dehnt sich der Hauptsiedlungsbereich über Gemeindegrenzen hinweg aus, beeinflusst er auch die entsprechende Nachbarkommune. Wird ein neuer Bahnhof eingerichtet bzw. ein weiterer Mobilitätsknoten in der Region entwickelt, entsteht damit ein zusätzlicher Hauptsiedlungsbereich um diesen neuen Knotenpunkt herum.</u></p> <p><u>Siedlungsentwicklung für Wohnen und Gewerbe in größerer Entfernung zu den Mobilitätsknoten und Ankerpunkten ist möglich, sofern es sich um kleinere Ortsabrundungen zur Deckung des örtlichen Bedarfs handelt (Orientierungswert: Geltungsbereich kleiner / gleich ein Hektar) oder die Planung in einer Kommune stattfindet, welche über keinen Hauptsiedlungsbereich <del>Mobilitätsknoten oder Ankerpunkt</del> verfügt. <u>In diesem Fall ist eine organische Siedlungsentwicklung zu begründen.“</u></u></p> <p>Diese Änderungen stellen letztlich auch die Situationen der angesprochenen Gemeinden Niedernberg und Großwallstadt verständlicher dar. Bei den aufgeführten Änderungen handelt es sich lediglich um Klarstellungen. Neue Beachtungspflichten ergeben sich dadurch nicht.</p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.3 Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen</b></p> <p>Zu Ziel 3.1.3-01: Die Empfehlung zur Umsetzung quantitativer Vorgaben für die Siedlungsdichte sind im REMOSI-Gutachten enthalten, welches gemäß dem Beschluss des Regionalen Planungsausschusses vom 19.11.2021 die Grundlage für die Fortschreibung des Kapitels „Siedlungsstruktur“ bildet. Die vorgeschlagenen Werte zur Mindest-Bruttowohndichte aus dem REMOSI-Gutachten sind in die Fortschreibungsunterlagen eingeflossen. Die Festlegung von Mindestwerten für die Siedlungsdichte</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Es wird empfohlen diese so nah wie möglich an den Orten zu treffen, an denen der Lärm entsteht. Ansonsten kommen die üblichen passiven Schallschutzmaßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern, die Dämmung von Wänden und Dächern sowie die Installation von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen in Frage.</p> <p>Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ Hier ist § 50 BImSchG zu beachten: „Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude, so weit wie möglich vermieden werden.“</p> <p>D) Bodenschutz Aus dem Umweltbericht kann entnommen werden, dass von den Festlegungen der Strategischen Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.1) in der Summe voraussichtlich eine positive Wirkung auf die Umweltausgeht. Sie sind grundsätzlich geeignet, langfristig Umweltbeeinträchtigung zu mindern und zu begrenzen. Insbesondere wird das Schutzgut Fläche/Boden profitieren. Das Kapitel Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen (Kapitel 3.1.3) berücksichtigt den sparsamen Umgang mit dem Schutzgut Fläche/Boden. Und auch durch die Festlegungen bei der Gewerbliche Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.4) soll die Inanspruchnahme von Freifläche und Beeinträchtigungen des Schutzgutes Fläche/Boden minimiert werden. Aus bodenschutzrechtlicher Sicht bestehen damit grundsätzlich keine Bedenken gegen die regionalplanerischen Festlegungen.</p> <p>E) Wasserrecht Wasserrechtliche Tatbestände sind aufgrund der vorgelegten Planunterlagen</p>	<p>ist keine neue Vorgehensweise in der Regionalplanung, sondern wird bereits in mehreren Bundesländern (z.B. Hessen, Baden-Württemberg) und Regionen (z.B. Kassel, Hannover, Südhessen) seit vielen Jahren praktiziert. Die in diesen genannten Regionen schon umgesetzten Mindestwerte wurden bei der Erarbeitung des vorliegenden Fortschreibungsentwurfs mitbetrachtet, um zu realistischen Werten zu gelangen.</p> <p>Die Ausführungen im Umweltbericht zum Schutzgut „Fläche / Boden“ zeigen, dass der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche in der Region Bayerischer Untermain höher liegt, als der bayerische Durchschnitt. Eine Ursache dafür ist, dass die Region Bayerischer Untermain dichter besiedelt ist als andere Planungsregionen. Folglich sind die Bauflächenreserven besonders knapp, auch aufgrund der großen Waldgebiete des Spessarts und Odenwalds, die nicht zur baulichen Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Nähe zum Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main verursacht eine verstärkte Nachfrage nach Wohnbau- und Gewerbeflächen. Daher ist es speziell in der Region 1 notwendig, mit dem limitierten Gut Fläche sparsam und effizient umzugehen. Eine adäquate Erhöhung der Siedlungsdichte trägt dieser Notwendigkeit Rechnung. Das stetige Ansteigen des Wertes „Wohnfläche pro Kopf“ am Bayerischen Untermain und die Stagnation des Flächenverbrauchs (Hektar pro Tag) in Bayern sind Indizien dafür, dass die bisherigen Rahmenbedingungen noch nicht ausreichend zu einer sparsamen Flächennutzung beitragen konnten. Daher wird das neue Ziel 3.1.3-01 für sinnvoll und erforderlich erachtet.</p> <p>Um dennoch den möglichen zusätzlichen Planungsaufwand für die Kommunen gering zu halten, ist das Ziel nicht in allen Bauleitplanungsfällen anzuwenden. Ganz im Gegenteil ist es nur bei größeren, neuen Bebauungsplänen einschlägig, die eine signifikante räumliche Erweiterung der Wohnbaufläche mit sich bringen (Orientierungswert &gt; 1 Hektar). Die meisten Planverfahren der letzten Jahre wiesen in der Region Bayerischer Untermain einen Umfang kleiner als ein Hektar auf oder waren der Innenentwicklung zuzurechnen. Somit ist anzunehmen, dass künftig nur wenige Vorhaben abseits der üblichen Ortsabrundungen vom Ziel 3.1.3-01 betroffen sein werden.</p> <p>Die Hinweise bezüglich der Umsetzbarkeit des Ziels 3.1.3-01 werden zur Kenntnis genommen. Um den Anforderungen des Ziels 3.1.3-01 zu genügen, ist im Rahmen der Begründung des Bebauungsplans darzustellen, wie viele Wohneinheiten auf Basis der getroffenen Festsetzungen voraussichtlich entstehen werden (im Sinne städtebaulicher Überlegungen). Die Festsetzungen des Bebauungsplans müssen diese</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>nicht ersichtlich.</p> <p>F) Denkmalschutz          Bau- und Kunstdenkmalpflegerische Belange:          Aus den vorliegenden Unterlagen gehen keine direkten Eingriffe an oder im Umfeld von Denkmälern hervor, eine denkmalfachliche Betroffenheit kann jedoch nicht ausgeschlossen werden. Sollten konkrete bauliche Maßnahmen an oder in der Nähe von Einzelbaudenkmälern oder Ensembles vorgesehen sein, bedarf es der denkmalschutzrechtlichen Erlaubnis nach Art. 6 BayDSchG. Die Maßnahmen sind im Einzelfall mit den Denkmalbehörden rechtzeitig und vor Ausführungsbeginn abzustimmen.</p> <p>Bodendenkmalpflegerische Belange:          Im o. g. Planungsgebiet befinden sich zahlreiche Bodendenkmäler. Diese Denkmäler sind gem. Art. 1 BayDSchG in ihrem derzeitigen Zustand vor Ort zu erhalten. Der ungestörte Erhalt dieser Denkmäler vor Ort besitzt aus Sicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (BLfD) Priorität. Weitere Planungsschritte sollten diesen Aspekt bereits berücksichtigen und Bodeneingriffe auf das unabweisbar notwendige Mindestmaß beschränken. Zudem sind regelmäßig im Umfeld dieser Denkmäler weitere Bodendenkmäler zu vermuten. Informationen hierzu finden Sie unter: <a href="https://www.blfd.bayern.de/mam/information">https://www.blfd.bayern.de/mam/information</a> und <a href="https://www.blfd.bayern.de/service/publikationen/denkmalpflege-themen/denkmalvermutung-bodendenkmalpflege-2016.pdf">service/publikationen/denkmalpflege-themen/denkmalvermutung-bodendenkmalpflege-2016.pdf</a>          Eine tagesaktuelle Kartierung der bekannten Bodendenkmäler mit Inventarnummer und Listentext bietet der öffentlich unter <a href="http://www.blfd.bayern.de/zugangliche-Bayerische-Denkmal-Atlas-bzw.-der-Bayernatlas">http://www.blfd.bayern.de/zugangliche Bayerische Denkmal-Atlas bzw. der Bayernatlas</a> (<a href="https://atlas.bayern.de">https://atlas.bayern.de</a> unter dem Thema „Planen und Bauen“, Layer „Denkmaldaten“). Zusätzlich wird bei Verwendung eines Geoinformationssystems auf die Möglichkeit zur Nutzung unseres WMS-Dienstes verwiesen: <a href="https://qeoservices.bayern.de/wms/v1/0qc_denkmal.cqi">https://qeoservices.bayern.de/wms/v1/0qc_denkmal.cqi</a>.          Es wird darauf hingewiesen, dass Bodendenkmäler regelhaft auf Grundlage neuer Erkenntnisse hinsichtlich Listentext, Ausdehnung etc. präzisiert werden. Auf Anfrage kann das Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege Ihnen bei umfangreicheren Planungsgebieten die tagesaktuelle Kartierung der derzeit bekannten Bodendenkmäler als shp-Datei zukommen lassen. Wir empfehlen</p>	<p>Überlegungen ermöglichen und unterstützen. Dabei sind realistische Annahmen zugrunde zu legen, die der gängigen Praxis entsprechen. Relevante Aspekte sind etwa die festgelegte Bauweise, die zulässige Anzahl von Geschossen, die zulässige Anzahl an Wohneinheiten pro Gebäude und die Darstellung bestimmter Flächen im Geltungsbereich speziell für die Bebauung mit Mehrfamilienhäusern oder Hausgruppen. Die voraussichtlich durch den Bebauungsplan entstehenden Wohneinheiten werden auf den Umfang des Geltungsbereichs (abzüglich öffentlicher Grünflächen und evtl. sonstiger Flächen mit speziellen Funktionen gemäß Zielbegründung) bezogen. Im Ergebnis wird erkennbar, wie viele Wohneinheiten pro Hektar durch die Planung erwartbar sind. Dieser Wert hat mit dem geltenden Wert für die Mindest-Bruttowohndichte übereinzustimmen oder kann diesen überschreiten.</p> <p>Es wird der Anregung gefolgt, die Anforderungen zur Umsetzung der Mindestwohndichte deutlicher zu kommunizieren. Dafür ist perspektivisch die Herausgabe einer Anwendungshilfe geplant, welche den Umgang mit dem neuen Ziel 3.1.3-01 in der Bauleitplanung für Planungsträger genauer darlegt.</p> <p>Zudem wird die Begründung zum Ziel 3.1.3-01 wie folgt ergänzt: <u>„Um die Überprüfung des Ziels 3.1.3-01 zu ermöglichen, sind in neuen Bebauungsplanentwürfen realistische Angaben zur Anzahl der Wohneinheiten zu machen, die voraussichtlich durch die Umsetzung des Bebauungsplans entstehen werden. Im Sinne städtebaulicher Überlegungen ist darzustellen, wie die festgelegte Mindestwohndichte mit dem Planentwurf erreicht werden kann. Die Festsetzungen dürfen den städtebaulichen Überlegungen zur Erreichung der Mindestwohndichte nicht entgegenstehen, sondern müssen diese stützen.“</u></p> <p>Es wird der Anregung gefolgt, die Art und Weise der Berücksichtigung höherer Wohndichten in bestehenden Wohngebieten näher zu konkretisieren. Die Konkretisierung im Begründungstext zu Ziel 3.1.3-01 dient dazu, den Zielcharakter der Festlegung zu stärken und die Umsetzbarkeit der Festlegung auf kommunaler Ebene zu vereinfachen. Dazu wird der Text wie folgt geändert:  <u>„Eine bereits vorhandene, hohe Dichte in bestehenden Wohngebieten des übrigen Ortes kann in gewisser Weise im Sinne der neuen Planung berücksichtigt werden. Wenn dargelegt wird, dass in den letzten 15 Jahren Baugebiete (auch im Innenbereich der Siedlung) mit einer höheren Dichte ausgewiesen wurden, können diese</u></p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>zusätzlich in den textlichen Ausführungen des Regionalplans darauf hinzuweisen, dass im Bereich bekannter Bodendenkmäler oder in Bereichen, in denen Bodendenkmäler zu vermuten sind, Bodeneingriffe jeglicher Art einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 BayDSchG. Ferner sind zufällig zutage tretende Bodendenkmäler und Funde meldepflichtig gem. Art. 8 BayDSchG. Im Bereich bekannter Bodendenkmäler ist darüber hinaus der Einsatz technischer Ortungsgeräte, die geeignet sind, Denkmäler im Erdreich aufzufinden (z. B. Metallsonden), gemäß Art. 7 Abs. 6 BayDSchG verboten. Für berechnete berufliche Interessen (z. B. Kampfmittelräumung, landwirtschaftliche Zwecke oder archäologische Fachfirmen) kann die Erlaubnis erteilt werden.</p> <p>Sollte für die hier betroffenen Kapitel eine weitere Darstellung bzw. ein anderer Kartenausschnitt als die beigelegte Karte im Maßstab 1:100.000 gewählt werden, bei der sich die Schutzgüter sinnvoll darstellen lassen, ist es erforderlich, die genannten Bodendenkmäler nachrichtlich zu übernehmen und ihre Lage und Ausdehnung entsprechend zu kennzeichnen. Bei weiteren Planungen bitten wir das Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, auch in Bereichen, in denen bei Erstellung des Regionalplans noch keine Bodendenkmäler bekannt waren, erneut zu Beteiligung, da deren Anzahl, Lage und Ausdehnung abhängig vom Kenntnisstand variieren kann. Der ungestörte Erhalt von Bodendenkmälern vor Ort besitzt aus Sicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege Priorität. Wir empfehlen grundsätzlich bei weiteren Planungen Bodeneingriffe in bekannte Bodendenkmäler zu vermeiden oder auf das unabwiesbar notwendige Mindestmaß zu beschränken. Weitere Planungen im Bereich bzw. Nähebereich von Bodendenkmälern bedürfen der Absprache mit den Denkmalbehörden.</p> <p>G) Brandschutz Im Verfahren „Siedlungsstruktur“ sollte die Löschwasserversorgung unabhängig von der schützenswerten Ressource Trinkwasser perspektivisch abgegrenzt werden. Alternativen Lösungen wie beispielsweise Zisternen zur Regenwasserspeicherung, Löschteiche oder eine Brauchwasserleitung die auf Oberflächengewässer zugreift sollten mehr Beachtung finden.</p> <p>H) Gesundheitsamt</p>	<p><u>eine geringfügig niedrigere Dichte im neu geplanten Baugebiet ausgleichen. Das Heranziehen dieser Lösung ist im Einzelfall mit dem Regionalen Planungsverband abzustimmen. Eine „höhere“ Dichte liegt dann vor, wenn die unter Ziel 3.1.3-01 für den betreffenden Gemeindetyp festgelegte Mindest-Bruttowohndichte überschritten wird. Eine „niedrigere“ Dichte liegt vor, wenn dieser Wert unterschritten wird.“</u></p> <p><b>Hinweise zu Bodenschutz und Naturschutz</b> Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus den Bereichen Landschafts- und Naturschutz sowie Bodenschutz keine Einwände bestehen.</p> <p><b>Hinweise zu Wasserbelangen</b> Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus wasserrechtlicher Sicht keine Einwände bestehen. Die Ausführungen zum Trinkwasserschutz werden ebenfalls zur Kenntnis genommen. Im Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ werden keine konkreten Neuausweisungen von Bauflächen vorgenommen oder Bauvorhaben räumlich konkretisiert. Die Ausweisung von Bauflächen erfolgt i.d.R. auf Ebene der Bauleitplanung. Daher bleibt die Prüfung der Betroffenheit von bestehenden und künftigen Trinkwasserschutzgebieten nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten, an welchen die wasserwirtschaftlichen Behörden zu beteiligen sind. Es ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p> <p><b>Hinweise zum Immissionsschutz</b> Der Hinweis zu § 50 BImSchG wird zur Kenntnis genommen. Eine Änderung an den Festlegungen zum Kapitel 3.1 Siedlungsstruktur ergibt sich daraus nicht. Es ist nicht erforderlich, Vorgaben aus der BImSchG im Regionalplan Bayerischer Untermain zu verankern. Der bereits bestehende Grundsatz unter 3.1.2-04 bildet die zusätzlich geforderte Vorgabe bereits ausreichend ab.</p> <p><b>Hinweise zu Denkmalschutz und Brandschutz</b> Die Anregung, weitere Maßgaben zum Denkmalschutz und Brandschutz im Regionalplan aufzunehmen, wird zur Kenntnis genommen. Sie führt aber im Rahmen der Regelungskompetenz des Regionalen Planungsverbandes und des Karten- bzw. Planungsmaßstabes nicht zu Änderungen am Entwurf der Fortschreibung.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Gesundheitsversorgung und soziale Infrastruktur: Eine wohnortnahe und fußläufig erreichbare medizinische Versorgung (Ärzte, Apotheken, Krankenhäuser) ist elementarer Bestandteil der Daseinsversorgung. In den Planungen sollte die Erreichbarkeit medizinischer Einrichtungen sowie der Ausbau präventiver Infrastruktur (z. B. Rad- und Fußwege) berücksichtigt und vorangetrieben werden.</p> <p>Lärmbelästigung: Straßen- und Schienenverkehr, bzw.-lärm können teils zu erheblichen gesundheitlichen Belastungen führen. Bei neuen Siedlungsschwerpunkten oder Verkehrswegen ist eine frühzeitige Lärmvorsorge sicherzustellen (z. B. durch Schallschutzkonzepte, Abstandsvorgaben, lärmindernde Bauweise).</p> <p>Luftqualität und Immissionsschutz: Der Ausbau der Mobilität kann zu Veränderungen der Luftschadstoff- und Lärmbelästigung führen. Eine Berücksichtigung der Luftreinhaltung sowie die Einhaltung der geltenden Grenzwerte sind für den Gesundheitsschutz zwingend erforderlich. Trinkwasserversorgung und Trinkwasserschutz: Im Rahmen der Daseinsvorsorge haben die Gemeinden eine sichere, zuverlässige und dauerhafte Versorgung der Bevölkerung mit Trinkwasser sicherzustellen. Das Trinkwasser muss von einwandfreier Beschaffenheit, in ausreichender Menge und mit ausreichendem Druck zur Verfügung gestellt werden. Auch im Zuge des Klimawandels können neue Herausforderungen auftreten und die Gemeinden bleiben aufgefordert, die Trinkwasserversorgung daran anzupassen (z. B. neue Wassergewinnungsanlagen, Verbundleitungen zu Nachbargemeinden). Großräumige Ersatz und Verbundleitungen sind bereits seit langem auch eine Forderung der Trinkwasserverordnung. Es ist sicherzustellen, dass bestehende und zukünftige Trinkwasserschutzgebiete durch die Erweiterungspläne nicht gefährdet werden. Ganz konkret muss auf möglicherweise konkurrierende Ziele beim Neubau der B426 im Bereich der OU Mömlingen hingewiesen werden. Der Planverlauf ist, wie bei einer übergeordneten Regionalplanung üblich, nicht genauer ersichtlich. Nach Aktenlage ist jedoch bekannt, dass im möglichen Bereich einer Ortsumfahrung sich die einzige derzeit für Mömlingen zur Verfügung stehende Trinkwassergewinnung befindet. Eine alternative Versorgung von Mömlingen ist derzeit auch nicht gesichert. Der</p>	<p><b>Hinweise zur Gesundheitsversorgung und sozialer Infrastruktur</b> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bereits durch den vorliegenden Fortschreibungsentwurf zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ wird die Erreichbarkeit medizinischer Einrichtungen sowie der Ausbau präventiver Infrastruktur (z. B. Rad- und Fußwege) berücksichtigt und vorangetrieben. Hierzu wird auf G 3.1.2-06 inklusive Begründung verwiesen. Apotheken und Krankenhäuser werden in der Auflistung im Begründungstext redaktionell ergänzt. Folgende Änderung ergibt sich: <i>„Unter die Einrichtungen der Daseinsvorsorge fallen beispielsweise Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge (z.B. Arzt- und Physiotherapiepraxen, Pflegeeinrichtungen, <u>Krankenhäuser und Apotheken</u>) [...].“</i></p> <p><b>Hinweise zu Verkehrswesen und Kreisbauangelegenheiten</b> Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Einwände aus diesen Bereichen zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ bestehen.</p> <p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Hinweise zum Bodenschutz und Naturschutz</b> Die allgemeinen Hinweise und positive Würdigung zum Bodenschutz und Naturschutz werden zur Kenntnis genommen. Es ergeben sich daraus keine Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p> <p><b>Hinweise zum Denkmalschutz und Brandschutz</b> Die Anregungen, Maßgaben zum Denkmalschutz und Brandschutz im Regionalplan aufzunehmen, werden zur Kenntnis genommen. Sie führen aber im Rahmen der Regelungskompetenz des Regionalen Planungsverbandes und des Karten- bzw. Planungsmaßstabes nicht zu Änderungen am Entwurf der Fortschreibung. Der Bau von Zisternen und Niederschlagsspeichern wird in Begründung zu G 3.1.5-01 explizit als begünstigend für die Klimaanpassung erwähnt.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Trinkwasserschutz bzw. Nutzung der Gewinnung dürfte während der Bauzeit sicher nicht und nach Abschluss der Baumaßnahme - wenn überhaupt - nur sehr schwer möglich sein. Nach unserem Dafürhalten schließt sich ein Neubau in der engeren Schutzzone bzw. künftigen Zone II aus und ist sicher ohne alternative Gewinnung bzw. Trinkwasserversorgung nicht möglich. Dies gilt in Teilen auch für die bereits weit vorangeschrittenen Planungen im Bereich der St2309 Ortsumgehung Sulzbach. (siehe Planunterlagen hierzu 2025-07-25 19 rl-v19 anlage 2 kapitel 5 1 mobilität.pdf / 5.1.4 Straßeninfrastruktur Seite 19 / D B426 OU Mörnlingen Zweistreifiger Neubau - Vordringlicher Bedarf / 2025-07-25 19 rl begr-karte zu anlage 2 verkehrl. ziele überg.planwerke.pdf)</p> <p>I) Verkehrswesen Seitens der Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Miltenberg besteht Einverständnis.</p> <p>J) Kreisbaumeister Zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ gibt es keine Anmerkungen. Zur Neufassung des Kapitels 5.1 „Mobilität“ ist anzumerken, dass in den Begründungskarten die Themen zweigleisiger Ausbau, Radvorrangrouten, Güterverkehrsumschlagpunkte und Begegnungsgleise / Bereitstellungsgleise aufgenommen werden sollten. Ebenfalls fehlt der Grundsatz: Im Schienenfernverkehr soll die Strecke Aschaffenburg-Sulzbach zweigleisig ausgebaut werden. Folgende Anregungen werden außerdem hinsichtlich der jeweils aufgeführten Gliederungspunkte gegeben:</p> <p>Zu 5.1.2.6-02 Der Ausbau der Maintalbahn bis Sulzbach wird nicht aufgeführt.</p> <p>Zu 5.1.2.6-03 Hier fehlen die Ausführungen zu den Umschlaganlagen in Kleinheubach und Amorbach. Folgende Ergänzung wird angeregt: Beseitigung der Reisendenüberwege in Klingenberg und vor allem in Kleinheubach zur möglichen Verdichtung im Güterverkehr siehe Güterverkehrskonzept Miltenberg, Seite 45.</p>	<p><b>Hinweise zum Immissionsschutz</b></p> <p>Die Hinweise zum Immissionsschutz werden zur Kenntnis genommen. Sie beziehen sich einerseits auf Maßgaben für die Genehmigungsplanung. Die weitergehende Prüfung immissionsschutzrechtlicher Belange bleibt anschließenden Genehmigungsverfahren vorbehalten, an welchen die zuständige Fachbehörde zu beteiligen ist. Andererseits liegen den im Regionalplan festgelegten oder nachrichtlich übernommenen Raumnutzungen raumordnerische Konzeptionen zu Grunde, die zum Ziel haben, die Verkehrsinfrastruktur raumstrukturell möglichst effektiv zu gestalten, was regelmäßig auch im Hinblick auf die Umweltschutzgüter in den nachgelagerten Verfahren zu optimierten Standorten und Trassen führt. Die Hinweise sind außerdem relevant für den Umweltbericht. Die Bewertungen der Maßnahmen spiegeln sich in den Aussagen im Umweltbericht wider. Die Anregungen führen daher zu keiner Änderung an den vorgelegten Unterlagen.</p> <p>Zusätzlich wird auf die Abwägung zu den Stellungnahmen <a href="#">ID024</a>, <a href="#">ID028</a>, <a href="#">ID039</a>, <a href="#">ID106</a>, <a href="#">ID107</a> und <a href="#">ID109</a> verwiesen, wonach in der Begründung zu den Festlegungen zu Ausbaumaßnahmen des SPNV, des Güterverkehrs und der Straßeninfrastruktur der Aspekt des Lärmschutzes stärker hervorgehoben wird. Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p> <p><b>Hinweise zu Wasserbelangen</b></p> <p>Die Hinweise zur Trinkwassersicherung und zu Raumnutzungskonflikten hinsichtlich des Ausbaus der St2309 werden zur Kenntnis genommen. Bei den im Regionalplan in der Begründung zu G 5.1.4-02 wiedergegebenen Ausbaumaßnahmen der Staatsstraßen handelt es sich um eine nachrichtliche Wiedergabe eines staatlichen Planungszieles. Fragen der Alternativenbetrachtung oder der Vereinbarkeit mit dem Trinkwasserschutz sind nicht Gegenstand der vorliegenden Änderung des Regionalplans. Im Zuge der jeweiligen nachfolgenden Planungsverfahren werden die Träger öffentlicher Belange gehört, was regelmäßig auch im Hinblick auf die Umweltschutzgüter, worunter die Trinkwasserbelange fallen, zu optimierten Standorten und Trassen führt. Im Umweltbericht wird die Bedeutung der Sicherung des Trink- und Grundwassers berücksichtigt (S. 8, S. 15f.). Die Hinweise führen demnach nicht zu Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Zu 5.1.2.6- Begründung 01-03 Zum Abschnitt: „Mögliche Standorte für weitere multifunktionale Umschlaganlagen gemäß Güterverkehrskonzept sind Miltenberg und Obernburg.“ Hier fehlen mögliche Standorte in Amorbach und Kleinheubach aus dem Güterverkehrskonzept des Landkreises Miltenberg.</p> <p>Zu 5.1.5-05 Begründung Hinsichtlich der Brücke in Bürgstadt erfolgte die Prüfung bereits im Radverkehrskonzept des Landkreises. Die Brücke stellt keinen sinnvollen Lückenschluss zu einem Regionalbahnstopp her. Die Herkunft der Anregung kann aus unserer Sicht nicht nachvollzogen werden. Auszug RVK (Radverkehrskonzept): „Die neue Martinsbrücke zwischen Bürgstadt und Miltenberg-Nord liegt wieder peripher und auch hier sind die Nebenanlagen untermaßig.“</p> <p>Der Entwurf der 19. VO zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermains — Region 1 wurde am 13. Oktober 2025 im Kreisausschuss des Landkreises Miltenberg beraten. Ein besonderes Augenmerk wurde in der Beratung auf die Elektrifizierung der Maintalbahn, einen zweigleisigen Ausbau der gesamten Bahnstrecke und in diesem Zusammenhang auch den Brückenneubau in Kleinwallstadt gelegt. Es ist sicherzustellen, dass der Brückenneubau so geplant ist, dass auch dort ein zweigleisiger Ausbau der Strecke möglich ist. Zudem sollte der Hinweis zu den Güterumschlaganlagen um die möglichen Standorte für weitere multifunktionale Umschlaganlagen und Kleinheubach und Amorbach ergänzt werden. Nach dem Ziel 5.1.2.2-05 sind raumbedeutsame Planung ausgeschlossen, die dem Ausbau und der Elektrifizierung der Maintalbahn entgegenstehen. Hiervon ist nach unserer Auffassung der vollständige zweigleisige Ausbau Aschaffenburg-Miltenberg erfasst. In der Begründung zu diesem Ziel wird jedoch lediglich auf den Planungsvertrag zum partiell zweigleisigen Ausbau bis Sulzbach am Main eingegangen. Hier sollte klarstellend ergänzt werden, dass der zweigleisige Ausbau bis Miltenberg grundsätzlich regionalplanerisch angestrebt ist und damit im Konflikt stehende Maßnahmen (z.B. der Neu- bzw. Umbau von Mainbrücken) ausgeschlossen</p>	<p><b>Zur Begründungskarte zu Anlage 2 Verkehrliche Zielsetzungen aus übergeordneten Planwerken</b></p> <p>Die Anregung zur Integration des zweigleisigen Ausbaus der Maintalbahn, von Radvorrangrouten, Güterverkehrsumschlagpunkten und Begegnungsgleisen / Bereitstellungsgleisen in der Begründungskarte zu Anlage 2 Verkehrliche Zielsetzungen aus übergeordneten Planwerken wird zur Kenntnis genommen. Der zweigleisige Ausbau der Maintalbahn findet sich bereits in dieser Karte. Um die Lesbarkeit zu erhöhen, wird die Legende geändert: <i>Eisenbahnstrecke-Ausbau (G 5.1.2.2-02, Z 5.1.2.3-02, G 5.1.2.6-02)</i> <i>Ausbau Hanau-Aschaffenburg und Kurve Mainaschaff</i> <i>Ausbau Aschaffenburg-Laufach</i> <i>Partiell zweigleisiger Ausbau Maintalbahn Aschaffenburg-Glanzstoffwerke</i> <i>Elektrifizierung Maintalbahn Aschaffenburg-Miltenberg“.</i></p> <p>Hinsichtlich der weiteren angeregten Darstellungen wird festgehalten, dass es sich bei der Begründungskarte nur um eine nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele handelt. Die angeführten, in den textlichen Festsetzungen bereits festgehaltenen Vorhaben (Radvorrangrouten, Güterverkehrsumschlagpunkte, Begegnungsgleise/ Bereitstellungsgleise) sind nicht Gegenstand dieser Kartendarstellung. Sie sind aus regionalplanerischer Sicht auch noch ausreichend konkret in ihrer räumlichen Ausgestaltung, als dass sie in eine Kartendarstellung überführt werden könnten und entziehen sich somit der Darstellungsmöglichkeiten im Regionalplan. Die Anregung führt daher nicht zu einer Änderung an den vorgelegten Unterlagen.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele</b></p> <p>Der Hinweis zu Ziel 5.1.2.2-05 (Trassensicherung) wird zur Kenntnis genommen. Entgegen der Aussage in der Stellungnahme ist in der Begründung und in der Tekturkarte 10a zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ der zweigleisige Ausbau der Maintalbahn bis Miltenberg festgelegt. („Gemäß REMOSI-Gutachten werden grundsätzlich Trassen für den zweigleisigen Ausbau entlang der Maintalbahn gesichert.“). In der Legende der Tekturkarte 10a heißt es „Elektrifizierung und Zweigleisigkeit der Strecken Aschaffenburg – Miltenberg“.</p> <p>Zur Klarstellung wird das Ziel 5.1.2.2-05 selbst redaktionell ergänzt. Es ergeben sich keine neuen Beachtens- oder Berücksichtigungspflichten. („<i>Innerhalb der notwendigen Flächen zum <u>viergleisigen</u> Ausbau der Strecke Hanau-Aschaffenburg und zum</i></p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>sind. [...]</p>		<p><u>dreigleisigen Ausbau der Strecke Aschaffenburg-Laufach und des zweigleisigen Ausbaus sowie der Elektrifizierung der Maintalbahn sind raumbedeutsame Planungen ausgeschlossen, die diesen Maßnahmen entgegenstehen.</u>“</p> <p>Da anderweitige raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen dem unter Z 5.1.2.2-05 gesicherten zweigleisigen Ausbau der Maintalbahn nicht entgegenstehen dürfen, wird der Hinweis zum Brückenneubau Kleinwallstadt in der Begründung ergänzt: <u>„Brückenneubauten in der Region sind so zu gestalten, dass sie dem zweigleisigen Ausbau der Maintalbahn nicht entgegenstehen.“</u></p> <p>Weitere Änderungen an Ziel 5.1.2.2-05 sind nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.6 Güterverkehr</b></p> <p>Der Anregung zu G 5.1.2.5-03 zur Beseitigung von Reisendenüberwegen in Klingenberg wird gefolgt und in der Begründung ergänzt. (<u>„Eine Beseitigung von Reisendenüberwegen in Klingenberg und Kleinheubach kann ebenfalls zur Kapazitätssteigerung im Güterverkehr beitragen. Ersteres ist bereits durch die Westfrankenbahn geplant, vgl. Güterverkehrskonzept Landkreis Miltenberg.“</u>).</p> <p>Weitere Änderungen am G 5.1.2.6-03 sind nicht veranlasst.</p> <p>Der Einwand, dass der Ausbau der Maintalbahn bis Sulzbach in G 5.1.2.6-02 nicht aufgeführt wird, wird zur Kenntnis genommen. Der Grundsatz hebt hervor, auf welchen Streckenabschnitten Ausbaumaßnahmen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Güterverkehr insbesondere umgesetzt werden sollen. Eine Ergänzung der Aufzählung um den partiell zweigleisigen Ausbau der Strecke Aschaffenburg – Glanzstoffwerke wird ergänzt. Siehe hierzu auch die Abwägung zur Stellungnahme der DB AG (<a href="#">ID065</a>).</p> <p>Der Einwand, dass die Güterumschlagsstelle Amorbach sich nicht im Regionalplanentwurf wiederfinden würde, wird zur Kenntnis genommen. In G 5.1.2.6-03 ist jedoch bereits festgelegt, dass zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs weitere Zugangstellen geschaffen werden sollen. In der Begründung zu G 5.1.2.6-03 ist darüber hinaus der Wortlaut integriert: <u>„Eine Umschlaganlage in Amorbach ist im Güterverkehrskonzept als Ergänzungsstandort zu anderen Umschlagseinrichtungen in der Region berücksichtigt. Insbesondere für den Umschlag von Holz wäre der</u></p>
------------------------	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p><i>Standort aus rein geographischer Sicht geeignet.“ Änderungen an den vorgelegten Unterlagen sind daher nicht veranlasst.</i></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.5 Radverkehr</b></p> <p>Der Hinweis zu Ziel 5.1.5-05 zur Trassensicherung für eine Fuß- und Radverkehrsbrücke zwischen Miltenberg und Bürgstadt wird zur Kenntnis genommen und es wird ihm gefolgt. Der Prüfauftrag zur Mitnutzung der Brücke an der St2309 wird aus der Begründung zu Ziel 5.1.5-05 gestrichen. <i>Daraufhin lautet die Begründung zur Ziel 5.1.5-05: „In diesem Zusammenhang ist an den vorgenannten Haltepunkten auch der Bau einer Mainbrücke für den Rad- und Fußverkehr zur Anbindung der gegenüberliegenden Orte erforderlich. <del>In Bürgstadt sollte geprüft werden, ob hierfür die bestehende Brücke an der St 2309 mitgenutzt werden kann.</del> Die Brücken sollten so dimensioniert werden [...].“</i></p> <p>Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p>
<p>050</p> <p>1.1 Landkreise, kreisfreie Stadt</p> <p>Landratsamt Aschaffenburg</p> <p>17.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>beiliegend übersende ich Ihnen die Stellungnahme des Landratsamtes Aschaffenburg zum o. g. Beteiligungsverfahren.</p> <p>[...]</p> <p>seitens des Fachbereichs 12-Kreistiefbauverwaltung wurde wie folgt Stellung genommen:</p> <p>Mit den Ausführungen, die den Bereich Rad- und Straßenverkehr betreffen, besteht Einverständnis. Ergänzend möchten wir auf unsere Fortschreibung Radverkehrskonzept Landkreis Aschaffenburg hinweisen.</p> <p>Auch aus städtebaulicher Sicht besteht Einverständnis. Weitergehende Hinweise werden nicht vorgetragen.</p> <p>Es werden von Seiten des allgemeinen ÖPNVs keine Einwendungen erhoben. Hinsichtlich der Begründung zu 06 im Kapitel 5.1.3 wird eine technologieoffene Fortschreibung empfohlen.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr</b></p> <p>Die Empfehlung zur Technologieoffenheit bei der Emissionsfreiheit in G 5.1.3-06 findet sich bereits in der Begründung zu G 5.1.3-06. Hier wird ausgeführt, dass unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit unterschiedliche Antriebe als Alternativen in Frage kommen.</p> <p>Änderungen an den vorgelegten Unterlagen sind daher nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.5 Radverkehr</b></p> <p>Die Hinweise und positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen. Der Hinweis auf die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wird zur Kenntnis genommen. So findet sich in G 5.1.5-01 und der Begründung hierzu an verschiedenen Stellen der Verweis auf die Radverkehrskonzepte der Landkreise. Ebenso wurden die Radverkehrskonzepte der Landkreise im REMOSI-Gutachten ausgewertet und integriert. Dieses liegt der vorliegenden Fortschreibung zu Grunde. Konkrete Änderungsvorschläge zu den Festlegungen sind nicht enthalten. Änderungen an den vorliegenden Unterlagen sind nicht veranlasst.</p>

<p>024</p> <p>1.2 Gemeinden</p> <p>Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach:</p> <p>Kleinheubach Rüdenau</p> <p>14.10.2025</p>	<p>Seitens des Marktes Kleinheubach bestehen zur Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ folgende Bedenken und Anregungen:</p> <p>Die Prüfung des Haltepunktes für Schienenverkehr bei Josera wird vom Markt Kleinheubach begrüßt und als notwendig erachtet. Der aktive Lärmschutz entlang der B469 im Bereich des Marktes Kleinheubach soll Neuberechnet und dem Ergebnis entsprechend ausgebaut werden.</p> <p>Der Gemeinderat Rüdenau stimmt der Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ mit der Ergänzung, dass für die durch Kreisbau zurückgebaute Brücke über die B469, wieder eine neue Brücke zur Verbindung des Radwegenetzes vorgesehen werden soll, zu.</p> <p>Anhang 1: Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach Markt Kleinheubach Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Marktgemeinderates Kleinheubach. Sitzungstag: 07.10.2025 Sitzungsort: Sitzungssaal Rathaus Kleinheubach Der Tagesordnungspunkt war öffentlich 5 Regionalplan Bayerischer Untermain 1 - Neufassung Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“, Beteiligungsverfahren Beratung und Beschlussfassung</p> <p>Sachverhalt: [...]</p> <p>Stellungnahme der Verwaltung: Kleinheubach und Laudenbach sollen als Mobilitätsknoten ausgebaut werden. Außerdem soll bei Josera ein Bedarfshalt für Schienenverkehr geprüft werden. Die Trasse der Radverkehrsbrücke zwischen Kleinheubach und Großheubach soll gesichert werden. Überregional sollen die Straßen aus Richtung Riedern und Kirschfurt über die Heubachbrücke, sowie aus Boxbrunn und Schneeberg jeweils ausgebaut und bei Kleinheubach auf die B 469 geleitet werden. Die Gemeinde Kleinheubach weist in der Stellungnahme darauf hin, dass aufgrund der zu erwartenden zukünftigen Verkehrsströme auf der B 469 der aktive Lärmschutz zu prüfen ist.</p> <p>Beratung:</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.1 Mobilitätsknoten und Ankerpunkte</b></p> <p>Der Hinweis, dass Kleinheubach bereits über eine Ausstattung des Bahnhofpunktes verfüge, welche die Multimodalität unterstützt, wird zur Kenntnis genommen.</p> <p><b>Zu 5.1.2.4 Neue Haltpunkte</b></p> <p>Der positive Hinweis, dass der Markt Kleinheubach die Prüfung eines Haltepunktes bei Josera begrüßt, wird zur Kenntnis genommen.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.4 Straßeninfrastruktur</b></p> <p>Die Hinweise und Anregungen werden zur Kenntnis genommen. Aspekte des Lärmschutzes sind Gegenstand ggf. nachfolgender Genehmigungsverfahren entsprechend der dann gültigen Sach- und Rechtslage. Unterstützend wird je ein Abschnitt zum Lärmschutz in der Begründung zu dem Grundsatz 5.1.4-02 (<i>„Dabei kommt dem aktiven Lärmschutz durch Baumaßnahmen eine besondere Bedeutung zu.“</i>) und G 5.1.4-04 (<i>„Neben der Verkehrsberuhigung kommt dem aktiven Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen eine besondere Bedeutung zu.“</i>) ergänzt. Konkrete Festlegungen hierzu sind kein Gegenstand der regionalplanerischen Regelungskompetenz. Weitere Änderungen sind deshalb nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.5 Radverkehr</b></p> <p>Der Hinweis zur Ausgestaltung der Radwegführung im Rahmen der durchgeführten Baumaßnahmen und der Wunsch nach einer Änderung der Radwegführung in Verbindung mit einem Brückenbauwerk wird zur Kenntnis genommen. Der Regionalplanentwurf enthält Fuß- und Radwegebrücken über den Main, die aus dem REMOSI-Gutachten abgeleitet sind, u.a. eine Brückenverbindung zwischen Kleinheubach und Großheubach. Die konkrete bauliche Ausgestaltung von Straßenbaumaßnahmen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren ist nicht Gegenstand der regionalplanerischen Regelungskompetenz und des vorliegenden Verfahrens. Änderungen an den vorliegenden Unterlagen sind daher nicht veranlasst.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Der Bauausschuss empfiehlt einstimmig dem Beschlussvorschlag zuzustimmen. Bürgermeister [...] ergänzt, dass der Markt Kleinheubach mit seinem Bahnhof, den Bushaltestellen und der Fahrradboxen eine Multimodalität bereits aufweist.</p> <p>Beschluss:  Seitens des Marktes Kleinheubach bestehen zur Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ folgende Bedenken und Anregungen:  Die Prüfung des Haltepunktes für Schienenverkehr bei Josera wird vom Markt Kleinheubach begrüßt und als notwendig erachtet. Der aktive Lärmschutz entlang der B 469 im Bereich des Marktes Kleinheubach soll Neuberechnet und dem Ergebnis entsprechend ausgebaut werden.</p> <p>Einstimmig beschlossen  Für die Richtigkeit: 10.10.2025</p> <p>Anhang 2:  Verwaltungsgemeinschaft Kleinheubach  Gemeinde Rüdenu  Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Gemeinderates Rüdenu.  Sitzungstag: 30.09.2025  Sitzungsort: Sitzungssaal Dorfgemeinschaftshaus  Der Tagesordnungspunkt war öffentlich  6 Regionalplan Bayerischer Untermain 1 - Neufassung Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“, Beteiligungsverfahren Beratung und Beschlussfassung</p> <p>Sachverhalt: [...]  Stellungnahme der Verwaltung:  Kleinheubach und Laudenu sollen als Mobilitätsknoten ausgebaut werden. Außerdem soll bei Josera ein Bedarfshalt für Schienenverkehr geprüft werden. Die Trasse der Radverkehrsbrücke zwischen Kleinheubach und Großheubach soll gesichert werden. Überregional sollen die Straßen aus Richtung Riedern und Kirschfurt über die Heubachbrücke, sowie aus Boxbrunn und Schneeberg jeweils ausgebaut und bei Kleinheubach auf die B 469 geleitet werden. Die Gemeinde Kleinheubach weist in der Stellungnahme darauf hin, dass aufgrund</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>der zu erwartenden zukünftigen Verkehrsströme auf der B 469 der aktive Lärmschutz zu prüfen ist.</p> <p>Beschluss: Der Gemeinderat Rüdenuau stimmt der Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ mit der Ergänzung, dass für die durch Kreiselbau zurückgebaute Brücke über die B 469, wieder eine neue Brücke zur Verbindung des Radwegenetzes vorgesehen werden soll, zu.</p> <p>Einstimmig beschlossen Für die Richtigkeit: 10.10.2025</p>	
<p>025</p> <p>1.2 Gemeinden</p> <p>Stadt Miltenberg</p> <p>14.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Der Bauausschuss der Stadt Miltenberg hat in seiner Sitzung am 13.10.2025 folgende Stellungnahme zum o. g. Beteiligungsverfahren beschlossen: Die Stadt Miltenberg hat keine Bedenken bezüglich der überarbeiteten Kapitel des Regionalplans aufgrund der 19. Verordnung. Die Stadt begrüßt ausdrücklich die Einrichtung des Haltepunktes Miltenberg-West im Bereich der Madonnenlandbahn. Ein zusätzlicher Haltepunkt Miltenberg-West im Bereich der Maintalbahn ist wünschenswert.</p>	<p>Die allgemeinen Hinweise und positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen. Es ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>
<p>049, 097</p> <p>1.2 Gemeinden</p> <p>Gemeinde Glattbach</p> <p>17.10.2025, 28.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>wir nehmen Bezug auf Ihre Nachricht vom 17.09.2025 und der Beteiligung der Gemeinde Glattbach am Verfahren zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain (1) hinsichtlich der Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“.</p> <p>Die Angelegenheit wurde in der Gemeinderatssitzung am 14.10.2025 vorgebracht und erläutert. Von Seiten des Gemeinderates wurde die Meinung vertreten, dass insbesondere zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ eine Stellungnahme abzugeben ist.</p> <p>Demnach dürfe eine Forderung und Vorgabe hinsichtlich einer Siedlungsdichte nicht in die Planungshoheit der Gemeinde eingreifen und wäre aus dem Gutachten entsprechend herauszunehmen bzw. zu berichtigen. Im Übrigen wurden keine weiteren Einwände zur Neufassung der Kapitel 3.1 und 5.1. vorgebracht.</p> <p>[...]</p> <p>Gemeinde Glattbach</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.3 Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen</b></p> <p>Zu Ziel 3.1.3-01: Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die kommunale Planungshoheit bleibt gewahrt. Die Regionalplanung hat als Teil der bayerischen Landesplanung die Aufgabe, eine Region zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern. Dabei sind unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen sowie Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raums zu treffen (vgl. Art. 1 Abs. 1 BayLplG).</p> <p>Als übergeordnete Planungsebene steht es der Regionalplanung somit zu, Regelungen zu treffen, die auf nachfolgenden Planungsebenen berücksichtigt bzw. beachtet werden müssen. Gemäß Art. 21 Abs. 1 des BayLplG legen die Regionalpläne die anzustrebende räumliche Ordnung und Entwicklung einer Region fest. Gemäß Abs. 2 ebd. beinhalten Regionalpläne regionsweit bedeutsame Festlegungen, insbesondere</p>

<p>Auszug aus der Niederschrift Gremium Sitzung des Gemeinderates Sitzungsdatum 14. Oktober 2025 Status A) Öffentliche Sitzung 7.1 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain (1) - Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“; Beratung und Beschlussfassung</p> <p>Sachverhalt: [...] Diskussionsverlauf: Mit dem Vorschlag von [...], eine Stellungnahme hinsichtlich der im Regionalplan enthaltenen Ausführungen zur Siedlungsstruktur abzugeben, besteht mehrheitlich Einverständnis.</p> <p>Beschluss: Der Gemeinderat beschließt, dass von Seiten der Gemeinde Glattbach eine Stellungnahme zur 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain (1) zur Neufassung des Kapitels 3.1 „Siedlungsstruktur“ abgegeben wird. Die Forderung einer Siedlungsdichte dürfe nicht in die Planungshoheit der Gemeinde eingreifen und wäre aus dem Gutachten herauszunehmen.</p> <p>Abstimmungsergebnis: 14 : 2 Die Übereinstimmung dieser Abschrift mit der Urschrift wird beglaubigt. Glattbach, den 17. Oktober 2025 [...]</p>	<p>zur Siedlungsstruktur [...]. Die vorliegende Festlegung zur Mindestwohndichte trägt in diesem Sinne zur Umsetzung der anzustrebenden, räumlichen Ordnung am Bayerischen Untermain bei. Mit der Festlegung zur Mindestwohndichte werden zudem die Ziele und Grundsätze unter 1.1.2, 1.1.3, 1.2.1 und 3.1.1 LEP konkretisiert. Gemäß Art. 21. Abs. 1 BayLplG sind Regionalpläne aus dem Landesentwicklungsprogramm zu entwickeln.</p> <p>Das Ziel erlaubt es weiterhin, vielfältige Wohnformen zu schaffen und damit dem örtlichen Bedarf gerecht zu werden. Gemäß den Fortschreibungsunterlagen sind die Mindestwerte zur Siedlungsdichte nur auf neue Bauleitpläne zu beziehen. D.h. Vorhaben nach § 34 BauGB werden von ihnen nicht erfasst. Genauso wenig wird das Ziel beachtlich, wenn ausschließlich Änderungen an bestehenden Bebauungsplänen durchgeführt werden sollen, die keine räumlichen Erweiterungen des Geltungsbereiches für weiteres Wohnen umfassen. Kleinere Ortsabrundungen (Orientierungswert: Gesamtgeltungsbereich kleiner oder gleich ein Hektar) werden ebenfalls nicht von dem Ziel 3.1.3-01 erfasst. Das heißt, dass in diesem Rahmen weiterhin Wohnraum auch in Form von Einfamilienhäusern entstehen kann. Eine bereits vorhandene, hohe Dichte in bestehenden Wohngebieten des übrigen Ortes kann in gewisser Weise im Sinne der neuen Planung berücksichtigt werden. Nähere Erläuterungen zu dieser Möglichkeit werden in der Begründung zum Ziel 3.1.3-01 noch ergänzt, vgl. dazu Abwägung zur Stellungnahme des Landratsamtes Miltenberg (<a href="#">ID047</a>) bzgl. Kapitel 3.1.3. Insofern werden gemeindliche, planerische Gestaltungsspielräume belassen.</p> <p>Nur bei Wohnraumschaffung in größerem Umfang auf neuen Flächen ist vorgesehen, eine Mindestdichte verbindlich vorzugeben, um dem Anspruch der nachhaltigen Raumentwicklung, die als Leitmaßstab der Landesplanung definiert ist (vgl. Art. 5 BayLplG), gerecht zu werden. Vorgaben zur Siedlungsdichte sind im REMOSI-Gutachten enthalten, welches gemäß dem Beschluss des Regionalen Planungsausschusses vom 19.11.2021 die Grundlage für die Fortschreibung des Kapitels „Siedlungsstruktur“ bildet. Die vorgeschlagenen Werte aus dem REMOSI-Gutachten sind in die Fortschreibungsunterlagen eingeflossen. Die Festlegung von Mindestwerten für die Siedlungsdichte ist keine neue Vorgehensweise, sondern wird in mehreren Bundesländern (z.B. Hessen, Baden-Württemberg) und Regionen (z.B. Kassel, Hanno-</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>ver, Südhessen) bereits seit vielen Jahren praktiziert. Die in diesen genannten Regionen bereits umgesetzten Mindestwerte wurden bei der Erarbeitung des vorliegenden Fortschreibungsentwurfs mitbetrachtet, um zu realistischen Maßstäben zu gelangen.</p> <p>Das Erfordernis zur Festlegung der Mindestdichte ergibt sich aus den raumstrukturellen Spezifika der Region Bayerischer Untermain. Die Ausführungen im Umweltbericht zum Schutzgut „Fläche / Boden“ zeigen, dass der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche in der Region höher liegt, als der bayerische Durchschnitt. Eine Ursache dafür ist, dass die Region Bayerischer Untermain dichter besiedelt ist als andere Planungsregionen. Folglich sind die Bauflächenreserven besonders knapp, auch aufgrund der großen Waldgebiete des Spessarts und Odenwalds, die nicht zur baulichen Entwicklung zur Verfügung stehen. Die Nähe zum Ballungsraum Frankfurt-Rhein-Main verursacht eine verstärkte Nachfrage nach Wohnbau- und Gewerbeflächen, das bestätigt auch die Stellungnahme der IHK Aschaffenburg vom 20.10.2025(vgl. <a href="#">ID058</a>). Daher ist es speziell in der Region 1 notwendig, mit dem limitierten Gut Fläche sparsam und effizient umzugehen. Eine adäquate Erhöhung der Siedlungsdichte bei großflächigen kommunalen Bauleitplanungen trägt dieser Notwendigkeit Rechnung. Das stetige Ansteigen des Indikators „Wohnfläche pro Kopf“ und die Stagnation des Flächenverbrauchs (Hektar pro Tag) in Bayern sind Indizien dafür, dass die bisherigen Rahmenbedingungen noch nicht ausreichend zu einer sparsamen Flächennutzung beitragen konnten. Daher wird das neue Ziel 3.1.3-01 für sinnvoll und erforderlich erachtet</p> <p>Die Daten aus dem Zensus 2022 zeigen, dass in der Gemeinde Glattbach rund 35 % der Haushalte aus nur einer Person bestehen, 37 % der Haushalte aus zwei Personen. Haushalte mit ausschließlich Senioren belaufen sich auf 27,5 % aller Haushalte. Ein- und Zweifamilienhäuser machen im Grundzentrum Glattbach Stand 2022 dennoch rund 85,5 % des Wohngebäudebestands aus. Das deutet darauf hin, dass es bislang zu wenig geeignete Wohnformen für die zunehmende Zahl an kleinen und älteren Haushalten gibt. Der Anteil der 65-Jährigen und Älteren an der Gesamtbevölkerung von Glattbach lag im Jahr 1987 noch bei 13 %, heute liegt er bei 25 %. Dem Bayerischen Demographie Spiegel ist zu entnehmen, dass die Bevölkerung von Glattbach auch künftig weiter altern wird. Eine ergänzende Planung von verdichtetem Wohnen, welche auch die Schaffung von Geschosswohnungsbau enthielte, entspräche daher dem Bedarf sowie der demographischen Entwicklung der Gemeinde.</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		Daher sind Änderungen an der Festlegung Ziel 3.1.3-01 auf Basis des Einwands nicht veranlasst.
057 1.2 Gemeinden Markt Kirchzell 20.10.2025	<p>[...] Stellungnahme des Marktes Kirchzell</p> <p>[...] der Markt Kirchzell nimmt in o.g. Verfahren wie folgt Stellung: Zu Punkt 3.1.1 Strategische Siedlungsentwicklung – Unterpunkt 03 „Für den gewerblichen Siedlungsbereich umfasst die organische Entwicklung den Flächenbedarf für ansässige Betriebe und deren Erweiterungsansprüche. Zudem fallen darunter zusätzliche Bauflächen für die Neuansiedelung geeigneter Betriebe, wenn diese zur örtlichen Grundversorgung erforderlich sind oder an besondere Standortbedingungen wie z.B. Rohstoffvorkommen gebunden sind. Das Prinzip der organischen Siedlungsentwicklung gilt sowohl für die Umsetzung von Innenentwicklungspotenzialen, als auch die Entwicklung von Reserveflächen aus dem Flächennutzungsplan sowie ggf. weitere geeignete Siedlungsstandorte.“</p> <p>Der Markt Kirchzell sieht bzgl. der o.g. Festlegung eine Einschränkung seiner Entwicklungsmöglichkeiten und ist mit dieser nicht einverstanden. Auch kleinere Gemeinden sollten die Möglichkeit haben, in vertretbarem Umfang neues Gewerbe jeglicher Art ansiedeln zu können.</p> <p>Zu Punkt 5.1.3 Personennahverkehr - Unterpunkt 02 Der Markt Kirchzell weist klarstellend darauf hin, dass der Linienverkehr von Kirchzell nach Amorbach in jedem Fall beibehalten bleiben sollte. Ein etwaiger On-Demand-Verkehr von/in die Ortsteile wird begrüßt, sofern dieser sich wirtschaftlicher als der klassische Linienverkehr erweist. [...]</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.1 Strategische Siedlungsentwicklung</b></p> <p>Der Einwand wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Die Festlegung 3.1.1-03 enthält bereits die Aussage, dass Siedlungsentwicklung im organischen Umfang überall zulässig ist. Insofern verbleiben für den Markt Kirchzell weiterhin vertretbare gewerbliche Entwicklungsmöglichkeiten. Plangebiete von kleiner oder gleich einem Hektar werden i.d.R. pauschal als organisch anerkannt. Dies wird im Zuge einer Anpassung der Zielbegründung deutlicher herausgestellt. Um im Rahmen des organischen Umfangs explizit auch die Flächenbedarfe kleinerer Ausgründungen und Start-Ups sowie regionaler Handwerks- oder Dienstleistungsbetriebe zu berücksichtigen, welche nicht unter die „örtliche Grundversorgung“ zählen, wird die Begründung zu Ziel 3.1.1-03 folgendermaßen ergänzt:</p> <p><i>„Für den gewerblichen Siedlungsbereich umfasst die organische Entwicklung den Flächenbedarf für ansässige Betriebe und deren Erweiterungsansprüche. Zudem fallen darunter zusätzliche Bauflächen für die <u>konkret geplante Neuansiedelung geeigneter kleiner oder mittlerer Betriebe, wenn diese</u></i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>zur örtlichen Grundversorgung erforderlich sind <u>oder</u></i></li> <li>• <i><u>in Relation zum Ort einem städtebaulich verträglichen Umfang entsprechen.</u></i></li> </ul> <p><i><del>oder an besondere Standortbedingungen wie z.B. Rohstoffvorkommen gebunden sind.</del> Das Prinzip der organischen Siedlungsentwicklung gilt sowohl für die Umsetzung von Innenentwicklungspotenzialen, als auch die Entwicklung von Reserveflächen aus dem Flächennutzungsplan sowie ggf. weitere geeignete Siedlungsstandorte. <u>Auch im gewerblichen Siedlungsbereich gilt als Orientierungswert, dass Plangebiete von kleiner bzw. gleich einem Hektar grundsätzlich als organische Entwicklung anzusehen sind.</u>“</i></p> <p>Die Begründung zu Ziel 3.1.1-04 wird wie folgt ergänzt:</p>

		<p><u>„Eine überorganische Baulandausweisung ist auch in Kommunen ohne zentralörtliche Funktion dann ausnahmsweise zulässig, wenn ein gewerbliches Vorhaben aufgrund besonderer Standortbedingungen wie z.B. Rohstoffvorkommen oder Energieverfügbarkeit an den gewählten Standort gebunden ist.“</u></p> <p>Die Änderungen dienen der Klarstellung, neue Beachtungspflichten ergeben sich durch diese Änderungen nicht.</p> <p>Prinzipiell dienen die Ziele 3.1.1-03 und -04 dazu, die über Kapitel 2.1 des Regionalplans Bayerischer Untermain festgelegten, zentralen Orte zu stärken. Gemäß Grundsatz 2.1.1 LEP und Ziel 2.1.3 LEP werden in den zentralen Orten Versorgungsfunktionen und Einrichtungen der Daseinsvorsorge gebündelt. Die Konzentration von umfangreicheren Siedlungsvorhaben an diesen Orten dient dem Prinzip der Region der kurzen Wege (vgl. G 1.2-01 RP1) und der Idee der integrierten Siedlungsentwicklung (vgl. G 3.1.2 Abs. 2 LEP). Gemäß Grundsatz 3.1.1 Abs. 4 LEP soll <i>„die Ausweisung größerer Siedlungsflächen überwiegend an Standorten erfolgen, an denen ein räumlich gebündeltes Angebot an öffentlichen und privaten Dienstleistungs-, Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen in fußläufiger Erreichbarkeit vorhanden ist oder geschaffen wird.“</i> Diese Voraussetzung bieten i.d.R nur die zentralen Orte. Letztlich wurde die Festlegung einer organischen Siedlungsentwicklung als allgemeingültiges Planungsprinzip auch über das REMOSI-Gutachten empfohlen (vgl. Abschlussbericht vom 10.11.2021, S. 174), welches gemäß dem Beschluss des Regionalen Planungsausschusses vom 19.11.2021 die Grundlage für die Fortschreibung des Kapitels „Siedlungsstruktur“ bildet. Die Vorgaben zur organischen Siedlungsentwicklung sind bereits im aktuell rechtskräftigen Kapitel „Siedlungsstruktur“ des RP1 unter 3.1.1-06, -07 und -08 als Ziele festgelegt. Daher ergeben sich für die Region im Kern keine neuen Steuerungsmechanismen.</p>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.3-05 On-Demand-Verkehr</b></p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. In der Begründung zu G 5.1.3-05 On-Demand-Verkehr findet sich bereits ein Absatz, welcher die Wirtschaftlichkeit mitdenkt: „Insbesondere in Bereichen mit hohem Fahrzeugkilometraufkommen und geringen Fahrgastzahlen soll geprüft werden, ob On-Demand-Angebote den bislang vorherrschenden Linienverkehr ersetzen können, sofern sich deutliche Einsparpotenziale gegenüber dem klassischen Linienverkehr ergeben und die Fahrtenhäufigkeit und Reisezeiten für die Fahrgäste dennoch verbessert werden.“</p> <p>Änderungen am G 5.1.3-05 sind daher nicht veranlasst.</p>
<p>071, 072</p> <p>1.2 Gemeinden</p> <p>Markt Sulzbach a. Main</p> <p>20.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>im Rahmen des o.g. Beteiligungsverfahrens lassen wir Ihnen anbei den Beschlussbuchauszug vom 16.10.2025 als Stellungnahme des Marktes Sulzbach a. Main zukommen.</p> <p>[...] Markt Sulzbach a. Main Landkreis Miltenberg BEGLAUBIGTER AUSZUG AUS DER NIEDERSCHRIFT Sitzung des Grundstücks-, Bau- und Umweltausschusses am 16.10.2025 TOP - Ö - 3</p> <p>[...]</p> <p>Für den Markt Sulzbach a. Main sind insbesondere folgende Punkte zu erwähnen:</p> <p>Kapitel 3.1 Siedlungsstruktur 3.1.2 Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung Innenentwicklung hat Vorrang vor der Außenentwicklung. Verfügbare Flächenpotenziale im Siedlungsbestand wie z.B. Baulücken, Leerstände, Brach- und Konversionsflächen sind daher vorrangig zu nutzen, insbesondere im Umfeld der Mobilitätsknoten.</p> <p>Der Markt Sulzbach a. Main hat bereits einen Grundsatzbeschluss gefasst, dass Innenentwicklung Vorrang hat. Stadt- und Ortskerne sollen durch die Maßnahmen der Siedlungsentwicklung in ihren Funktionen als soziale Treffpunkte und Einkaufsbereiche gestärkt werden; ihre Attraktivität und Aufenthaltsqualität sollen verbessert werden. Maß-</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.2 Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung</b></p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Markt Sulzbach seine aktive Gemeindeentwicklung bereits nach dem Prinzip „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ betreibt. An den Festlegungen ergeben sich keine Änderungen.</p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.3 Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen sowie zu Kapitel 3.1.5 Klimaanpassung</b></p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. An den Festlegungen ergeben sich keine Änderungen.</p> <p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.4 neue Haltepunkte und 5.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr:</b></p> <p>Die Hinweise und positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen. Es ergeben sich keine Änderungen.</p>

<p>nahmen des Städtebaus und der Ländlichen Entwicklung sollen in den Innenstädten und Altorten dazu beitragen, die charakteristische örtliche Baukultur zu bewahren, Denkmäler zu erhalten und den Wohnbaubestand für die weitere Nutzung zu sanieren.</p> <p>Der Ortskern soll durch Einzelbaumaßnahmen des Marktes im Rahmen der Städtebauförderung und durch das Kommunale Förderprogramm für Bürger attraktiver werden.</p> <p><b>3.1.3 Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen</b></p> <p>Das Wohnraumangebot in der Region, insbesondere im Verdichtungsraum Aschaffenburg, soll ausgebaut werden, um dem herrschenden Mangel an Wohnraum entgegenzuwirken.</p> <p>Die Bevölkerung in der Region Bayerischer Untermain ist in den vergangenen 10 Jahren gewachsen. Von 2012 - 2022 stieg die Einwohnerzahl laut der amtlichen Statistik um rund 11.000 Personen. Dies ist vor allem auf die Zuzüge in die Region zurückzuführen.</p> <p>Das REMOSI-Gutachten besagt in seinem berechneten Trendszenario, dass in einigen Gemeinden im Maintal die zur Verfügung stehenden Flächenpotenziale bzw. deren seitens der Verwaltungen angegebenen Aktivierungsmöglichkeiten nicht ausreichen, um das gemäß der Gemeindeprognose des LfStat angenommene Bevölkerungswachstum aufzunehmen. Insofern soll in diesen Räumen angestrebt werden, weitere Flächen für die Wohnraumbereitstellung zu aktivieren. Dies betrifft die Kommunen Collenberg, Mönchberg, Stadtprozelten, Klingenberg a. Main, Erlenbach a. Main, Obernburg a. Main, Elsenfeld, Kleinwallstadt, Großwallstadt, Hausen, Niedernberg und Sulzbach (zum Teil) sowie Mainaschaff, Kahl a. Main und Alzenau.</p> <p><b>3.1.5 Klimaanpassung</b></p> <p>Zur Gewährleistung gesunder Lebens-, Wohn-, Arbeits- und Umweltverhältnisse soll die räumliche Anpassung an den Klimawandel und seine Folgen vorangetrieben werden.</p> <p>Im Rahmen von Stadt- und Ortsentwicklungsmaßnahmen sollen auch Potenziale zur Flächenentsiegelung geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt werden. Insbesondere in Gebieten, die infolge des Klimawandels eine ungünstige humanbioklimatische Belastungssituation aufweisen, sollen bereits existierende</p>	<p><b>Zu Kapitel 5.1.5 Radverkehr</b></p> <p>Die Hinweise und positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen. Der Dringlichkeit von neuen Brückenverbindungen wird bereits mit der Festlegung als verbindliches Ziel unter 5.1.5-05 Rechnung getragen. Es ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Grün- und Gewässerstrukturen in den Siedlungsbereichen erhalten werden sowie nach Möglichkeit erweitert und von baulichen Nutzungen freigehalten werden.</p> <p>Kapitel 5.1 Mobilität Beschluss: Der Verordnungsentwurf zur Neufassung der Kapitels 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplanes Bayerischer Untermain sowie der Umweltbericht zur Prüfung der Umweltauswirkungen werden zur Kenntnis genommen. Einwände werden nicht erhoben. Aus Sicht des Marktes Sulzbach a. Main wird insbesondere auf folgendes hingewiesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Markt Sulzbach a. Main verweist auf die Dringlichkeit einer angedachten Brückenverbindung (Fuß- und Radwegebrücke) zwischen Sulzbach und Niedernberg. Die sozialen und wirtschaftlichen Folgen sind als positiv für das gemeinsame Unterzentrum zu erachten.</li> <li>• Eine bedarfsgerechte (Weiter-) Entwicklung von On-Demand-Verkehr zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der kleineren Ortsteile abseits der Hauptachsen wird gemeindlicherseits sehr stark befürwortet und unterstützt.</li> <li>• Eine Überprüfung zur Umsetzung eines zusätzlichen Haltepunktes „Sulzbach-Mitte“ wird begrüßt.</li> </ul> <p>Abstimmungsergebnis: Ja: 8 Anwesend: 8 Nein: 0 Persönlich beteiligt: Für die Richtigkeit: Sulzbach, den 20.10.25 [...]</p>	
<p>074</p> <p>1.2 Gemeinden</p> <p>Markt Schneeberg</p>	<p>Der Markt Schneeberg hält es nicht für erforderlich, den bestehenden Bahnhof als Mobilitätsknotenpunkt in Schneeberg auszubauen.</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.1 Mobilitätsknoten und Ankerpunkte</b></p> <p>Die vorgebrachten Einwände zu Ziel 5.1.1-01 werden zur Kenntnis genommen. Konkrete Änderungsvorschläge sind aus der Stellungnahme nicht erkenntlich. Gemäß</p>

20.10.2025		<p>den Grundsätzen der Raumordnung in Art. 6 Abs. 2 (4. Versorgungs- und Infrastrukturausstattung) BayLplG sollen die räumlichen Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität einschließlich eines integrierten Verkehrssystems geschaffen werden. Auch sollen die Voraussetzungen für die Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie die Schiene [...] verbessert werden. Gemäß Art. 2 BayÖPNVG ist bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben. Die Festlegung zu den Mobilitätsknoten aus dem regionsweiten REMOSI-Gutachten trägt dem Rechnung. Die Festlegung wird entsprechend des Beschlusses des Planungsausschusses vom 19.11.2021 mit vorliegender Änderung in den Regionalplan übernommen. Der konkrete Ausbau ist nicht Gegenstand der regionalplanerischen Festlegung, sondern liegt in der Verantwortung von Fachbehörden und Kommunen. Es bleibt deshalb insbesondere der Gemeinde Schneeberg überlassen, wie aktiv sie mögliche Verbesserungen am Haltepunkt angehen wird. Die Einwände führen demnach nicht zu Änderungen am Entwurf der Fortschreibung des Regionalplans für den Bayerischen Untermain.</p>
<p>091 1.2 Gemeinden Markt Mömbris 21.10.2025</p>	<p>[...] der Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung vom 18.10.25 über die im Betreff genannte Bauleitplanung beraten. Anbei erhalten Sie den entsprechenden Beschlussauszug. Die verspätete Abgabe bitten wir zu entschuldigen. Mit freundlichen Grüßen aus dem Mömbriser Rathaus [...] Beschlussauszug aus der Niederschrift der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses des Marktes Mömbris vom 18.10.2025 TOPO07 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain Neufassung der Kapitel 3.1 "Siedlungsstruktur und 5.1 "Mobilität" Beteiligungsverfahren mit Einbeziehung der Öffentlichkeit gem. Art. 16 BayLplG i. V. m. § 9 ROG Beratung und Beschlussfassung</p> <p>Beschluss 1: Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass der Markt Mömbris im Rahmen seiner Stellungnahme auf die sich bereits in Planung befindlichen, neu zu planenden Radwege, hinweist.</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p>Der Hinweis auf das WLA Wohnungsbauprojekt für bezahlbaren Wohnraum wird zur Kenntnis genommen. An den Festlegungen ergeben sich auf Basis dessen keine Änderungen.</p> <p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.4 Straßeninfrastruktur</b></p> <p>Der Einwand zum Kapitel 5.1.4 wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um die nachrichtliche Wiedergabe eines staatliches Planungszieles aus dem Bayerischen Ausbauplan der Staatsstraßen. Streichungen an diesen liegen nicht in der Regelungskompetenz des Regionalplans. Darüber hinaus konkretisiert der Regionalplan die Festlegungen im G 4.2 Straßeninfrastruktur LEP, wonach der Ausbau des Straßennetzes erfolgen soll. Eine Möglichkeit die Ortsumgehung im Regionalplan nicht zu</p>

<p>Abstimmungsergebnis: Ja-Stimmen:   9 Nein-Stimmen:   1 Persönlich beteiligt:   0</p> <p>Beschluss 2: Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass der Markt Mömbris im Rahmen seiner Stellungnahme auf das WLA Wohnungsbauprojekt für bezahlbaren Wohnraum hinweist. Abstimmungsergebnis: Ja-Stimmen:   10 Nein-Stimmen:   0 Persönlich beteiligt:   0</p> <p>Beschluss 3: Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, dass der Markt Mömbris im Rahmen seiner Stellungnahme die Forderung nach Herausnahme der Ortsumgebung Niedersteinbach aufnimmt. Abstimmungsergebnis: Ja-Stimmen:   9 Nein-Stimmen:   1 Persönlich beteiligt:   0</p> <p>Beschluss 4: Der Bau- und Umweltausschuss beschließt, im Rahmen des Beteiligungsverfahrens keine weiteren Anregungen und Bedenken zu der geplanten Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans vorzubringen. Abstimmungsergebnis: Ja-Stimmen:   8 Nein-Stimmen:   2 Persönlich beteiligt:   0</p>	<p>berücksichtigen, besteht daher nicht. Es sind keine Änderung an den ausgelegten Unterlagen veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.5 Radverkehr</b></p> <p>Die Hinweise zu in Planung befindlichen Radwegen werden zur Kenntnis genommen. In G 5.1.5-03 wird eine Radvorrangroute von und nach Mömbris verbal aufgeführt. Die konkrete Ausgestaltung obliegt dem Landkreis und den Kommunen in der jeweiligen Zuständigkeit. Änderungswünsche an den vorgelegten Unterlagen wurden nicht eingebracht, daher ergeben sich keine Änderungen.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Die Übereinstimmung des Auszuges mit dem Original wird hiermit amtlich bezeugt. Mömbris, 21.10.2025 [...]</p>	
<p>095 1.2 Gemeinden Stadt Amorbach 25.10.2025</p>	<p>[...] Sehr geehrte Damen und Herren, in der Sitzung am 09.10.2025 fasste der Stadtrat folgenden Beschluss zur geplanten Fortschreibung des Regionalplans: Zu dem Kapitel „Siedlungsstruktur“ erhebt die Stadt Amorbach folgende Forderungen: Kapitel 3.1. (Siedlungsentwicklung) Stellungnahme der Stadt Amorbach zu 3.1.1 (Strategische Siedlungsentwicklung)</p> <p>04 Z Überorganische Baulandentwicklungen sind auch bei Kommunen ohne zentralörtliche Funktion zuzulassen, wenn - bezogen auf ein konkretes Projekt — die rechtlichen (z.B. Grunderwerb) und infrastrukturellen (z.B. Stromversorgung, Verkehrsinfrastruktur) Voraussetzungen vorliegen oder in absehbarer Zeit geschaffen werden können.</p> <p>06 G Stellungnahme der Stadt Amorbach zu 3.1.2 (Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung)</p> <p>Siedlungsneuentwicklungen und Verlagerungen an den Siedlungsrand sind auch bei Kommunen mit nicht-zentralörtlicher Funktion zuzulassen, wenn das Innenflächenpotential nicht oder nicht mehr ausreichend ist.</p> <p>Im Übrigen besteht mit den vorgeschlagenen Formulierungen bei dem Kapitel „Siedlungsstruktur“ Einverständnis.</p> <p>Ebenso mit den Aussagen zu dem Kapitel „Mobilität“</p> <p>Begründung: Zur Herstellung gleicher Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land ist es</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.1 Strategische Siedlungsentwicklung</b></p> <p>Ziel 3.1.1-04: Der Einwand wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Die Festlegung 3.1.1-03 enthält bereits die Aussage, dass Siedlungsentwicklung im organischen Umfang überall zulässig ist. Plangebiete von kleiner oder gleich einem Hektar werden i.d.R. pauschal als organisch anerkannt. Die Stadt Amorbach ist als zentraler Ort für die überorganische Baulandentwicklung geeignet.</p> <p>Um im Rahmen des organischen Umfangs explizit auch die Flächenbedarfe kleinerer Ausgründungen und Start-Ups sowie regionaler Handwerks- oder Dienstleistungsbetriebe zu berücksichtigen, welche nicht unter die „örtliche Grundversorgung“ zählen, wird die Begründung zu Ziel 3.1.1-03 folgendermaßen ergänzt:</p> <p><i>„Für den gewerblichen Siedlungsbereich umfasst die organische Entwicklung den Flächenbedarf für ansässige Betriebe und deren Erweiterungsansprüche. Zudem fallen darunter zusätzliche Bauflächen für die <u>konkret geplante Neuansiedelung geeigneter kleiner oder mittlerer Betriebe</u>, wenn diese</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• zur örtlichen Grundversorgung erforderlich sind <u>oder</u></i></li> <li><i>• <u>in Relation zum Ort einem städtebaulich verträglichen Umfang entsprechen.</u></i></li> </ul> <p><i><del>oder an besondere Standortbedingungen wie z.B. Rohstoffvorkommen gebunden sind.</del> Das Prinzip der organischen Siedlungsentwicklung gilt sowohl für die Umsetzung von Innenentwicklungspotenzialen, als auch die Entwicklung von Reserveflächen aus dem Flächennutzungsplan sowie ggf. weitere geeignete Siedlungsstandorte. <u>Auch im gewerblichen Siedlungsbereich gilt als Orientierungswert, dass Plangebiete von kleiner bzw. gleich einem Hektar grundsätzlich als organische Entwicklung anzusehen sind.</u>“</i></p> <p>Durch diese Änderung wird ermöglicht, dass auch in strukturschwachen Gebieten Gelegenheiten für die Ansiedlung neuer Unternehmen unterschiedlicher Branchen in verträglichem Umfang genutzt werden können.</p>

	<p>erforderlich, gerade auch in strukturschwachen Gebieten sich bietende Gelegenheiten für die Ansiedlung neuer Unternehmen zu nutzen. In Amorbach und Weilbach befinden wir uns z.B. in Erfolg versprechenden Gesprächen im Hinblick auf die Ansiedlung eines Rechenzentrums. Dieses soll markungsübergreifend geplant und realisiert werden.</p> <p>Im aktuellen Regionalplan ist Amorbach derzeit als „Grundzentrum“ ausgewiesen. Daher sollte in Amorbach aufgrund der Stellung im System der zentralen Orte auch bei der im Entwurf vorgelegten Änderung eine überorganische Siedlungsentwicklung möglich sein. Weilbach hingegen hat keine zentralörtliche Funktion.</p> <p>Ein Gelingen dieses markungsübergreifenden Projektes ist nur möglich, wenn auch unsere Nachbargemeinde Weilbach die regionalplanerische Möglichkeit einer überorganischen Siedlungsentwicklung eingeräumt wird.</p> <p>Anhand dieses konkreten Beispiels wird deutlich, dass auch Kommunen, die keine zentralen Orte darstellen, überorganische Entwicklungen ermöglicht werden sollte.</p>	<p>Die Begründung zu Ziel 3.1.1-04 wird wie folgt ergänzt:</p> <p><u>„Eine überorganische Baulandausweisung ist auch in Kommunen ohne zentralörtliche Funktion dann ausnahmsweise zulässig, wenn ein gewerbliches Vorhaben aufgrund besonderer Standortbedingungen wie z.B. Rohstoffvorkommen oder Energieverfügbarkeit an den gewählten Standort gebunden ist.“</u></p> <p>Auf diese Weise wird sichergestellt, dass Betriebsansiedlungen, die in ihrer Standortwahl sehr eingeschränkt sind (etwa Anlagen für den Bodenschatzabbau, für die Daten- oder Energiesicherheit) nicht durch die regionalplanerischen Festsetzung per se behindert werden. Das markungsübergreifende Projekt eines Rechenzentrums zwischen Amorbach und Weilbach fällt auch unter diese Ausnahme.</p> <p>Neue Beachtungspflichten ergeben sich durch die genannten Änderungen nicht.</p> <p>Prinzipiell dienen die Ziele 3.1.1-03 und -04 dazu, die über Kapitel 2.1 des Regionalplans Bayerischer Untermain festgelegten, zentralen Orte zu stärken. Gemäß Grundsatz 2.1.1 LEP und Ziel 2.1.3 LEP werden in den zentralen Orten Versorgungsfunktionen und Einrichtungen der Daseinsvorsorge gebündelt. Die Konzentration von umfangreicheren Siedlungsvorhaben an diesen Orten dient dem Prinzip der Region der kurzen Wege (vgl. G 1.2-01 RP1) und der Idee der integrierten Siedlungsentwicklung (vgl. G 3.1.2 Abs. 2 LEP). Gemäß Grundsatz 3.1.1 Abs. 4 LEP soll <i>„die Ausweisung größerer Siedlungsflächen überwiegend an Standorten erfolgen, an denen ein räumlich gebündeltes Angebot an öffentlichen und privaten Dienstleistungs-, Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen in fußläufiger Erreichbarkeit vorhanden ist oder geschaffen wird.“</i> Diese Voraussetzung bieten i.d.R nur die zentralen Orte. Letztlich wurde die Festlegung einer organischen Siedlungsentwicklung als allgemeingültiges Planungsprinzip auch über das REMOSI-Gutachten empfohlen (vgl. Abschlussbericht vom 10.11.2021, S. 174), welches gemäß dem Beschluss des Regionalen Planungsausschusses vom 19.11.2021 die Grundlage für die Fortschreibung des Kapitels „Siedlungsstruktur“ bildet. Die Vorgaben zur organischen Siedlungsentwicklung sind bereits im aktuell rechtskräftigen Kapitel „Siedlungsstruktur“ des RP1 unter 3.1.1-06, -07 und -08 als Ziele festgelegt.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>Grundsatz 3.1.2-06: Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Der Grundsatz 3.1.2-06 unterscheidet nicht zwischen Kommunen mit und ohne zentralörtlicher Funktion. Zudem beinhaltet er bereits eine Formulierung für den Fall, dass eine Verlagerung „nicht vermeidbar“ ist. Dies wäre gegeben, wenn geeignete Potenzialflächen der Innenentwicklung nicht zur Verfügung stehen bzw. nicht aktivierbar sind (vgl. auch Ausnahmen zu Ziel 3.1.2-02).</p> <p>Bei der Festlegung handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung. Gemäß Art. 2 Abs. 3 BayLplG sind Grundsätze der Raumordnung „Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen.“ Insofern haben Kommunen den Belang in ihrer Abwägung zu berücksichtigen, es besteht jedoch keine Beachtungspflicht. Ein angemessener Gestaltungsspielraum im Sinne der gemeindlichen Planungshoheit bleibt daher gewahrt.</p> <p>Änderungen an Grundsatz 3.1.2-06 ergeben sich auf Basis des Einwands nicht.</p>
<p>101 1.2 Gemeinden Gemeinde Niedernberg 30.10.2025</p>	<p>[...] die Gemeinde Niedernberg bringt zu Kapitel 5.1 „Mobilität“ Folgendes vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Aufnahme der vorgesehenen Mehrgleisigkeit auf den jeweiligen Schienenstrecken sowie der Radvorrangrouten sollten auch in die Begründungskarten zur Anlage 2 erfolgen, um diese zu verdeutlichen.</li> <li>• Neben dem bereits vorhandenen Grundsatz der Trassensicherung für eine Zweigleisigkeit unter 5.1.2.2 04, sollte auch konkret die Zweigleisigkeit der Maintalbahn zwischen Aschaffenburg und Sulzbach – bestenfalls bis zum zu prüfenden Haltepunkt Sulzbach-Mitte – als Grundsatz unter 5.1.2.6 02 mit aufgeführt werden, da hier von Kapazitätsengpässen ausgegangen werden kann.</li> <li>• Niedernberg und Sulzbach sind zwar als gemeinsames Grundzentrum deklariert, werden aktuell jedoch durch den Main getrennt. Die Gemeinde Niedernberg benötigt einen schnellen und einfachen, sowie nachhaltigen Anschluss an den Mobilitätsknoten Sulzbach um die örtliche Entwicklung weiter voranzubringen. Eine Erreichbarkeit ist aktuell für Pendelnde nicht attraktiv. Neben einer schnellen Erreichbarkeit des Bahnhofes bringt eine Fuß- und Radwegbrücke unter 5.1.5 05 nicht nur eine nachhaltige, attraktive und schnelle Verkehrsanschließung an die Bahn, sie verbessert die zentralörtliche Funktion des gemeinsamen</li> </ul>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.2 Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung</b></p> <p>Ziele 3.1.2-01 mit Tekturkarte 10a: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Klarstellungen erfolgen.</p> <p>Für Niedernberg stellt sich die Lage wie folgt dar: Sobald die Brücke über den Main von Sulzbach nach Niedernberg errichtet ist, entfaltet der Hauptsiedlungsbereich um den Mobilitätsknoten in Sulzbach seine Wirkung auch auf Niedernerberger Gemarkung. Bis dahin wirkt der Main als schwer überwindbare Barriere und verunmöglicht eine gute fußläufige und fahrradfreundliche Erreichbarkeit des Mobilitätsknotens von Niedernberg aus. Bis zur Umsetzung der Brücke ist Niedernberg daher als Grundzentrum für eine überorganische Baulandausweisung geeignet, muss diese Ausweisungen jedoch noch nicht vorrangig im Hauptsiedlungsbereich vornehmen, da im Gemeindegebiet noch kein Hauptsiedlungsbereich existiert.</p> <p>Hintergrund: Während die Ziele unter 3.1.1-03 und -04 (organisch / überorganisch) eine Antwort auf das „Wie viel?“ der Siedlungsentwicklung liefern, beantwortet Ziel 3.1.2-01 (Konzentration auf Hauptsiedlungsbereich) das „Wo?“ der Siedlungsentwicklung. Das bedeutet, dass zentrale Orte für eine überorganische Siedlungsentwicklung</p>

<p>Grundzentrums im Allgemeinen und schafft Synergieeffekte sowie Vorteile für die Einwohnerinnen und Einwohner beider Mainseiten. Da die Brückenverbindung Niedernberg-Sulzbach gemäß REMOSI-Gutachten die größte Frequenz, bzw. das größte Nutzerpotenzial im Vergleich zu den restlichen Brückenverbindungen aufweist und im Zusammenhang mit dem bereits angestoßenen Projekt der Elektrifizierung Maintalbahn sowie Umbau des Bahnhofs Sulzbach mehr als Sinn macht, sollte die Brückenverbindung Niedernberg-Sulzbach als Grundsatz mit aufgenommen und priorisiert werden. Die Fuß- und Radwegebrücken sollten ebenfalls in die Begründungskarte zu Anlage 2 mit aufgenommen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In der neuen Fassung wurden die Errichtung neuer Mainbrücken sowie die Direktanbindung der Roland-Schwing-Brücke an die B469 (im aktuellen Regionalplan unter 5.1.3 09 &amp; 10 zu finden) gänzlich entfernt. In beiden Fällen wesentliche Punkte, um Ortsdurchfahrten zu entlasten, den Verkehr auf die Bundesstraße zu leiten und beide Mainseiten im Allgemeinen besser zu verbinden. Diese sollten in den Grundsätzen erwähnt bleiben und wieder aufgenommen werden.</li> <li>• In Tekturkarte 10a ist das Zeichen für den Mobilitätsknoten und die Eignung für stärkere Siedlungsentwicklung auf Sulzbacher Seite eingezeichnet. Da es sich hierbei um den Bahnhof Niedernberg-Sulzbach handelt, geht die Gemeinde Niedernberg davon aus, dass die stärkere Siedlungsentwicklung auch auf Niedernberg zutrifft. Dies sollte klarer herausgestellt werden.</li> </ul> <p>Den dazugehörigen Beschlussbuchauszug der vergangenen Gemeinderatssitzung finden Sie in der Anlage.  [...]  GEMEINDE NIEDERNBERG  Auszug aus dem Sitzungsbuch der Gemeinde Niedernberg  Sitzung des Gemeinderates am 28.10.2025  Die Behandlung des Tagesordnungspunktes war Öffentlich.  Alle Mitglieder waren ordnungsgemäß geladen, Beschlussfähigkeit war gegeben.  7. Änderung des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain (19. Verordnung), sverfahren  Sachverhalt: [...]</p>	<p>geeignet sind, unabhängig davon, ob sie über einen Hauptsiedlungsbereich auf ihrem Gemeindegebiet verfügen.</p> <p>Gemeinden, die von einem Hauptsiedlungsbereich um einen Mobilitätsknoten oder Ankerpunkte berührt sind, müssen neue Siedlungsvorhaben künftig vorrangig in diesem Umgriff umsetzen – egal, ob es sich um organische oder überorganische Ausweisungen handelt. Diese Vorgabe - die auch Ausnahmen enthält - dient einer kompakten, abgestimmten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung (vgl. Grundsatz 3.1.2 Abs. 2 LEP) im Sinne einer Region der kurzen Wege, wie sie als Kernelement aus dem REMOSI-Gutachten hervorgeht. Das heißt, der Hauptsiedlungsbereich per se führt nicht dazu, dass eine überorganische Siedlungsentwicklung an dieser Stelle möglich wird. Hervorzuheben ist, dass Hauptsiedlungsbereiche nicht an Gemeindegrenzen enden. Der Mobilitätsknoten oder Ankerpunkt einer Kommune kann seine Wirkung auch auf Nachbarkommunen entfalten, wenn der von ihm ausgehende Hauptsiedlungsbereich die Gemeindegrenze überschreitet. Dabei muss gewährleistet sein, dass keine schwer überwindbaren Barrieren (z.B. Fluss, Autobahn, Eisenbahnlinie) die Erreichbarkeit des Mobilitätsknotens oder Ankerpunktes einschränken.</p> <p>Da die bisherige Benennung des Planzeichens (schwarzes Quadrat) in der Tekturkarte 10a sowie bestimmte Teile der Zielbegründung ggf. missverstanden werden können, erfolgen klarstellende Änderungen in den Fortschreibungsunterlagen. Zum einen erfolgt eine geeignetere Benennung des Planzeichens, welches bisher die „Eignung für stärkere Siedlungsentwicklung“ anzeigt. Die Änderung erfolgt in der Legende zu Tekturkarte 10a. Das Planzeichen wird umbenannt in „Vorrangige Siedlungsentwicklung im Hauptsiedlungsbereich“. Das bereits in Klammern ergänzte, zugehörige Ziel 3.1.2-01 vermeidet, dass das Planzeichen fälschlicherweise Zielen aus dem Kapitel 3.1.1 zugeordnet werden kann.</p> <p>Die räumliche Beschränkung von Hauptsiedlungsbereichen durch schwer überwindbare Barrieren wird in der Begründung zu Ziel 3.1.2-01 wie folgt klargestellt:</p> <p><u>„Die Festlegung der Hauptsiedlungsbereiche unterliegt dabei der regionalplanerischen Unschärfe, welche sich durch den Maßstab 1:100.000 ergibt. Es handelt sich somit nicht um parzellenscharf abgegrenzte Gebiete. Zudem ist bei jeder Bauleitplanung für die Wohn- und Gewerbonutzung innerhalb des Hauptsiedlungsbereichs zu beachten, dass eine gute fußläufige und fahrradbezogene Erreichbarkeit des nächsten Ankerpunktes oder Mobilitätsknotens gegeben ist und diese nicht durch schwer</u></p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Zur Neufassung des Kapitels 3.1 „Siedlungsstruktur bringt die Gemeinde Niedernberg keine Einwendungen bzw. Anregungen vor.</p> <p>[...]</p> <p>Beschluss: Die Gemeinde Niedernberg bringt die im Sachverhalt dargestellten Einwendungen und Anregungen zur Regionalplanänderung vor.</p> <p>Abstimmungsergebnis: Ja: 14 Nein: 0</p>	<p><u>überwindbare Barrieren (z.B. Fluss, Autobahn, Eisenbahnlinie) verhindert wird. Zudem wird ein Hauptsiedlungsbereich durch schwer überwindbare Barrieren (z.B. Fluss, Autobahn, Eisenbahnlinie) begrenzt, wenn dadurch eine unmittelbare fußläufige und fahrradbezogene Erreichbarkeit des nächsten Ankerpunktes oder Mobilitätsknotens auf kurzer Distanz verhindert wird. Gegebenenfalls müssen im Zuge der angestrebten Planung Fuß- und Radwege ausgebaut, neu angelegt oder Brücken errichtet werden, sodass auch das Gebiet jenseits der Barriere als Hauptsiedlungsbereich gewertet werden kann.“</u></p> <p>Die Wirkung von Hauptsiedlungsbereichen wird in Begründung zu Ziel 3.1.2-01 wie folgt klargestellt:</p> <p><u>„Die Wirkung eines Hauptsiedlungsbereichs ist nicht auf das Gemeindegebiet beschränkt, in welchem sein zugehöriger Mobilitätsknoten oder Ankerpunkt liegt. Dehnt sich der Hauptsiedlungsbereich über Gemeindegrenzen hinweg aus, beeinflusst er auch die entsprechende Nachbarkommune. Wird ein neuer Bahnhof eingerichtet bzw. ein weiterer Mobilitätsknoten in der Region entwickelt, entsteht damit ein zusätzlicher Hauptsiedlungsbereich um diesen neuen Knotenpunkt herum.</u></p> <p><u>Siedlungsentwicklung für Wohnen und Gewerbe in größerer Entfernung zu den Mobilitätsknoten und Ankerpunkten ist möglich, sofern es sich um kleinere Ortsabrundungen zur Deckung des örtlichen Bedarfs handelt (Orientierungswert: Geltungsbereich kleiner / gleich ein Hektar) oder die Planung in einer Kommune stattfindet, welche über keinen Hauptsiedlungsbereich <u>Mobilitätsknoten oder Ankerpunkt</u> verfügt. <u>In diesem Fall ist eine organische Siedlungsentwicklung zu begründen.“</u></u></p> <p>Die Änderungen dienen der Klarstellung. Neue Beachtungspflichten ergeben sich daraus nicht.</p> <p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zur Begründungskarte zu Anlage 2 Verkehrliche Zielsetzungen aus übergeordneten Planwerken</b></p> <p>Hinsichtlich der Hinweise zur Begründungskarte zu Anlage 2 Verkehrliche Zielsetzungen aus übergeordneten Planwerken kann der Anregung nicht gefolgt werden, die</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>Mehrgleisigkeit des Ausbaus visuell stärker darzustellen. Die Kartendarstellungen sind an die Festlegungen des Planzeichenkatalogs gebunden. Um die Lesbarkeit zu erhöhen, wird die Legende geändert: „<i>Eisenbahnstrecke-Ausbau (G 5.1.2.2-02, Z 5.1.2.3-02, G 5.1.2.6-02)</i>“</p> <p><i>Ausbau Hanau-Aschaffenburg und Kurve Mainaschaff</i></p> <p><i>Ausbau Aschaffenburg-Laufach</i></p> <p><i>Partiell zweigleisiger Ausbau Maintalbahn Aschaffenburg-Glanzstoffwerke Elektrifizierung Maintalbahn Aschaffenburg-Miltenberg“.</i></p> <p>Darüber hinaus ist die vollständige Zweigleisigkeit in der Tekturkarte 10a zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ bereits integriert, welche zum Gegenstand der Verordnung wird, im Gegensatz zur Begründungskarte. Die Tekturkarte 10a bildet im Vergleich zur Begründungskarte inhaltlich nicht nur die staatlichen Planungsziele, sondern die regionalen Ziele ab, nämlich die vollständige Zweigleisigkeit. Dies erfolgt in Form von zeichnerisch erläuternden Darstellungen verbaler Ziele (hier: Z.5.1.2.2-05). Auch die Fuß- und Radwegebrücken sind daher in der Tekturkarte 10a zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ dargestellt und nicht in der Begründungskarte. Hinsichtlich der weiteren angeregten Darstellung der Radvorrangrouten wird festgehalten, dass es sich bei der Begründungskarte zu Anlage 2 nur um eine nachrichtliche Wiedergabe staatlicher Planungsziele handelt. Die angeführten, in den textlichen Festsetzungen bereits festgehaltenen Vorhaben (Radvorrangrouten) sind jedoch nicht als solch ein staatliches Planungsziel einzuordnen. Sie sind aus regionalplanerischer Sicht auch noch nicht ausreichend konkret in ihrer räumlichen Ausgestaltung, als dass sie in eine Kartendarstellung überführt werden könnten und entziehen sich somit der Darstellungsmöglichkeiten im Regionalplan. Änderungen an der Begründungskarte sind daher auf Grundlage der Einwendungen nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele</b></p> <p>Dem Hinweis zur Ergänzung des Grundsatzes 5.1.2.2-04 um die konkrete Zweigleisigkeit der Maintalbahn wird nicht gefolgt, da sich dieser Grundsatz auf das gesamte Streckennetz bezieht. Es wird jedoch die Anregung umgesetzt, das Ziel 5.1.2.2-05 um die Zweigleisigkeit zu ergänzen. Der Satz lautet neu: „<i>Innerhalb der notwendigen Flächen zum viergleisigen Ausbau der Strecke Hanau-Aschaffenburg und zum dreigleisigen Ausbau der Strecke Aschaffenburg-Laufach und des zweigleisigen Ausbaus sowie der Elektrifizierung der Maintalbahn sind raumbedeutsame Planungen ausgeschlossen, die diesen Maßnahmen entgegenstehen.</i>“</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>Dabei handelt es sich um eine redaktionelle Klarstellung, aus welcher sich keine neuen Beachtens- und Berücksichtigungspflichten ergeben. Denn in der Tekturkarte 10a zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ ist der zweigleisige Ausbau der Maintal- bahn bis Miltenberg bereits unter zeichnerisch erläuternde Darstellung verbaler Ziele – Trassensicherung Schienenstrecke Z 5.1.2.2-05 als Ziel festgelegt. In der Legende der Tekturkarte 10a heißt es im ausgelegten Entwurf „Elektrifizierung und Zweigleisigkeit der Strecke Aschaffenburg – Miltenberg“. Darüber hinaus ist folgende Erläuterung in der Begründung zu Ziel 5.1.2.2-05 bereits enthalten: <i>„Gemäß REMOSI-Gutachten werden grundsätzlich Trassen für den zweigleisigen Ausbau entlang der Maintalbahn gesichert.“</i></p> <p>Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.4. Straßeninfrastruktur</b></p> <p>Die vorgebrachten Einwände zur Straßeninfrastruktur werden zur Kenntnis genommen. Da gemäß dem LEP 2023 keine Trassensicherungen für die Straßeninfrastruktur möglich sind, und der Ausbau in der Straßeninfrastruktur gegenüber dem Neubau priorisiert wird, ist eine neue Festlegung als Ziel oder Grundsatz hierzu nicht veranlasst. Zur Unterstützung des regionsweit bedeutsamen Belangs der Verbesserung der Verbindungen über den Main wird ausgehend von der kommunalen Stellungnahme die Begründung des Grundsatzes 5.1.4-01 wie folgt ergänzt: <u>„Eine Verbesserung der Verbindungen über den Main hinweg und eine Anbindung an das übergeordnete Straßennetz ist auch im Bereich der Straßeninfrastruktur wünschenswert. Dies trägt insbesondere dazu bei gemeinsame Zentrale Orte besser zu vernetzen und die flächenhafte Erreichbarkeit der Region insgesamt zu verbessern, wie beispielsweise mit einer Anbindung der Roland-Schwing-Brücke an die B469.“</u></p> <p>Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.5 Radverkehr</b></p> <p>Die Hinweise zu Ziel 5.1.5-05 werden zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung einer Brückenverbindung Sulzbach-Niedernberg ist bereits als verbindliche Festlegung im ausgelegten Entwurf vorgesehen. Dies ist eine stärkere Gewichtung als nur als Grundsatz, wie in der Stellungnahme gefordert. Dabei wird aus der Begründung zu Z 5.1.5-05 zusätzlich ersichtlich, dass die Brücken sogar unabhängig von neu einzu-richtenden Haltepunkten zur Verbindung der gegenüberliegenden Orte umzusetzen</p>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>sind. Um die Bedeutung der Brücken noch stärker hervorzuheben, wird in der Begründung eine Tabelle mit dem Nutzungspotenzial pro Tag zu Fuß und per Rad entsprechend des REMOSI-Gutachtens ergänzt:</p> <p><u>„Nutzerpotenzial/Tag zu Fuß und per Rad gemäß REMOSI-Gutachten:</u></p> <p><u>Mainaschaff-Nord – Stockstadt am Main: 3.200</u></p> <p><u>Sulzbach am Main – Niedernberg: 3.600</u></p> <p><u>Kleinwallstadt – Großwallstadt: 2.250</u></p> <p><u>Röllfeld – Trennfurt: 1.400</u></p> <p><u>Kleinheubach – Großheubach: 2.300</u></p> <p><u>Miltenberg – Miltenberg West: 600 (bzw. höher, wenn Haltepunkt Miltenberg West nicht realisiert wird)</u></p> <p><u>Miltenberg – Bürgstadt: 800</u></p> <p><u>Hinweise: Das Nutzerpotenzial für die Brückenverbindung Miltenberg – Miltenberg West läge deutlich höher, für den Fall, dass der Haltepunkt Miltenberg West nicht realisiert wird. Für die Brückenverbindung Karlstein am Main und Seligenstadt am Main hat das REMOSI-Gutachten keine Berechnungen hinsichtlich des Nutzerpotenzials vorgenommen. Es wird auf die kommunale Machbarkeitsstudie verwiesen.“</u></p> <p>Weitere Änderungen am Entwurf sind nicht veranlasst.</p>
<p>102</p> <p>1.2 Gemeinden</p> <p>Gemeinde Kleinostheim</p> <p>03.11.2025</p>	<p>[...]</p> <p>der Gemeinderat Kleinostheim hat sich in seiner Sitzung am 30.10.2025 mit der o.g. 19. Änderung des Regionalplans für die Region 1 befasst und beschlossen, wie folgt Stellung zu nehmen:</p> <p>zu 5.1.1:</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass trotz neuer Haltepunkte an der Bahnstrecke Hanau - Aschaffenburg alle Haltepunkte in Kleinostheim erhalten bleiben und auch im Regionalplan weiterhin als vorhandene Infrastruktur dargestellt werden sollten.</p> <p>Anmerkung zu 3.1.3 Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen Der Freistaat Bayern beabsichtigt, die Mieterschutzverordnung neu zu fassen. Kleinostheim soll demnach ab dem 01.01.2026, also voraussichtlich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der 19. Änderung des Regionalplans, in den Anwendungsbereich der Mieterschutzvorschriften der §§ 556 d, 558 und 557 a BGB</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p>Der Hinweis zur Neufassung der Mieterschutzverordnung wird zur Kenntnis genommen. Änderungen an den Festlegungen ergeben sich auf Basis dessen nicht.</p> <p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele</b></p> <p>Die Hinweise zu den Haltepunkten in Kleinostheim werden zur Kenntnis genommen. Im REMOSI-Gutachten, welches der Fortschreibung gemäß Beschluss des Planungsausschusses am 19.11.2021 zu Grunde liegt, ist im Ziel-Szenario „kompakt und ambitioniert“ für die Gemeinde Kleinostheim ein Haltepunkt Kleinostheim und ein</p>

	<p>fallen. Für die Gewährung der Fristverlängerung bis 05.11.2025 bedanken wir uns und verbleiben mit freundlichen Grüßen [...]</p>	<p>zusätzlicher Haltepunkt Kleinostheim-Nord vorgesehen. Eine Darstellung des Haltepunkts „Rückersbacher Schlucht“ als Mobilitätsknoten ist nicht angezeigt, da der Haltepunkt „Rückersbacher Schlucht“ im REMOSI-Gutachten nicht berücksichtigt wird und die vorliegende Regionalplanfortschreibung auf dieser Grundlage entworfen ist. Der Anregung, eine Darstellung des bestehenden Haltepunkts „Rückersbacher Schlucht“ in der Tekturkarte 10a zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans Bayerischer Untermain vorzunehmen, wird dennoch gefolgt. Der bestehende Haltepunkt wird genauso wie „Eisenbahnstrecke Bestand“ unter „zusätzliche Darstellungen innerhalb der Planungsregion“ in der Legende ergänzt.</p>
<p>106, 107  1.2 Gemeinden  Gemeinde Mainaschaff  10.11.2025, 11.11.2025</p>	<p>[...] anbei unsere Stellungnahme zur 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplanes. Für die Fristverlängerung nochmals herzlichen Dank. [...] zur 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain (Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“) nimmt die Gemeinde Mainaschaff wie folgt Stellung:  Zu 5.1.2.6: Güterverkehr: Dieser Abschnitt behandelt die Stärkung des Schienengüterverkehrs mit u.a. dem viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Hanau und Aschaffenburg, der kreuzungsfreien Einfädelung der Züge aus Darmstadt Richtung Hanau zwischen Mainaschaff-Nord und Kleinostheim sowie mit einer Überwerfung der Güterstrecke Mainaschaff und Kleinostheim. Diese Umsetzung wird von der Gemeinde Mainaschaff entschieden abgelehnt, da bis zum heutigen Tage die Alternative der Elektrifizierung der Odenwaldbahn nicht ernsthaft geprüft wurde (vgl. Stellungnahme) Die Gemeinde Mainaschaff lehnt diese Entwicklungen ab! Des Weiteren nicht thematisiert wird das Thema Lärmschutz für die Bürgerinnen und Bürger. Eine Steigerung des Schienengüterverkehrs geht einher mit einer Steigerung des Lärmpegels. Daher ist es unabdingbar Lärmschutzmaßnahmen in den Regionalplan aufzunehmen.  Zu 5.1.6: Binnenschifffahrt und Häfen: Der Bayernhafen Aschaffenburg soll als trimodales Terminal und modernes</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele</b> Der Anregung zur stärkeren Gewichtung des Lärmschutzes wird gefolgt. Da Fragen des baulichen Lärmschutzes Gegenstand von Genehmigungsverfahren sind, kann im Regionalplan nur allgemein darauf verwiesen werden. In der Begründung zu 5.1.2.2-02 und 5.1.2.6-02 wird folgender Baustein ergänzt: <u>„Die in den Tälern der Region geführten Schienenstrecken führen in den angrenzenden Orten aufgrund der Bündelung von Infrastruktur zu Belastungen durch den Schienengüterverkehr. Der aktive Lärmschutz spielt deshalb im Rahmen zusätzlicher baulicher Maßnahmen eine besonders wichtige Rolle.“</u> Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.6 Güterverkehr</b> Die Einwände zu G 5.1.2.6-02 werden zur Kenntnis genommen. Da es sich hierbei um ein staatliches Planungsziel, festgeschrieben im Deutschlandtakt (Ifd Nr. 76 ABS/NBS Hanau-Aschaffenburg) handelt und mit der Planung durch die DB InfraGo AG durch technische Machbarkeitsstudien bereits begonnen wurde (vgl. Online-Info-termin Ausbaustrecke (ABS) Hanau-Aschaffenburg und Kurve Mainaschaff am 29.10.2025), erfolgt im Regionalplan eine Übernahme dieses staatlichen Planungszieles und eine Trassensicherung für den viergleisigen Ausbau in Ziel 5.1.2-05. Änderungen an den vorliegenden Unterlagen sind auf Basis des Einwands nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.5 Radverkehr</b></p>

<p>Güterverkehrszentrum weiter ausgebaut und entwickelt werden. Der Versorgung der Region mit verschiedenartigen Gütern durch den weiteren Ausbau des Hafens mit dem Ziel der optimalen Verknüpfung von Schiffs-, Bahn- und Lkw-Verkehr kommt dabei besondere Bedeutung zu.</p> <p>Nicht thematisiert wird hierbei das Thema Lärmschutz für die Nachbargemeinden. Eine Steigerung des Schiffsverkehrs und von Umschlagstätigkeiten im Bayernhafen geht einher mit einer Steigerung des Lärmpegels für die Bürgerinnen und Bürger in Mainaschaff. Daher ist es unabdingbar Lärmschutzmaßnahmen bzw. Vorgaben zum zulässigen Lärmpegel in den Regionalplan aufzunehmen. Für künftige Planungen im Bereich „Kai 6“ in Stockstadt, welcher direkt an den Bayernhafen angrenzt, wird auf das Urteil des BayVGH vom 07.10.2024 verwiesen (Anlage).</p> <p>Zu 5.1.5 Radverkehr:</p> <p>Die Radschnellverbindung (mit breiterem Querschnitt) von Aschaffenburg-Mainaschaff — Kleinostheim bis Hanau ist in Mainaschaff-Nord zu realisieren, ebenso eine Fuß- und Radbrücke nach Stockstadt als Radvorrangroute (mit schmalerem Querschnitt möglich).</p> <p>In der Begründung zum Regionalplan ist zu lesen, dass Fuß- und Radwegbrücken so dimensioniert werden sollten, dass sie in Zukunft auch von leichten schmalen autonomen Shuttlefahrzeugen befahren werden können, die als Zubringer zu den Haltepunkten fungieren können. Nähere Angaben hierzu sind dem Regionalplan nicht zu entnehmen.</p> <p>Zwischen Stockstadt und Mainaschaff ist eine reine Fuß- und Radwegbrücke geplant. Um Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden, sollten auf dieser Brücke keinerlei Fahrzeuge fahren. Der entsprechende Passus ist herauszunehmen. [...]</p>	<p>Die Einwände zu 5.1.5 werden zur Kenntnis genommen. Der Satz <i>„Die Brücken sollten so dimensioniert werden, dass sie in Zukunft auch von leichten schmalen autonomen Shuttlefahrzeugen befahren werden können, die als Zubringer zu den Haltepunkten fungieren können“</i>, gibt den Vorhabenträgern eine Anregung mit, welche berücksichtigt werden kann. Diese Anregung begründet sich durch die Ausarbeitung von On-Demand-Verkehren im REMOSI-Gutachten, welches gemäß Beschluss des Planungsausschusses am 19.11.2021 als Grundlage für die Fortschreibung heranzuziehen ist. Demnach besteht die fachliche Erforderlichkeit bereits heute, den Querschnitt von Brücken so auszugestalten, dass zukünftig autonome Shuttle-Verkehre die Bahnhöfe ebenso zügig erreichen können und somit zusätzliche Nutzungspotenziale für den SPNV mit sich bringen. Der Einsatz von solchen autonomen Fahrzeugen sollte so ausgestaltet werden, dass keine Konflikte mit Fußgängern und Radfahrenden entstehen. Die geplante Dimensionierung der Brücke Mainaschaff-Stockstadt wird zur Kenntnis genommen. Der Anregung, den Passus herauszunehmen, wird nicht gefolgt. Es ergeben sich keine Änderungen an den ausgelegten Unterlagen.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.6 Binnenschifffahrt und Häfen</b></p> <p>Die Einwände zum Ausbau des bayernhafens in G 5.1.6-01 werden zur Kenntnis genommen. Die Regelung zum Ausbau des Hafens leitet sich aus Ziel 4.6 LEP zum Ausbau der Main-Donau-Wasserstraße bzw. Rhein-Main-Donau-Achse und ihrer Häfen ab. Für die Bewältigung des Güterverkehrs kommt der Binnenschifffahrt eine große Bedeutung zu. Mit der EU-Osterweiterung sind das Potenzial und die Notwendigkeit von Verladungen des Gütertransports auf die Wasserstraßen aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen gestiegen. Gemäß den Grundsätzen der Raumordnung (hier Nr. 4 Versorgungs- und Infrastrukturausstattung) sollen die Voraussetzungen für die Verlagerung von Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsträger wie Schiene und Straße verbessert werden. Dem wird mit der Festlegung zum Ausbau des Hafens als trimodales Terminal Rechnung getragen. Hinsichtlich des gewünschten Lärmschutzes wird der Anregung gefolgt, im Rahmen der Regelungskompetenz des Regionalplans, einen Baustein in der Begründung zu G 5.1.6-01 zu ergänzen: <i>„Dabei kommt dem aktiven Lärmschutz durch Baumaßnahmen eine besondere Bedeutung zu.“</i> Weiterreichende Festlegungen bleiben nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren vorbehalten, sodass weitere Änderungen an den Grundsätzen in 5.1.6 nicht veranlasst sind.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>109</p> <p>1.2 Gemeinden</p> <p>Markt Stockstadt a.Main</p> <p>13.11.2025</p>	<p>[...]</p> <p>anbei erhalten Sie die Stellungnahme des Marktes Stockstadt a. Main für das im Betreff genannte Beteiligungsverfahren.</p> <p>[...]</p> <p>für die gewährte Fristverlängerung bedanken wir uns. Inhaltlich teilen wir mit:</p> <p>I. Kapitel 5.1 Mobilität</p> <p>Ziffer 5.1.2.6: Der Markt Stockstadt fordert den regionalen Planungsverband auf im Regionalplan klar darzustellen, dass der viergleisige Ausbau Hanau-Aschaffenburg (Rdnr. 2) und die in diesem Zusammenhang geforderten weiteren Zugkreuzungen (Rdnr. 3) sowie die weitere Schienenanbindung des Bayernhafens (a.a.0.) nur realisiert werden kann, wenn gleichzeitig die Freimachung des Bahnübergangs der Südhessenbahn mit der Kreisstraße AB 16 erfolgt. Ohne diese Verknüpfung verliert die AB 16 ihre Funktion und die Hilfsfristen können wohl aufgrund zu langer Schließzeiten des Bahnübergangs nicht mehr eingehalten werden. Weiterhin fordert der Markt Stockstadt vom Planungsverband eine klare Positionierung, dass eine Steigerung des Güterverkehrs auf der Südhessenbahn nur bei Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen möglich ist. Offensichtlich hat sich der Planungsverband mit diesem Zusammenhang nicht auseinandergesetzt, was sehr bedauerlich ist. Dies ist im weiteren Planungsverfahren dringend nachzuholen.</p> <p>Ziffer 5.1.3: Nicht nachvollziehbar ist, warum der On-Demand-Verkehr (Rdnr. 5) insbesondere in kleineren Ortschaften bedarfsgerecht entwickelt werden soll. Gerade der bestehende On-Demand Verkehr (Astflex) ist auch in den Verdichtungsräumen eine hochattraktive Ergänzung zum Busangebot. Die Verengung auf den ländlichen Raum geht am Bedarf vorbei. Ein emissionsfreier ÖPNV (Rdnr. 6) wird kaum zu realisieren sein. Hier sollte ehrlich das Wort „emissionsarm“ verwendet werden.</p> <p>II. Kapitel 3.1 Siedlungsstruktur</p> <p>Ziffer 3.1.1 Die Rdnr 2 greift aus hiesiger Sicht rechtsmissbräuchlich in die kommunale Selbstverwaltung, hier in die Planungs- und Finanzhoheit ein. Zur Erläuterung: Ausweislich der Begründung dieser Rdnr. fordert die Landesplanungsbehörde eine kontinuierliche Erhebung und Bewertung von Flächen und Leerständen, sowie Leerstandsrisiken, sowie ein aktives Monitoring. Dies führt</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.1 Strategische Siedlungsentwicklung</b></p> <p>Grundsatz 3.1.1-02: Der Einwand zur interkommunalen Abstimmung wird zur Kenntnis genommen. Bei der Festlegung unter 3.1.1-02 handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung und nicht um ein „Gebot“. Gemäß Art. 2 Abs. 3 BayLplG sind Grundsätze der Raumordnung „<i>Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen.</i>“ Insofern haben Kommunen den Belang in ihrer Abwägung zu berücksichtigen, es besteht jedoch keine Beachtungspflicht. Ein angemessener Gestaltungsspielraum im Sinne der gemeindlichen Planungshoheit bleibt daher gewahrt, es handelt sich nicht um die Stellung weitergehender Forderungen an die Kommunen.</p> <p>Die durch die Festlegung unter 3.1.1-02 verfolgte Intention, eine interkommunal abgestimmte Siedlungsentwicklung zu erreichen, wird durch ihre bereits teilweise vorhandene Verankerung in § 2 Abs. 2 BauGB bekräftigt. Der § 2 Abs. 2 BauGB verweist sogar in seinem Satz 2 auf die Raumordnung. Die inhaltliche Verankerung im BauGB steht der ergänzenden Behandlung des Themas im Regionalplan der Region Bayerischer Untermain nicht entgegen – insbesondere deshalb, weil der geplante Grundsatz 3.1.1-02 sich in seinem Wortlaut nicht nur auf die Bauleitplanung, sondern auf die Siedlungsentwicklung bezieht. Es geht demnach nicht nur um die förmliche Beteiligung von Nachbargemeinden in Bauleitplanverfahren oder um ein Schutzinstrument für Nachbargemeinden, die sich von angrenzenden Bebauungsplanentwürfen in ihrer Planungshoheit beschnitten fühlen. Es geht vielmehr darum, eine aktive Zusammenarbeit der Kommunen am Bayerischen Untermain im Bereich Siedlungsentwicklung anzuregen, um die negativen Folgen von interkommunalem Wettbewerb zu reduzieren.</p> <p>Der Landesplanung muss es aufgrund ihrer Querschnittsaufgabe möglich sein, umfassende und ganzheitliche Festlegungen treffen zu können. Letztlich wirkt das derzeit rechtsgültige Landesentwicklungsprogramm Bayern bereits mit verschiedenen Grundsätzen auf eine interkommunale Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden hin, so etwa unter G 3.1.2 LEP „Abgestimmte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung“ sowie G 1.4.5 „Kooperation und Vernetzung“. Die bestehenden Ansätze aus dem LEP werden vorliegend im Regionalplan konkretisiert. Da davon auszugehen ist, dass das BayLplG und das LEP verfassungskonform ausgestaltet sind,</p>
----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>gerade in Gemeinden unserer Größe zu einer verpflichtenden Beauftragung eines Fachgutachters, da hierfür in der Verwaltung nicht ausreichend Fachpersonal zur Verfügung steht. Auch besteht hierfür kein Bedarf, da durch die regelmäßigen Erhebungen des Freistaats — zum Beispiel bei der Fortschreibung der MiSchuV ausreichende Erkenntnisse vorliegen. Diese Rdnr würde auch dem Ziel des Bürokratieabbaus zuwiderlaufen, stattdessen würde zusätzlich Bürokratie geschaffen. Hinsichtlich des geforderten interkommunalen Abstimmungsgebots greift dieses in die Planungshoheit ein. Das BauGB verpflichtet die Gemeinden bereits bei der Bauleitplanung zur interkommunalen Abstimmung. Es ist aus hiesiger Sicht nicht von der Ermächtigungsgrundlage des BayLplIG oder des ROG gedeckt, hier weitergehende Forderungen an die Kommunen zu stellen. Der Gesetzgeber hat dies insoweit abschließend geregelt. Im Ergebnis ist diese Ziffer zu streichen.</p> <p>In Rdnr. 4 sollte ergänzt werden, dass abweichend von dem Grundsatz des Satz 1 zusätzlich Siedlungsentwicklung dort zulässig ist, wo gutachterlich nachgewiesen ist, dass ein entsprechender Bedarf entsteht. Grundsätzlich anerkannt werden sollte, dass der Bedarf dann besteht, wenn der Ort im Umfeld einer Gemeinde liegt, für die der Freistaat bereits in einer Verordnung einen Bedarf anerkannt hat.</p> <p>Auch die Rdnr. 6 kann entfallen. Bereits nach 8 1 III BauGB besteht diese Pflichtaufgabe für die Gemeinden. Es ist nicht ersichtlich, warum diese Pflichtaufgabe nochmals im Regionalplan wiederholt werden muss.</p> <p>Ziffer 3.1.2: Der Ausweislich der Begründung der Rdnr. 1 genannte 1000m Radius ist zu streichen. Es ist unrealistisch, dass Entwicklungsflächen in der gesamten Planungsregion in dieser Nahräumlichkeit um Mobilitätsknoten vorhanden sind. Dies würde dem Ziel des Schaffens von Wohnraum massiv widersprechen. Es würde stattdessen die Wohnraumversorgung der Bevölkerung massiv gefährden. Auch ist zu bezweifeln, ob ein solcher Eingriff in die Planungshoheit der Gemeinden zulässig ist.</p> <p>In der Rdnr. 6 ist zwingend der Belang des Radverkehrs mit zu ergänzen.</p> <p>Ziffer 3.1.5: In der Rdnr. 3 ist klar herauszuarbeiten, dass dieser Aspekt nicht</p>	<p>werden auch die daraus abgeleiteten regionalplanerischen Festlegungen der bayerischen Verfassung entsprechen. Änderungen sind aufgrund dieses Einwands an Festlegung 3.1.1-02 nicht veranlasst.</p> <p>Der Einwand zum kontinuierlichen Flächenmanagement, welches im Grundsatz 3.1.1-02 verankert ist, wird zur Kenntnis genommen. Das Instrument des kommunalen Flächenmanagements ist bereits in Begründung zu Ziel 3.2 LEP enthalten; seine Anwendung wird an dieser Stelle ausführlich als für die Innenentwicklung geeignet beschrieben. Gleichzeitig leitet sich die Notwendigkeit eines kommunalen Flächenmanagements aus der Auslegungshilfe „Anforderungen an die Prüfung des Bedarfs neuer Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe im Rahmen der landesplanerischen Überprüfung“ des StMWi (Stand 05.12.2023) ab. Auf S. 2 heißt es darin: <i>„Um den Bedarf an zusätzlichen Siedlungsflächen festzustellen, sind zunächst die bestehenden Flächenpotenziale zu ermitteln, die vorrangig gegenüber neuen Flächen zu nutzen sind.“</i> Für den standardisierten Bedarfsnachweis sind Kenntnisse über die aktuellen Bestandsflächen elementar. Auf S. 5 wird hingewiesen: <i>„Ein geeignetes Instrument zur dauerhaften Erfassung und Aktivierung bestehender Flächenpotenziale in Gemeinden ist das Flächen- oder Leerstandsmanagement.“</i> Auch über das BauGB wird ein Flächenmanagement unter § 1a Abs. 2 gefordert, Zitat: <i>„Die Notwendigkeit der Umwandlung landwirtschaftlich oder als Wald genutzter Flächen soll begründet werden; dabei sollen Ermittlungen zu den Möglichkeiten der Innenentwicklung zugrunde gelegt werden, zu denen insbesondere Brachflächen, Gebäudeleerstand, Baulücken und andere Nachverdichtungsmöglichkeiten zählen können.“</i> Insofern ist das Flächenmanagement ein gängiges und weitverbreitetes Instrument, das auf anderen Planungsebenen bereits Anerkennung findet. Mit seiner Verankerung im Regionalplan Bayerischer Unterrhein werden keine neuen bürokratischen Hürden geschaffen.</p> <p>Zudem werden die Ausgestaltung des Flächenmanagements und die Art der Regelmäßigkeit im vorgesehenen Grundsatz 3.1.1-02 nicht näher definiert. Da es sich um einen Grundsatz der Raumordnung handelt, haben Kommunen den Belang in ihrer Abwägung zu berücksichtigen, es besteht jedoch keine Beachtungspflicht. Folglich bleibt ein angemessener Gestaltungsspielraum im Sinne der gemeindlichen Planungs- und Finanzhoheit gewahrt. Änderungen sind aufgrund dieses Einwands an Festlegung 3.1.1-02 nicht veranlasst.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>im Widerspruch zur Ziffer 3.1.2 Rdnr. 2 steht. Der Leser könnte hier auf die Idee kommen, dass unbebaute Grundstücke im Innenbereich, die aktuell Blühwiese oder Streuobstwiese ist, nicht für eine Innenentwicklung zur Verfügung steht. Dieser Konflikt ist im weiteren Planungsprozess aufzulösen. [...]</p>	<p>Ziel 3.1.1-04: Der Ergänzungsvorschlag zu Ziel 3.1.1-04 (überorganische Siedlungsentwicklung) wird zur Kenntnis genommen, eine Ergänzung wird nicht für erforderlich erachtet. Die Festlegung 3.1.1-03 enthält bereits die Aussage, dass Siedlungsentwicklung im organischen Umfang überall zulässig ist. Dabei wird bei Planungen mit einem Geltungsbereich von einem Hektar oder kleiner grundsätzlich von einer organischen Entwicklung ausgegangen. Der Bedarf für größere Entwicklungen kann ebenfalls als organisch anerkannt werden; dies muss in den Bebauungsplanunterlagen jedoch entsprechend nachgewiesen werden. Kriterien für den Nachweis finden sich im Begründungstext zu Ziel 3.1.1-03. Für den Nachweis dieses Bedarfs können selbstverständlich Verordnungen des Freistaats Bayern als Argumentationsgrundlage herangezogen werden, jedoch sollte sich der darin aufgezeigte Bedarf immer auf die planende Gemeinde selbst und nicht etwaige Nachbargemeinden beziehen.</p> <p>Prinzipiell dient das Ziel 3.1.1-04 dazu, die über Kapitel 2.1 des Regionalplans Bayerischer Untermain festgelegten, zentralen Orte zu stärken. Gemäß Grundsatz 2.1.1 LEP und Ziel 2.1.3 LEP werden in den zentralen Orten Versorgungsfunktionen und Einrichtungen der Daseinsvorsorge gebündelt. Die Konzentration von umfangreicheren Siedlungsvorhaben an diesen Orten dient dem Prinzip der Region der kurzen Wege (vgl. G 1.2-01 RP1) und der Idee der integrierten Siedlungsentwicklung (vgl. G 3.1.2 Abs. 2 LEP). Gemäß Grundsatz 3.1.1 Abs. 4 LEP soll <i>„die Ausweisung größerer Siedlungsflächen überwiegend an Standorten erfolgen, an denen ein räumlich gebündeltes Angebot an öffentlichen und privaten Dienstleistungs-, Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen in fußläufiger Erreichbarkeit vorhanden ist oder geschaffen wird.“</i> Diese Voraussetzung bieten i.d.R nur die zentralen Orte. Letztlich wurde die Festlegung einer organischen Siedlungsentwicklung als allgemeingültiges Planungsprinzip auch über das REMOSI-Gutachten empfohlen (vgl. Abschlussbericht vom 10.11.2021, S. 174), welches gemäß dem Beschluss des Regionalen Planungsausschusses vom 19.11.2021 die Grundlage für die Fortschreibung des Kapitels „Siedlungsstruktur“ bildet. Die Vorgaben zur organischen Siedlungsentwicklung sind bereits im aktuell rechtskräftigen Kapitel „Siedlungsstruktur“ des RP1 unter 3.1.1-06, -07 und -08 als Ziele festgelegt. Daher ergeben sich für die Region im Kern keine neuen Steuerungsmechanismen. Am Ziel 3.1.1-04 ergeben sich auf Basis des Einwands keine Änderungen.</p> <p>Grundsatz 3.1.1-06: Die Anregung zur Streichung des Grundsatzes wird zur Kenntnis genommen, Änderungen sind aufgrund dieses Einwands an der Festlegung jedoch</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>nicht veranlasst. Eine Pflicht zur regelmäßigen Fortschreibung von Flächennutzungsplänen geht aus § 1 Abs. 3 BauGB nicht hervor; sie besteht auch nicht auf Basis anderer gesetzlicher Grundlagen. Daher handelt es sich bei dem neuen Grundsatz 3.1.1-06 nicht – wie angedeutet - um die Wiederholung einer bereits bestehenden Pflichtaufgabe von Gemeinden. Die regelmäßige Aktualisierung von Flächennutzungsplänen wird aus regionalplanerischer Sicht sowie aus Sicht des StMB für sinnvoll und vorausschauend erachtet. Daher soll das neue Unterkapitel „3.1.1 Strategische Siedlungsentwicklung“ darauf hinwirken, dass veraltete Plangrundlagen überarbeitet und an gegenwärtige Rahmenbedingungen angepasst werden. Dies dient letztlich auch dazu, dass kommunale Planungsabsichten auf geeigneten Flächen leichter umgesetzt werden können. Im Zuge der Erstellung des REMOSI-Gutachtens wurden die Kommunen am Bayerischen Untermain im Jahr 2019 über eine Teilnehmertafel zu ihren FNP-Reserveflächen befragt. Die Auswertung der Umfrage ergab, dass im Durchschnitt voraussichtlich bis 2035 rund 30 % der Reserveflächen aktiviert werden. Diese Zahl lässt darauf schließen, dass die übrigen 70 % der Reserveflächen ggf. langfristig nicht verfügbar, im bisherigen Umfang nicht bedarfsgerecht oder nicht mehr für Bebauung geeignet sind. Eine Überarbeitung der FNP-Reserven scheint vor diesem Hintergrund nützlich. Da es sich um einen Grundsatz der Raumordnung handelt, haben Kommunen den Belang in ihrer Abwägung zu berücksichtigen, es besteht jedoch keine Beachtungspflicht. Folglich bleibt ein angemessener Gestaltungsspielraum im Sinne der gemeindlichen Planungshoheit gewahrt.</p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.2 „Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung“</b></p> <p>Ziel 3.1.2-01: Die Anregung zur Streichung des Hauptsiedlungsbereichs wird zur Kenntnis genommen, Änderungen sind aufgrund dieses Einwands an der Festlegung jedoch nicht veranlasst. Hintergrund: Das Ziel mit dem gewählten Hauptsiedlungsbereich unterstützt eine abgestimmte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung (vgl. Grundsatz 3.1.2 Abs. 2 LEP) und entspricht damit auch Art. 2 Abs. 2 BayÖPNVG, wonach <i>„bei der Landes-, Regional- und Bauleitplanung eine angemessene Anbindung der Wohnbereiche an die Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an die Erholungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzen Wegen sowie deren Anbindung an die vorhandene ÖPNV-Infrastruktur anzustreben ist.“</i> Das Ziel ist ein Kernelement der Fortschreibung. Es basiert auf den Empfehlungen zum Erreichbarkeitsradius, welche im Abschlussbericht des REMOSI-Gutach-</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>tens festgehalten sind (vgl. S. 174). Das REMOSI-Gutachten bildet gemäß dem Beschluss des Regionalen Planungsausschusses vom 19.11.2021 die Grundlage für die Fortschreibung des Kapitels „Siedlungsstruktur“ und wurde in mehrjähriger, interkommunaler Zusammenarbeit entworfen, auch unter Beteiligung des Marktes Stockstadt. Einerseits wurden im Rahmen der gutachterlichen Analyse insgesamt 948 Hektar Innenentwicklungspotenziale in der Region Bayerischer Untermain festgestellt, wovon nach Ansicht der befragten Kommunen schätzungsweise etwa 50 % aktiviert werden können. Andererseits wurden weitere 1.666 Hektar FNP-Flächenreserven ermittelt (vgl. S. 29ff.). Darüber hinaus konnten rund 100 Hektar zusätzlicher geeigneter Potenzialflächen für Wohnen und Gewerbe im Einzugsbereich von bestehenden und neu vorgeschlagenen Mobilitätsknoten identifiziert werden, die als weitere Siedlungsflächen in das Szenario „kompakt und ambitioniert“ eingebracht wurden (vgl. S. 110f.). Diese Werte zeigen, dass es nicht unrealistisch ist, geeignete Entwicklungsflächen im Innenbereich von Siedlungen oder in der Nahräumlichkeit um Mobilitätsknoten für neue wohnbauliche oder gewerbliche Vorhaben zu finden. Umfassende neue Wohnbauvorhaben wären schon allein durch die Innenentwicklungsflächen realisierbar.</p> <p>Gleichwohl wurden Ausnahmen in der Begründung zum Ziel 3.1.2-01 formuliert, die es ermöglichen, auch Siedlungsentwicklung in größerer Entfernung zu den Mobilitätsknoten und Ankerpunkten zu betreiben. Dies ist beispielsweise zulässig, <i>„wenn nachweislich im Umgriff der Hauptsiedlungsbereiche keine verfügbaren Potenzialflächen mehr bestehen, die eine gute Erreichbarkeit des Mobilitätsknotens oder Ankerpunkts gewährleisten.“</i> Gebiete mit angespanntem Wohnungsmarkt – im Übrigen zählt darunter auch der Markt Stockstadt – sind im Sinne einer Ausnahme nicht vom Ziel 3.1.2-01 erfasst. Diese Formulierung wurde getroffen, um die Wohnraumversorgung der Bevölkerung in Kommunen mit ausgewiesenem Wohnraummangel nicht zu gefährden.</p> <p>Um allen Gemeinden der Region größeren Spielraum zu belassen, wurde im vorliegenden Kapitelentwurf zu 3.1 „Siedlungsstruktur“ bereits nicht der strengere, von den Gutachtern vorgeschlagene Radius von 500 m als Hauptsiedlungsbereich festgeschrieben, sondern der 1.000 m Radius gewählt. Dieser ist als prioritärer Suchraum für neue Bauvorhaben und Ausweisungen zu verstehen.</p> <p>Ziel 3.1.2-02: Es wird der Anregung gefolgt, genauer darzustellen, dass Ziel 3.1.2-02 „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und Grundsatz 3.1.5-03 zum Erhalt von</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>grünen und blauen Infrastrukturen nicht im Widerspruch zueinander stehen. Die Darstellung erfolgt durch folgende weitere Erläuterung im Begründungstext zu Ziel 3.1.2-02.</p> <p><u>„Die Aktivitäten der Innenentwicklung sind mit der Anpassung des Siedlungsbestands an die Folgen des Klimawandels im Sinne einer „doppelten Innenentwicklung“ abzustimmen. (vgl. dazu Grundsatz 3.1.5-03). Flächen, die der Naherholung, dem lokalen Klima, dem Arten- und Naturschutz oder der räumlichen Gliederung der Siedlungsflächen dienen oder Ausdruck einer charakteristischen Siedlungsstruktur sind oder als Entwicklungsfläche, beispielsweise für vorhandene Betriebe, genutzt werden sollen, sind in der Regel keine geeigneten Potenzialflächen für die Innenentwicklung (gemäß Begründung zu Ziel 3.2 LEP). Die Auslegungshilfe „Anforderungen an die Prüfung des Bedarfs neuer Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe im Rahmen der landesplanerischen Überprüfung“ des StMWi (2023) konkretisiert diese Aufzählung. Hieraus geht ferner hervor, dass unbebaute Flächen, für die Baurecht besteht sowie Baulücken und Brachen im unbeplanten Innenbereich hingegen klar als Potenziale für die Innenentwicklung gelten. Eine temporäre Nutzung dieser als Streuobstwiese oder Blühfläche ändert nichts an ihrer Einordnung als Innenentwicklungspotenzial für die bauliche Entwicklung, sofern die Fläche nicht naturschutzrechtlich gesichert ist.“</u></p> <p>Zudem wird im Begründungstext zu Grundsatz 3.1.5-03 wie folgt ergänzt: <u>„Im Sinne der Festlegung zählen zu den erhaltenswerten Grünstrukturen beispielsweise begrünte Naherholungsflächen, Biotope, strukturreiche Gärten, Parks, Stadtwälder oder größere Baumgruppen, sofern die Flächen nicht als bebaubare Innenentwicklungspotenziale gemäß Ziel 3.2 LEP einzustufen sind.“</u></p> <p>Grundsatz 3.1.2-06: Der Anregung wird gefolgt. Der Radverkehr wird in der Festlegung ergänzt. Der Grundsatz lautet nun: <u>„Der Verlagerung von Einrichtungen der Daseinsvorsorge aus den Stadt- und Ortszentren hinaus an den Siedlungsrand soll entgegengewirkt werden. Im Fall einer nicht vermeidbaren Verlagerung sollen fußläufig und mit dem Rad sowie dem ÖPNV gut erreichbare Standorte vor allem an den Mobilitätsknoten und Ankerpunkten gewählt werden.“</u></p>
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele</b></p> <p>Die Hinweise zum viergleisigen Ausbau Hanau-Aschaffenburg werden zur Kenntnis genommen. Festlegungen für Hilfsfristen für Rettungsfahrzeuge sind nicht Gegenstand der regionalplanerischen Regelungskompetenz. In den jeweiligen Planungs- und Genehmigungsverfahren für die entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen ist die Berücksichtigung sicherzustellen. Als Unterstützung für den Belang wird die Begründung zu G 5.1.2.2-02 und G 5.1.2.6-02 folgendermaßen ergänzt: <i>„Im Zuge der Konkretisierung der Ausbauplanung und Kapazitätssteigerung ist darauf zu achten, dass Hilfsfristen für Rettungsfahrzeuge durch häufiger geschlossene Bahnübergänge nicht negativ beeinträchtigt werden.“</i></p> <p>Eine weitergehende Berücksichtigung seitens der Regionalplanung besteht durch das Bayerische Rettungsdienstgesetz nicht. Denn Hilfsfristen und deren Umsetzung unterliegen im verkehrlichen, demographischen und infrastrukturellen Gesamtsystem ständig der Weiterentwicklung. Weitere Änderungen sind daher nicht veranlasst.</p> <p>Die Hinweise und Anregungen hinsichtlich Lärmschutz bei Schienen- bzw. insbesondere Güterverkehr werden zur Kenntnis genommen. Konkrete Festlegungen zum Lärmschutz sind Gegenstand von immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren und entziehen sich der Regelungskompetenz des Planungsverbandes. Sie obliegen nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsverfahren, insbesondere der Planfeststellung. Ein Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm gewährt das Bundesimmissionsschutzgesetz in Verbindung mit der Verkehrslärmverordnung. Da es sich bei der vorliegenden Anregung um den Aspekt der Lärmsteigerung auf einer genehmigten und in Betrieb befindlichen Strecke handelt, wird der Anregung gefolgt und im Rahmen der regionalplanerischen Möglichkeiten ein Abschnitt zum Lärmschutz in der Begründung zu dem Grundsatz 5.1.2.2-02 (<i>„Dabei kommt dem aktiven Lärmschutz durch Baumaßnahmen eine besondere Bedeutung zu. Falls es sich bei der Kapazitätssteigerung nicht um eine wesentliche Änderung des Schienenwegs handelt und somit kein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge bestünde, soll die Lärmsanierung in Betracht gezogen werden.“</i>) aufgenommen, um dem kommunalen Belang eine größtmögliche Bedeutung beizumessen. Zuletzt wird darauf hingewiesen, dass sich gemäß Lärmsanierungskarte der Deutschen Bahn die Lärmsanierung auf der Strecke 3557 – Darmstadt – Aschaffenburg im 68,50 bis 72,20 in Bearbeitung (Planungsvorstufe) befindet (vgl. <a href="https://laermsanierung.deutschebahn.com/">https://laermsanierung.deutschebahn.com/</a>).</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>Weitere Änderungen am vorgelegten Entwurf sind daher nicht veranlasst.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr</b></p> <p>Der Einwand zu G 5.1.3-02 wird zur Kenntnis genommen. Im REMOSI-Gutachten, welches gemäß Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2021 der Fortschreibung des Kapitels 5.1 „Mobilität“ zu Grunde liegt, ist der On-Demand-Verkehr als Schlüsselement für die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung und Bedienung des ländlichen Raumes sowie die Hebung von Nutzerpotenzialen für den Schienen- und Busverkehr durch Zubringung zu den Mobilitätsknoten und Haltepunkten konzipiert. Gleichwohl kann On-Demand-Verkehr in der ganzen Region eine attraktive Ergänzung sein. Daher wird der Grundsatz geändert in: <u>„On-Demand-Verkehr soll bedarfsgerecht entwickelt werden. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit gilt dies insbesondere in kleineren Ortschaften abseits der Hauptachsen im Ländlichen Raum ergänzend zum Regionalbusangebot.“</u> Dementsprechend wird auch die Begründung zum G 5.1.3-02 sinngemäß angepasst: <u>„Das Regionalbusangebot soll um On-Demand-Angebote (z.B. in Form von klassischen Großraum-Taxis, mit speziell für diesen Einsatzzweck entwickelten Fahrzeugen oder mit autonom fahrenden Kleinfahrzeugen) weiter ergänzt werden. Dies kann insbesondere in kleineren Ortschaften abseits der Hauptachsen dazu dienen, diese zu erschließen und an die nächstgelegenen Mobilitätsknoten und Ankerpunkte anzubinden.“</u></p> <p>Siehe hierzu auch die Abwägung der Stellungnahme der Stadt Aschaffenburg <a href="#">ID029</a></p> <p>Weitere Änderungen am G 5.1.3-02 sind nicht veranlasst.</p> <p>Hinsichtlich der Wortwahl emissionsfrei und emissionsarm wird auf die Abwägung der Stellungnahme der Stadt Aschaffenburg <a href="#">ID029</a> verwiesen. Es wird das Wort „lokal“ emissionsfrei ergänzt. Für den Planungshorizont des Regionalplans wird die Zielsetzung eines lokal emissionsfreien On-Demand-Verkehres entsprechend des REMOSI-Gutachtens als zielführend und möglich erachtet. Der Hinweis führt daher nicht zu Änderung des G 5.1.3-02.</p>
<p>110</p> <p>1.2 Gemeinden</p> <p>Stadt Alzenau</p>	<p>[...]</p> <p>anhängend wird die Stellungnahme der Stadt Alzenau im Beteiligungsverfahren übersendet. Für die gewährte Fristverlängerung bedanken wir uns herzlich.</p> <p>[...]</p> <p>Datum 13. November 2025</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p>

<p>14.11.2025</p>	<p>wir bedanken uns für die gewährte Verlängerung der Frist zur Abgabe unserer Stellungnahme. Der zuständige Bau-, Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss hat am 11. November 2025 in seiner Öffentlichen Sitzung zu den Entwürfen der neu gefassten Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ beraten. Gemäß dem mit 9:2 Stimmen gefassten Beschluss gibt die Stadt Alzenau in dem Beteiligungsverfahren folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Die Stadt Alzenau stimmt den Inhalten der neugefassten Entwürfe für die Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Region Bayerischer Untermain (1) grundsätzlich zu.</p> <p>Zum Grundsatz 5.1.2.2-01 „Bestandssicherung und Ausbauziele“ wird darauf hingewiesen, dass insbesondere die Bahnhaltdepunkte der Kahlgrundbahn im Stadtgebiet Alzenau und der Knotenpunkt „Kahl (Main)“ zukünftig gestärkt und ausgebaut werden müssen. Diese stellen als regionale Verbindung in Richtung Frankfurt/Main und Aschaffenburg einen bedeutenden Standortfaktor für Alzenau dar.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Zu Kapitel 5.1.2.2 Bestandsicherung und Ausbauziele</b></p> <p>Die Hinweise zur Stärkung der Bahnhaltdepunkte der Kahlgrundbahn und des Knotenpunktes Kahl (Main) werden zur Kenntnis genommen. Dem wird mit dem ausgelegten Entwurf bereits Rechnung getragen. Der Grundsatz G 5.1.2.2-01 (Streckennetz) deckt grundsätzlich die Haltepunkte in Alzenau mit der Bestandsicherung der Kahlgrundbahn ab. Die besondere Bedeutung des Knotenbahnhofs Kahl (Main) spiegelt sich neben G 5.1.2.2-01 (Streckennetz) zusätzlich in G 5.1.2.2-02 (Streckenausbau) und G 5.1.2.2-06 (Ausbau Kreuzungsbahnhöfe) sowie in der Begründung zu 5.1.2.5-01 (Entflechtung Regional- und Güterverkehr) wider. Hierdurch wird an mehreren Stellen die Stärkung des Knotens Kahl am Main zur Kapazitätssteigerung und Verbesserung der Pünktlichkeit verankert. Konkrete Änderungswünsche an diesen zur Beteiligung ausgelegten Festlegungen wurden nicht vorgebracht.</p> <p>Die Äußerungen führen zu keiner Änderung der vorliegenden Fortschreibungsunterlagen des Regionalplans.</p>
<p>017</p> <p>2. Öffentliche Planungsträger (staatliche Behörden und Stellen des Landes sowie des Bundes in Bayern)</p> <p>Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Dienststelle München</p> <p>07.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Zur vorgelegten Planung nimmt das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, als Träger öffentlicher Belange, wie folgt Stellung:</p> <p><b>Bau- und Kunstdenkmalpflegerische Belange:</b></p> <p>Aus den vorliegenden Unterlagen gehen keine direkten Eingriffe an oder im Umfeld von Denkmälern hervor, eine denkmalfachliche Betroffenheit kann jedoch nicht ausgeschlossen werden. Sollten konkrete bauliche Maßnahmen an oder in der Nähe von Einzelbaudenkmälern oder Ensembles vorgesehen sein, bedarf es der denkmalschutzrechtlichen Erlaubnis nach Art. 6 BayDSchG. Die Maßnahmen sind im Einzelfall mit den Denkmalbehörden rechtzeitig und vor Ausführungsbeginn abzustimmen.</p> <p><b>Bodendenkmalpflegerische Belange:</b></p> <p>Im o. g. Planungsgebiet befinden sich zahlreiche Bodendenkmäler. Diese Denkmäler sind gem. Art. 1 BayDSchG in ihrem derzeitigen Zustand vor Ort zu erhalten. Der ungestörte Erhalt dieser Denkmäler vor Ort besitzt aus Sicht des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege Priorität. Weitere Planungsschritte sollten diesen Aspekt bereits berücksichtigen und Bodeneingriffe auf</p>	<p><b>Hinweise zu Bau- und Bodendenkmälern</b></p> <p>Die Hinweise zu bau- und kunstdenkmalpflegerischen Belangen sowie bodendenkmalpflegerischen Belangen werden zur Kenntnis genommen. Im Umweltbericht werden sowohl Baudenkmäler als auch Bodendenkmäler als bedeutende Kulturgüter in ihrer Schutzwürdigkeit herausgestellt (S. 18). In Grundsatz 3.1.2-05 des neuen Entwurfs zum Kapitel Siedlungsstruktur werden erhaltenswerte Denkmäler in den Innenstädten und Altorten der Region 1 thematisiert. Im aktuellen Landesentwicklungsprogramm Bayern ist zudem ein Grundsatz unter 8.4.1. Abs. 2 zu finden, der den Schutz heimischer Bau- und Kulturdenkmäler festhält. Aus Sicht der Landes- und Regionalplanung wird dem Belang des Denkmalschutzes damit ausreichend Rechnung getragen.</p> <p>Die Prüfung einer denkmalfachlichen Betroffenheit bleibt nachfolgenden Genehmigungsverfahren, etwa im Zuge der Bauleitplanung, vorbehalten. An diesen Verfahren sind die Denkmalbehörden regelmäßig zu beteiligen. Es ergibt sich daher kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>

	<p>das unabweisbar notwendige Mindestmaß beschränken. Zudem sind regelmäßig im Umfeld dieser Denkmäler weitere Bodendenkmäler zu vermuten. Informationen hierzu finden Sie unter: <a href="https://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/publikationen/denkmalpflege-themen_denkmalvermutung-bodendenkmalpflege_2016.pdf">https://www.blfd.bayern.de/mam/information_und_service/publikationen/denkmalpflege-themen_denkmalvermutung-bodendenkmalpflege_2016.pdf</a></p> <p>Eine tagesaktuelle Kartierung der bekannten Bodendenkmäler mit Inventarnummer und Listentext bietet der öffentlich unter <a href="http://www.blfd.bayern.de/">http://www.blfd.bayern.de/</a> zugängliche Bayerische Denkmal-Atlas bzw. der Bayernatlas (<a href="https://atlas.bayern.de">https://atlas.bayern.de</a> unter dem Thema „Planen und Bauen“, Layer „Denkmaldaten“).</p> <p>Zusätzlich weisen wir bei Verwendung eines Geoinformationssystems auf die Möglichkeit zur Nutzung unseres WMS-Dienstes hin: <a href="https://geoservices.bayern.de/wms/v1/ogc_denkmal.cgi">https://geoservices.bayern.de/wms/v1/ogc_denkmal.cgi</a>.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass Bodendenkmäler regelhaft auf Grundlage neuer Erkenntnisse hinsichtlich Listentext, Ausdehnung etc. präzisiert werden.</p> <p>Auf Anfrage können wir Ihnen bei umfangreicheren Planungsgebieten die tagesaktuelle Kartierung der derzeit bekannten Bodendenkmäler als shp-Datei zukommen lassen.</p> <p>Wir empfehlen zusätzlich in den textlichen Ausführungen des Regionalplans darauf hinzuweisen, dass im Bereich bekannter Bodendenkmäler oder in Bereichen, in denen Bodendenkmäler zu vermuten sind, Bodeneingriffe jeglicher Art einer denkmalrechtlichen Erlaubnis gemäß Art. 7 Abs. 1 BayDSchG. Ferner sind zufällig zutage tretende Bodendenkmäler und Funde meldepflichtig gem. Art. 8 BayDSchG.</p> <p>Im Bereich bekannter Bodendenkmäler ist darüber hinaus der Einsatz technischer Ortungsgeräte, die geeignet sind, Denkmäler im Erdreich aufzufinden (z. B. Metallsonden), gemäß Art. 7 Abs. 6 BayDSchG verboten. Für berechnete berufliche Interessen (z. B. Kampfmittelräumung, landwirtschaftliche Zwecke oder archäologische Fachfirmen) kann die Erlaubnis erteilt werden.</p> <p>Sollte für die hier betroffenen Kapitel eine weitere Darstellung bzw. ein anderer Kartenausschnitt als die beigefügte Karte im Maßstab 1:100.000 gewählt werden, bei der sich unsere Schutzgüter sinnvoll darstellen lassen, ist es erforderlich, die genannten Bodendenkmäler nachrichtlich zu übernehmen und ihre Lage und Ausdehnung entsprechend zu kennzeichnen.</p> <p>Bei weiteren Planungen bitten wir auch in Bereichen, in denen bei Erstellung des Regionalplans noch keine Bodendenkmäler bekannt waren, um erneute</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>Beteiligung, da deren Anzahl, Lage und Ausdehnung abhängig vom Kenntnisstand variieren kann.</p> <p>Der ungestörte Erhalt von Bodendenkmälern vor Ort besitzt aus Sicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege Priorität. Wir empfehlen grundsätzlich bei weiteren Planungen Bodeneingriffe in bekannte Bodendenkmäler zu vermeiden oder auf das unabweisbar notwendige Mindestmaß zu beschränken. Weitere Planungen im Bereich bzw. Nähebereich von Bodendenkmälern bedürfen der Absprache mit den Denkmalbehörden.</p> <p>Die Untere Denkmalschutzbehörde erhält dieses Schreiben per E-Mail mit der Bitte um Kenntnisnahme. Für allgemeine Rückfragen zur Beteiligung des BLfD im Rahmen der Bauleitplanung stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung. Fragen, die konkrete Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege oder Bodendenkmalpflege betreffen, richten Sie ggf. direkt an den für Sie zuständigen Gebietsreferenten der Praktischen Denkmalpflege (<a href="http://www.blfd.bayern.de">www.blfd.bayern.de</a>). [...]</p> <p>Sollte das Fachrecht, auf dem die Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege beruht, ausnahmsweise eine eigenhändig unterschriebene Stellungnahme verlangen, wird um Hinweis gebeten.</p>	
<p>019</p> <p>2. Öffentliche Planungsträger (staatliche Behörden und Stellen des Landes sowie des Bundes in Bayern)</p> <p>Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Nordbayern</p> <p>09.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Durch das Planungsgebiet läuft unter anderem die BAB A3 und BAB A45; gemäß § 9 I,II FStrG ist dadurch sowohl die Bauverbotszone, als auch die Baubeschränkungszone betroffen.</p> <p>Hiermit nimmt die Autobahn GmbH [...] wie folgt Stellung:</p> <p>Folgende Auflagen und Hinweise sind zu beachten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Von den geplanten Vorhaben des Regionalplans Untermain dürfen keine Emissionen ausgehen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Bundesautobahnen A3 und A45 beeinträchtigen können.</li> <li>2) Innerhalb der 40 m Bauverbotszone gem. § 9 Abs. 1 FStrG dürfen keine Hochbauten errichtet oder Abgrabungen bzw. Aufschüttungen größeren Umfangs durchgeführt werden. Hierzu sind jegliche Anlagen über der Erdgleiche (z. B. Masten etc.) sowie auch großflächige bewegliche Container</li> </ol>	<p><b>Hinweise zur Straßenverkehrsinfrastruktur</b></p> <p>Die Hinweise zur BAB A3 und BAB A45 und zu den Auflagen werden zur Kenntnis genommen, liegen jedoch nicht in der Regelungskompetenz des Regionalen Planungsverbandes. Dies bleibt anschließenden Genehmigungsverfahren vorbehalten, wobei in diesem Zuge bei konkreten Bauvorhaben das Fernstraßen-Bundesamt bzw. bei baulichen Eingriffen an Autobahngrundstücken die Autobahn GmbH zu beteiligen sind. Die Ausführungen führen zu keinen Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p>

	<p>zu zählen, die durch ihre eigene Schwere ortsfest auf dem Erdboden ruhen.</p> <p>3) Die Entwässerungsanlagen der BAB A3 und A45 dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>4) Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen konkrete Bauvorhaben der Zustimmung/Genehmigung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn sie längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 m und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 m, gemessen vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden.</p> <p>5) Allgemein: Konkrete Bauvorhaben (auch baurechtlich verfahrensfreie Vorhaben) in den Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszonen bedürfen der Genehmigung bzw. Zustimmung durch das Fernstraßen-Bundesamt.</p> <p>6) Sofern sich zukünftig konkrete Ausbauziele oder Szenarien innerhalb der Regionalplanung ergeben, die bauliche Eingriffe an Autobahngrundstücken verlangen, sind diese Planungen (Leitungsverlegungen etc.) mit der Autobahn GmbH abzustimmen.</p> <p>7) Die Autobahn GmbH behält sich vor, Auflagen in der weiteren Bauleitplanung zu erheben.</p> <p>[...]</p>	
<p>021</p> <p>2. Öffentliche Planungsträger (staatliche Behörden und Stellen des Landes sowie des Bundes in Bayern)</p> <p>Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</p>	<p>[...]</p> <p>nachfolgend übermitteln wir die Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bauen und Verkehr zur 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain (Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“):</p> <p>Zu Punkt 5.1.2.4 Neue Haltepunkte (S. 10):</p> <p>Es spricht grundsätzlich nichts dagegen, das Netz an Bahnhöfen und Haltepunkten in der Region weiter auszubauen und zu verdichten. Die Einrichtung neuer Halte ist allerdings an gewisse Voraussetzungen geknüpft. Zu Mainaschaff-Nord und Aschaffenburg-Ost liegen die Voraussetzungen für neue Haltepunkte vor, und es wurden bei der DB InfraGO AG bereits Planungsleistungen beauftragt. Für die weiteren Haltepunkte – insbesondere die</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele und 5.1.2.4 Neue Haltepunkte</b></p> <p>Die vorgebrachten Hinweise zum Ausbau des SPNV und neuen Haltepunkten werden zur Kenntnis genommen. In den Festlegungen 5.1.2.2-02, -03,-04,-05 ist der angesprochene Ausbau des Schienenstreckennetzes neben dem Neubau von Haltepunkten ebenso verankert. Die Festlegungen wirken zusammen und bilden die Grundlage dafür, zukünftig ein dichteres Netz aus Haltepunkten und eine höhere Auslastung der Strecken anbieten zu können. Die Einrichtung der genannten Haltepunkte ist im Rahmen des im Regionalplan vorgesehenen Infrastrukturkonzepts grundsätzlich realisierbar, siehe dazu das zu Grunde liegende REMOSI-Gutachten</p>

<p>13.10.2025</p>	<p>unter 02 Z(iele) genannten neuen Haltepunkte – ist das Verfahren der Bayerischen Eisenbahngesellschaft zur Prüfung bezüglich der Einrichtung neuer Haltepunkte anzuwenden; das Ergebnis dieser Prüfung ist maßgeblich. Dem StMB liegen keine Änderungsanfragen (hinsichtlich Aufstufung) zum Haltepunkt Sulzbach am Main vor.</p> <p>[...] [Anlage: Verordnungsunterlagen]</p>	<p>des Regionalen Planungsverbandes Bayerischer Untermain. Ob der festgelegte Ausbau vollständig realisierbar ist, muss auf den nachgelagerten Planungsebenen und im Rahmen der Fachplanung konkretisiert werden. Es wird anerkannt, dass gemäß Bayerischem ÖPNV-Gesetz (Art.15 Abs.1 BayÖPNVG) der Freistaat zuständig für die Planung, Organisation und Sicherstellung des SPNV ist. Es wird ferner anerkannt, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Auftrag und nach den Vorgaben des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr den SPNV in Abstimmung plant. Hierfür müssen seitens der Kommunen Anträge für die Prüfung/Aufstufung neuer Haltepunkte gestellt werden. Es handelt sich auf Grund der komplexen und zeitaufwendigen Planungsprozesse bei der Zielsetzung des weiteren Ausbaus der Schieneninfrastruktur um die Sicherung eines regional präferierten Ausbaus (vgl. Begründung zu G 4.3.3. LEP) zur Netzverdichtung zur Kapazitätssteigerung im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes gemäß Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2025. Als Planungsgrundlage wurde hierfür das sog. REMOSI-Gutachten herangezogen, welches durch anerkannte Methoden die Integration der Haltepunkte in Fahrplankonzepte bereits geprüft hat. Die Festlegungen tragen der ÖPNV-Strategie 2030 des Freistaates Rechnung, wonach in Teilstrategie A2 der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur sowie ggf. deren Reaktivierung Eingang gefunden haben. Konkrete Änderungswünsche an den vorgelegten Unterlagen wurden nicht formuliert. Es ergibt sich demnach kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>
<p>031</p> <p>2. Öffentliche Planungsträger (staatliche Behörden und Stellen des Landes sowie des Bundes in Bayern)</p> <p>Bay. Verwaltung der staatl. Schlösser, Gärten und Seen</p> <p>15.10.2025</p>	<p>In der Neufassung des Kapitels 5.1. „Mobilität“ des Regionalplans der Region Bayerischer Untermain ist unter 5.1.2.2, Punkt 5 die Sicherung des Trassenverlaufes der ehemaligen Schienenstrecke zwischen Aschaffenburg-Süd und Großostheim-Nord für eine verkehrliche Nachnutzung festgehalten. In der zugehörigen Begründung (siehe Seite 8 des entsprechenden Dokumentes) ist hierzu folgende Formulierung enthalten: „[...] In Betracht kommen neben einer Reaktivierung für den Schienenverkehr auch eine Nachnutzung als Rad-schnellverbindung oder Bustrasse. [...]“.</p> <p>Die Bayerische Schlösserverwaltung sieht hierbei die Belange des direkt an die genannte Schienentrasse anschließenden, historischen Landschaftsparks Schönbusch, der als Denkmal in die Bayerische Denkmalliste eingetragen ist, als nicht berücksichtigt an. Als Träger öffentlicher Belange obliegt der Bayerischen Schlösserverwaltung darauf zu achten, dass der Schutz und die Erhaltung des bedeutenden Gartendenkmals Park Schönbusch gewährleistet wird.</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele</b></p> <p>Die vorgebrachten Einwendungen werden zur Kenntnis genommen, Gegenstand der Festlegung 5.1.2.2-05 ist alleinig die Sicherung der ehemaligen Trasse gegenüber anderen, einer Reaktivierung entgegenstehenden Belangen und Nutzungen. Die Reaktivierung selbst, deren Ausgestaltung und die Art der baulichen Maßnahmen sind nicht Gegenstand der regionalplanerischen Festlegung. Aufgrund der Nähe zum Park Schönbusch erscheint eine enge Abstimmung im Falle einer Reaktivierung grundsätzlich zweckmäßig. Die Begründung wird deshalb um folgenden Absatz ergänzt: <u>„Im Falle einer Reaktivierung der Trasse wird aufgrund der Nähe der Trasse zum Park Schönbusch eine frühzeitige Einbeziehung der Bayerischen Verwaltung der</u></p>

	<p>Aus denkmalpflegerischen Gründen wäre eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf besagter Strecke nur unter eng gesteckten Grenzen möglich, die sich in den Formulierungen des Regionalplans bereits widerspiegeln sollten. Dies umfasst u.a. folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Verbreiterung der bestehenden Schienentrasse ist aufgrund dafür notwendigen Eingriffe in das Gartendenkmal ausgeschlossen. Der Schutz des Denkmals genießt hier Vorrang.</li> <li>- Eine Errichtung von Stromleitungsmasten zur Elektrifizierung der Strecke ist aufgrund erheblicher Beeinträchtigungen, u.a. von historischen Blickachsen des Landschaftsparks, aus denkmalpflegerischen Gründen nicht vertretbar. Der Schienenverkehr muss somit bei einer Reaktivierung durch alternativ betriebene Fahrzeuge erfolgen (siehe hierzu unter „5.1.2.3 Elektrifizierung“ des Kapitels 5.1).</li> <li>- Sämtliche Maßnahmen und Eingriffe im Zuge einer evtl. Reaktivierung der Strecke oder einer anderweitigen Nachnutzung sind mit der Bayerischen Schlösserverwaltung, als für den Park Schönbusch zuständige Denkmalbehörde, eng abzustimmen.</li> </ul> <p>Eine Nachnutzung der ehemaligen Schienenstrecke als Bustrasse wird seitens der Bayerischen Schlösserverwaltung aus denkmalpflegerischen Gründen abgelehnt. Die entsprechende Formulierung in der Begründung zur Änderung des Regionalplans bitten wir daher ersatzlos zu streichen.</p> <p>Gegen die vorgelegte Änderung des Regionalplans bestehen seitens der Bayerischen Schlösserverwaltung über den vorgenannten Einwand hinausgehend keine weiteren Einwände. [...]</p> <p>[...]</p>	<p><u>staatlichen Schlösser, Gärten und Seen empfohlen.</u>“ Die konkrete Würdigung der beschriebenen Denkmalbelange bleibt zukünftigen Genehmigungsverfahren vorbehalten. Am Ziel 5.1.2.2-05 selbst besteht kein Änderungsbedarf.</p>
<p>033</p> <p>2. Öffentliche Planungsträger (staatliche Behörden und Stellen des Landes sowie des Bundes in Bayern)</p> <p>Regierung von Unterfranken</p>	<p>[...]</p> <p>die Regierung von Unterfranken – höhere Landesplanungsbehörde – hat mit Schreiben vom 17.09.2025 folgende betroffene Sachgebiete der Regierung von Unterfranken am o. g. Anhörverfahren beteiligt und um Stellungnahme gebeten:</p> <p>Beteiligte Fachstellen der RUF</p> <p>Rückmeldung</p> <p>SG 22 (Energiewirtschaft, Preisprüfung und Gewerbe)</p> <p>Ja</p> <p>SG 23 (Schienen- und Straßenverkehr)</p> <p>Nein</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p><b>Hinweise zum Naturschutz:</b></p> <p>Die Würdigung, dass mehrere Punkte aus Sicht des Naturschutzes grundsätzlich positiv zu werten sind sowie weitere Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Änderungsbedarf an den vorliegenden Fortschreibungsunterlagen ergibt sich für das Kapitel 3.1 daraus nicht.</p>

<p>15.10.2025</p>	<p>SG 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung) Ja SG 31 (Straßenbau) Nein SG 34 (Städtebau) Nein SG 50 (Technischer Umweltschutz) Ja SG 51 (Naturschutz) Ja SG 52 (Wasserwirtschaft) Nein SG 55.1 (Rechtsfragen Umwelt) Nein SG 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) Nein. Rückmeldung wird gesondert übermittelt im Rahmen der allgemeinen Frist und Wegen des Beteiligungsverfahrens.</p> <p>Folgende Stellungnahmen wurden abgegeben (ungekürzt): SG 22 (Energiewirtschaft, Preisprüfung und Gewerbe): „Die beabsichtigte Regionalplanänderung berührt nicht die Belange des Sachgebiets. Eine fachliche Stellungnahme ist demnach nicht veranlasst.“ SG 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung): „Die beabsichtigte Regionalplanänderung wird zur Kenntnis genommen. Die an das Landesentwicklungsprogramm (2023) angepassten Festlegungen zur Siedlungsentwicklung und Mobilität zugeschnitten auf die Region Bayerischer Untermain werden begrüßt. Anmerkungen oder Einwände sind nicht veranlasst.“ SG 50 (Technischer Umweltschutz): „Seitens des Sachgebietes 50 – Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken wurden im Rahmen des Beteiligungsverfahrens die Belange der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes geprüft. Mit den Änderungen durch die Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung) besteht Einverständnis. Unsererseits wurde kein weiterer Anpassungsbedarf ermittelt.“ SG 51 (Naturschutz):</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele</b></p> <p>Die Einwendung zur Bewertung der Trassensicherung „Verkehrliche Nachnutzung Bachgaubahn“ im Umweltbericht wird zur Kenntnis genommen. Wenngleich anerkannt wird, dass auf stillgelegten Bahnflächen sensible und wertvolle Naturräume regelmäßig entstanden sein können, trifft die Bewertung, dass durch die regionalplanerischen Festlegungen keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, weiterhin zu. Durch die ggf. stärkere Gewichtung eines Schutzgutes wird die Erheblichkeitsschwelle dieser Planungsebene nicht überschritten. Gegenstand der Festlegung 5.1.2.2-05 ist allein die Sicherung der ehemaligen Trasse gegenüber anderen, einer Reaktivierung entgegenstehenden Belangen und Nutzungen. Die Reaktivierung selbst, deren Ausgestaltung und die Art der baulichen Maßnahmen sind nicht Gegenstand der regionalplanerischen Festlegung. Auf ggf. nachfolgende Umweltprüfungen in Planungs- oder Genehmigungsverfahren kann nicht vorgegriffen werden.</p> <p>Änderungen an den ausgelegten Unterlagen sind nicht veranlasst.</p>
-------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>„die geplante Neufassung der Kapitel 3.1 (Siedlungsstruktur) und 5.1 (Mobilität) enthält mehrere Punkte, die aus Sicht des Naturschutzes grundsätzlich positiv zu werten sind (z. B. multifunktionale Flächennutzung, Reduzierung des Versiegelungsgrad auf das unbedingt notwendige Maß, Stärkung des Schienenverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs und des Radverkehrs). Unabhängig davon können mit den notwendigen Baumaßnahmen naturschutzrechtliche Schutzgüter betroffen sein. Dies muss im jeweiligen Genehmigungsverfahren geprüft und behandelt werden. Speziell in Bezug auf die im Kapitel 5.1 (5.1.2.2) aufgeführte Nachnutzung der ehemaligen Schienenstrecke zwischen Aschaffenburg-Süd und Großostheim-Nord wird bereits an dieser Stelle auf Folgendes hingewiesen: Stillgelegte Bahntrassen können über einen hohen naturschutzfachlichen Wert verfügen. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens werden daher entsprechende Kartierungen, naturschutzrechtliche Prüfungen und ggf. umfangreiche Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen erforderlich sein. Diesbezüglich erscheint die Einstufung „Planinhalt ohne erhebliche negative Auswirkungen“ (Umweltbericht S. 24) nicht nachvollziehbar, da die Sicherung dieser ehemaligen Schienenstrecke explizit für eine verkehrliche Nachnutzung (und die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft im Zuge der Reaktivierung) erfolgt (vgl. Neufassung des Kapitels Mobilität, Ziffer 5.1.2.2).“</p> <p>SG 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft): Zusammenfassung: Das Sachgebiet 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange der Landwirtschaft) wird aus Zeitgründen eine gesonderte Stellungnahme an den Regionalen Planungsverband übersenden. Weitere Rückmeldungen erfolgten nicht. Dem Hinweis im Anschreiben entsprechend wird davon ausgegangen, dass die weiteren Sachgebiete, die sich nicht geäußert haben, keine Einwendungen haben. [...]</p>	
<p>036</p> <p>2. Öffentliche Planungsträger (staatliche Behörden und Stellen des Landes sowie des Bundes in Bayern)</p>	<p>[...]</p> <p>nach Prüfung der vorgelegten Entwürfe nimmt das Sachgebiet 60 der Regierung von Unterfranken aus landwirtschaftlicher Sicht zur Fortschreibung des Regionalplans Untermain wie folgt Stellung: Die Landwirtschaft ist indirekt betroffen, weil fast alle Erweiterungen der Siedlungsstruktur und Neuplanungen von Verkehrswegen zur Verbesserung der Mobilität im Außenbereich die für die Landwirtschaft verfügbare Fläche vermin-</p>	<p><b>Hinweise zu Belangen der Landwirtschaft</b></p> <p>Die positiven Würdigungen zur inhaltlichen Neufassung der beiden Kapitel sowie alle weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Belang Fläche/ Boden wird im Umweltbericht als Schutzgut S. 14f. betrachtet. Die neuen Festlegungen im Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ fokussieren stärker als bisher den Belang des Flächensparens und sind dazu geeignet, den Flächenverbrauch zu reduzieren. Sie können dazu beitragen, dass landwirtschaftliche Flächen</p>

<p>Regierung von Unterfranken, Sachgebiet 60</p> <p>15.10.2025</p>	<p>dem. Außerdem werden bei der Umsetzung dieser Planungen nach dem Naturschutzrecht Ausgleichsmaßnahmen für den Eingriff, den Artenschutz und das Landschaftsbild erforderlich, die weitere landwirtschaftlichen Nutzflächen benötigen.</p> <p>Damit wird durch Änderungen im Flächenbedarf die Agrarstruktur durch Flächenverluste und durch Flächenverkleinerungen beeinflusst.</p> <p>Das Ziel der Reduktion der motorisierten Verkehrsflüsse kann positiv für die Landwirtschaft sein, wenn dadurch erreicht wird, dass die für Verkehrswege versiegelten Flächen geringer werden. Wir befürchten aber, dass neue Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zusätzlich zu bestehenden hinzukommen. Wir empfehlen deshalb eine Ergänzung im Regionalplan, dass bei jeder Maßnahme zur Verbesserung der Infrastruktur explizit auch ausgewiesen werden soll, ob und wenn welche Strukturen nun rückgebaut bzw. entsiegelt werden können.</p> <p>Es ist darauf hinzuwirken, dass bei der Mitbenutzung von landwirtschaftlich Wirtschaftswegen durch Wanderer und Radfahrer die Nutzung durch die Landwirtschaft nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>Das Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und das Kapitel 5.1 „Mobilität“ im Regionalplan Untermain werden vollständig neu gefasst und dabei gestrafft. Sie sollen dabei an die aktuellen Erkenntnisse, Erfordernisse und Vorgaben angepasst werden. Die Bestrebung wird begrüßt, durch diese Änderungen insbesondere im Kapitel „Siedlungsstruktur“ neben der nachhaltigen Raumentwicklung auch einen sparsamen Umgang mit Fläche zu gewährleisten.</p> <p>Anmerkung zu den konkreten Änderungen in den Kapiteln: In den Begründungen werden u.a. Ziele der Landwirtschaft wiedergegeben: Im Kapitel 3.1 als Teil von G 01: „Die zusätzliche Versiegelung ist so gering wie möglich zu halten und eine Reduzierung bereits versiegelter Flächen ist anzustreben“. In der Begründung zu G 01 wurde indirekt auf Vorteile für die Landwirtschaft hingewiesen: „Gleichzeitig wird der Verbrauch von Boden und Landschaft reduziert“. Der Vorrang der Innenentwicklung (Ziel 02 Punkt 3.1.2), die Sanierung des Wohnbaubestandes (Grundsatz 05 Punkt 3.1.2) und die Verhinderung der Zersiedlung (Grundsatz 03 Punkt 3.1.2) sind im Sinne des Erhalts einer guten Agrarstruktur, indem der Bedarf an neuen Bauflächen im Außenbereich vermindert wird.</p>	<p>als solche erhalten bleiben. Eine Aufnahme eines Nebenziels zum Flächensparen unter 5.1.4 Straßeninfrastruktur ist nicht angezeigt, da in den Leitlinien des Regionalplans unter G 1.2-02 bereits eine flächensparende Siedlungs- und Verkehrsplanung vorgesehen ist. Die in den Kapiteln 3.1 und 5.1 ausdifferenzierte integrierte und bestandsorientierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung trägt auch den Zielen des Flächensparens und damit dem Schutz landwirtschaftlicher Belange auf der abstrakten regionalplanerischen Ebene Rechnung.</p> <p>Der Ausgleich von Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr bzw. konkrete Vorgaben zum Rückbau und zur Entsiegelung bestehender Infrastrukturen sind nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens und entziehen sich der Regelungskompetenz des Regionalen Planungsverbandes.</p> <p>Auch die Mitbenutzung von landwirtschaftlichen Wegen durch Wanderer und Radfahrer sowie die Rücksichtnahme bei der Wegenutzung kann durch die Regionalplanung nicht geregelt werden, dies entzieht sich dem regionalplanerischen Maßstab.</p> <p>Die Anregungen führen daher zu keiner Änderung an den vorgelegten Unterlagen.</p>
--------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Im Kapitel 5.1 Mobilität soll im ländlichen Raum die Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel bedarfsgerecht entwickelt und verbessert werden. Das erhöht die Attraktivität des ländlichen Raumes für junge Familien und stellt gleichzeitig sicher, dass auch ältere Personen möglichst lange dort verbleiben können.</p> <p>Ziele zum Ausbau der Straßeninfrastruktur (Punkt 5.1.4) sollten um das Nebenziel des Flächensparens erweitert werden.</p> <p>Bei Planungen des überörtlichen Radverkehrsnetzes (Punkt 5.1.5 Radverkehr) ist immer auch auf die Belange der aktiven Landwirtschaft Rücksicht zu nehmen, die alle landwirtschaftlichen Nutzflächen anfahren können muss.</p> <p>[...]</p>	
<p>052</p> <p>2. Öffentliche Planungsträger (staatliche Behörden und Stellen des Landes sowie des Bundes in Bayern)</p> <p>Regierung von Oberfranken - Bergamt Nordbayern</p> <p>17.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>bezüglich der Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ möchte die Regierung von Oberfranken -Bergamt Nordbayern- anmerken, dass einige geplante Ausweisungen an ausgewiesene Vorrang- und Vorbehaltsflächen für Bodenschätze anschließen. Zum Teil befinden sich innerhalb dieser bergrechtlich genehmigte Abbaubetriebe. Die standortgebundenen Rohstoffsicherungsflächen dürfen durch evtl. Ausweisungen keinerlei Einschränkung erfahren.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Hinweise zu Bodenschätzen und zur Rohstoffsicherung</b></p> <p>Die Hinweise des Bergamts Nordbayern zu anschließenden Vorrang- und Vorbehaltsflächen für Bodenschätze sowie bergrechtlich genehmigten Abbaubetrieben werden zur Kenntnis genommen. Eine zeichnerische Darstellung der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Bodenschätze findet sich in der Lesefassung der Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ des Regionalplans Bayerischer Untermain. Eine Betroffenheit standortgebundener Rohstoffsicherungsflächen besteht bei den Festlegungen zu Kapitel 3.1 und 5.1 in Ermangelung flächenhafter Darstellungen von Zielen nicht. Diese werden erst in nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsverfahren räumlich konkretisiert, sodass Belange der Rohstoffsicherung erst zu diesem späteren Zeitpunkt genau abgeprüft werden können. Die Hinweise führen daher zu keiner Änderung an den vorgelegten Unterlagen.</p>
<p>070</p> <p>2. Öffentliche Planungsträger (staatliche Behörden und Stellen des Landes sowie des Bundes in Bayern)</p>	<p>[...]</p> <p>mit Schreiben vom 16.09.2025 geben Sie dem Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) Gelegenheit zur Stellungnahme im Rahmen der o.g. Planänderung.</p> <p>Als Landesfachbehörde befassen wir uns v. a. mit umweltbezogenen Fachfragen bei Planungen und Projekten mit überregionaler und landesweiter Bedeutung, mit Grundsatzfragen von besonderem Gewicht sowie solchen Fachbelangen, die von örtlichen oder regionalen Fachstellen derzeit nicht abgedeckt werden (z. B. Rohstoffgeologie, Geotopschutz, Geogefahren).</p> <p>Von den o.g. Belangen werden der Geotopschutz, die Geogefahren und die</p>	<p><b>Hinweise zum Geotopschutz</b></p> <p>Die Hinweise zum Geotopschutz werden zur Kenntnis genommen. Eine Betroffenheit des Geotopschutzes kann, wie in der Stellungnahme ausgeführt, erst in nachgelagerten Genehmigungsverfahren geprüft werden. Konkrete gebietsbezogene Vorrang- und Vorbehaltsgebiete ebenso wie konkrete bauliche Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Regionalplanung. Es ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>

<p>Bayerisches Landesamt für Umwelt</p> <p>20.10.2025</p>	<p>Rohstoffgeologie berührt. Dazu geben wir folgende Stellungnahme ab:</p> <p><b>Geotopschutz</b>  In der Region Untermain (1) befinden sich zurzeit 69 im Geotopkataster Bayern erfasste Geotope (Stand: 24. September 2025). Bei 60 Geotopen handelt es sich um veröffentlichte Objekte (u. a. im „UmweltAtlas Bayern“ sowie in der Amtlichen Topographischen Karte ATK 25 dargestellt). Neun weitere Geotope sind interne Datensätze, die einer breiten Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht werden sollen. Hierbei handelt es sich vorwiegend um sensible Objekte wie aktive Abbaustätten, historische Bergbaurelikte oder besondere Höhlen. Der Datenbestand im Geotopkataster Bayern ist nicht statisch. Er kann sich in Abhängigkeit von neu erfassten bzw. aus dem Kataster gestrichenen Geotopen ändern.</p> <p>Mit der gegenständlichen Änderung des Regionalplans sind keine konkreten baulichen Maßnahmen verbunden, die geeignet wären, Geotope hinsichtlich ihres Bestandes oder ihres geowissenschaftlichen Werts zu beeinträchtigen. Ferner ist den Belangen des Geotopschutzes im Rahmen nachgelagerter Genehmigungsverfahren Rechnung zu tragen. Aus diesen Gründen wird auf eine detaillierte Stellungnahme verzichtet.</p> <p>Einwände seitens des Geotopschutzes gegen die Neufassung der Kapitels 3.1 und 5.1 werden nicht erhoben.</p> <p><b>Geogefahren</b>  Geogefahren betreffen üblicherweise nur lokale Bereiche geringer Ausdehnung. Eine übergeordnete Planung ist nur selten betroffen. Die konkrete Prüfung großer Flächen auf eine mögliche Beeinträchtigung durch Geogefahren ist uns nicht möglich. Sie sind bei einer konkreten Planung ggf. gesondert zu berücksichtigen.</p> <p>Ausführlichere Informationen zur Gefahrenhinweiskarte und zu Georisk-Objekten finden Sie unter: <a href="http://www.umweltatlas.bayern.de">www.umweltatlas.bayern.de</a> &gt; Standortauskunft &gt; Geogefahren</p> <p>Bei weiteren Fragen zu Geogefahren wenden Sie sich bitte an [...].</p> <p><b>Rohstoffgeologie</b>  Von der Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung) sind die Belange der</p>	<p>Die Hinweise zu Geogefahren mit Verweis auf die entsprechende Stelle im Umweltatlas Bayern werden zur Kenntnis genommen. Die Überprüfung einer möglichen Beeinträchtigung durch Geogefahren bleibt anschließenden Planungs- und Genehmigungsverfahren vorbehalten. Die Anregungen führen zu keiner Änderung an den vorgelegten Unterlagen.</p> <p>Die Hinweise des LfU zur Rohstoffgeologie und zur Überschneidung mehrerer Vorrang- und Vorbehaltsgebiete Bodenschätze mit den in der Begründungskarte zu Anlage 1, Schutzgutkarte Klima/Luft des LfU dargestellten Ausgleichsräumen und Kaltluftleitbahnen werden zur Kenntnis genommen. Eine Freihaltung der Gebiete von baulichen Aktivitäten, wie in den Ausführungen im Kapitel 3.1 „Siedlungsentwicklung“ geschildert, ergibt sich nur für siedlungsbezogene, nicht aber für rohstoffbezogene Vorhaben. Es wird festgehalten, dass es sich bei der Schutzgutkarte Klima/Luft um eine Begründungskarte handelt, die nicht Bestandteil der verbindlichen Festlegungen ist. Der Vorrang des Rohstoffabbaus wird nicht in Frage gestellt. Die Bitte zur Beteiligung an der Fortschreibung der Grünzüge und des Kapitels Rohstoffe wird zur Kenntnis genommen. Das Änderungsverfahren der benannten Kapitel ist bislang nicht eingeleitet.</p> <p>Konkrete Änderungsvorschläge sind in der Stellungnahme nicht enthalten, die Hinweise führen zu keiner Änderung an den vorgelegten Unterlagen.</p>
-----------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Rohstoffgeologie nicht unmittelbar betroffen.</p> <p>Wir möchten jedoch an dieser Stelle darauf hinweisen, dass die in der Begründungskarte zu Anlage 1, Schutzgutkarte Klima/Luft, dargestellten Ausgleichsräume und Kaltluftleitbahnen eine Überschneidung mit mehreren Vorrang- und Vorbehaltsgebieten Bodenschätze aufweisen. Gemäß den Ausführungen im Kapitel 3.1 Siedlungsstruktur sollen in der künftigen Siedlungsentwicklung diese Bereiche Berücksichtigung finden und vornehmlich unverbaut bleiben.</p> <p>Für die Rohstoffgeologie stellt sich die Frage, inwieweit die Ausgleichsräume die rechtsgültigen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete betreffen würden, da bei einer Rohstoffgewinnung diese grüngeprägten Räume ebenfalls verändert werden würden.</p> <p>Deshalb bittet die Rohstoffgeologie, dass wir bei der kommenden Fortschreibung der Grünzüge (mit einhergehender Ausweisung von Ausgleichsräumen und Kaltluftleitbahnen) parallel zu der Fortschreibung des Kapitels Rohstoffe (Sand und Kies, Fachbeitrag 2020 abgegeben und Buntsandstein, voraussichtlich Anfang 2026) erneut beteiligt werden.</p> <p>Bei weiteren Fragen zur Rohstoffgeologie wenden Sie sich bitte an [...] oder [...], beide Referat 105 „Wirtschaftsgeologie, Bodenschätze“.</p> <p>Zu den örtlich und regional zu vertretenden Belangen des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des technischen Umweltschutzes verweisen wir auf die Stellungnahmen des zuständigen Landratsamtes (Untere Naturschutzbehörde und Untere Immissionsschutzbehörde).</p> <p>Die Belange der Wasserwirtschaft und des vorsorgenden Bodenschutzes werden vom zuständigen Wasserwirtschaftsamt wahrgenommen. Diese Stellen beraten wir bei besonderem fachspezifischem Klärungsbedarf im Einzelfall.</p> <p>[...]</p>	
<p>100</p> <p>2. Öffentliche Planungsträger (staatliche Behörden und Stellen des Landes sowie des Bundes in Bayern)</p>	<p>[...]</p> <p>Vielen Dank für die Terminverlängerung.</p> <p>Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bereich Forsten nimmt Stellung zur 19. Änderung des Regionalplanes Bayerischer Untermain (1):</p> <p>Wir erwarten eine Änderung, wie sie hier kursiv vorgeschlagen wird:</p> <p>3.1.5 Klimaanpassung 01 G Zur Gewährleistung gesunder Lebens-, Wohn-, Arbeits- und Umweltverhältnisse soll die räumliche Anpassung an den Klimawandel und seine Folgen</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.5 Klimaanpassung</b></p> <p>Die Hinweise zur Berücksichtigung von Waldschäden und der Vorschlag zur Ergänzung der Festlegung 3.1.5-01 werden zur Kenntnis genommen, es ergibt sich daraus jedoch kein Änderungsbedarf an den Fortschreibungsunterlagen. Die regionalplanerische Festlegung von Abständen zu Waldgebieten lässt sich weder aus dem aktuellen Landesentwicklungsprogramm Bayern noch aus dem REMOSI-Gutachten ableiten,</p>

<p>Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Kitzingen-Würzburg</p> <p>30.10.2025</p>	<p>vorangetrieben werden. Insofern soll die Planung und Entwicklung neuer Baugebiete</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>* ressourcen- und flächensparend erfolgen,</li> <li>* sich an umweltverträglichen Mobilitätsangeboten ausrichten,</li> <li>* auf einen möglichst geringen Versiegelungsgrad hinwirken,</li> <li>* geänderte klimatische Bedingungen berücksichtigen und</li> <li>* <i>in Zeiten von Klimawandel und Waldschäden zu Wald einen grundsätzlichen Abstand einhalten.</i></li> </ul> <p>Wegen des Waldreichtums in dieser Region sollte beim Siedlungsbau auch darauf Rücksicht genommen werden.</p> <p>Und weil immer wieder bis an den Waldrand gebaut wird, braucht es in diesen Zeiten des Klimawandels und der Waldschäden diesen Zusatz.</p> <p>Im Übrigen besteht Einverständnis mit der vorgelegten Planung.</p> <p>[...]</p>	<p>auf dessen Empfehlungen basierend die vorliegenden Fortschreibungsunterlagen gemäß dem Beschluss des Regionalen Planungsausschusses vom 19.11.2021 ausgearbeitet werden sollen. Konkrete Erfordernisse, welche Abstände auf regionalplanerischer Ebene grundsätzlich einzuhalten seien oder wie mit unterschiedlichen Walqualitäten umzugehen sei, wurden nicht vorgetragen. Darüber hinaus sind spezifische Festlegungen zum Wald bereits Bestandteil des Kapitels 3.2.3.4 „Forstwirtschaft“ im Regionalplan Bayerischer Untermain. In diesem wird u.a. auf die Erhaltung der Waldgebiete und auf die Sicherung der Waldfunktionen Bezug genommen. Das Kapitel „Siedlungsstruktur“ ist nicht dazu geeignet, weitere forstwirtschaftliche Festlegungen zu treffen. Auf die Umweltprüfung im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung wird verwiesen, in deren Rahmen konkrete naturschutzfachliche Betroffenheiten ortsbezogen bewertet und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden können.</p>
<p>004</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>Deutscher Hängegleiterverband e.V. (DHV)</p> <p>22.09.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Der Deutsche Hängegleiterverband (DHV) ist gemäß § 31c Nr. 4 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr zuständig für die Zulassung von Start- und Landeflächen für motorlose Hängegleiter und Gleitsegel nach § 25 Abs. 1 LuftVG. Zudem sind wir gemäß §§ 31c Nr. 5 und 29 Abs. 1 LuftVG für die Luftaufsicht zuständig.</p> <p>In den Gemeinden innerhalb des Regionalverbands Bayerischer Untermain sind aktuell drei Fluggelände gem. § 25 LuftVG für Außenstarts- und -landungen mit Gleitschirmen und Drachen (motorlos) vom DHV zugelassen. Eine Übersicht mit Informationen zur Lage der Flächen finden Sie in der als Anlage beigefügten PDF-Datei.</p> <p>Wir bitten Sie, bei der Fortschreibung des Regionalplans in den Kapiteln „Siedlungsstruktur“ und „Mobilität“ die erforderlichen Sicherheitsabstände zu Start- und Landeplätzen sowie den dazugehörigen Flugräumen zu berücksichtigen, um den sicheren Betrieb der Fluggelände auch künftig zu gewährleisten.</p> <p>Weitere Informationen zu den Sicherheitsanforderungen und rechtlichen Grundlagen finden Sie auf unserer Website unter <a href="https://www.dhv.de/flugbetrieb/luftraum-luftrecht/abstaende-sicherheitsmindesthoehe/">https://www.dhv.de/flugbetrieb/luftraum-luftrecht/abstaende-sicherheitsmindesthoehe/</a></p> <p>Sollten Projekte geplant werden, bei denen diese Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden können, ist eine frühzeitige Abstimmung und detaillierte Prüfung durch den DHV erforderlich.</p>	<p><b>Hinweise zum Flugverkehr</b></p> <p>Die Hinweise des Deutschen Hängegleiterverbandes zu Start- und Landeplätzen sowie den dazugehörigen Flugräumen werden zur Kenntnis genommen. Die Einhaltung erforderlicher Sicherheitsabstände zu den Fluggeländen bleibt anschließenden Genehmigungsverfahren vorbehalten. Konkrete Änderungsvorschläge an den hier verfahrensgegenständlichen Festlegungen sind nicht enthalten, die Hinweise führen zu keiner Änderung an den vorgelegten Unterlagen.</p>

	<p>[...] [Anlage: Tabelle mit Fluggelände für motorlose Hängegleiter und Gleitsegel, zugelassen nach § 25 LuftVG (Stand: 09/25)]</p>	
<p>008</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>Amprion GmbH</p> <p>25.09.2025</p>	<p>[...]</p> <p>anbei übersenden wir Ihnen unsere Stellungnahme zur o. g. Planung.</p> <p>[...] Anhang 1:</p> <p>[...]</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Pkt. Hainburg Nord – Dettingen, Bl. 4186 (Maste 1 bis Portal UA Dettingen)</li> <li>2. Geplante 380-kV-Höchstspannungsfreileitung Urberach – Aschaffenburg, Bl. 4611 (Vorhaben Nr. 96 BBPIG)</li> <li>3. Umspannanlage Dettingen</li> </ol> <p>[...]</p> <p>über den Geltungsbereich des Regionalplans Bayerischer Untermain verläuft im nordwestlichen Randbereich (Gemeinde Großwelzheim) unsere im Betreff unter 1. genannte Höchstspannungsfreileitung. In diesem Bereich befindet sich auch unsere im Betreff unter 3. genannte Umspannanlage Dettingen. Amprion plant zudem die Errichtung der im Betreff unter 2. genannten Höchstspannungsfreileitung zwischen den Umspannanlagen (UA) Urberach in Hessen und Aschaffenburg in Bayern gemäß vorliegender Bedarfsfeststellung durch das Bundesbedarfsplangesetz (BBPIG).</p> <p>Die notwendigen Unterlagen für den Antrag auf Bundesfachplanung nach § 6 Netzausbaubeschleunigungsgesetz (NABEG) wurden Ende September 2024 bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) eingereicht. Im Februar 2025 hat Amprion den Untersuchungsrahmen von der Bundesnetzagentur erhalten. Damit wurde der 1000 m breite Korridor für den Trassenverlauf festgelegt, in dem Amprion die Umsetzung des Leitungsprojektes vornehmen muss. Aus heutiger Sicht ist die Einreichung der entsprechenden Unterlagen von Amprion für das Jahr 2026 geplant.</p> <p>Durch die geplante Änderung des Regionalplans, wie in den Tekturkarten 10a und 10b jeweils im Maßstab 1 : 100000 vom 30.07.2025 dargestellt, ergeben sich nach unserer Prüfung keine Berührungspunkte mit den bestehenden bzw. geplanten Netzanlagen der Amprion GmbH. Somit haben wir zu der 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain keine Anregungen vorzubringen.</p> <p>Wir bitten um weitere Beteiligung an dem Verfahren und stehen Ihnen für</p>	<p><b>Hinweise zu Versorgungsinfrastruktur</b></p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Vorrang der Bundesfachplanung gegenüber den in Aufstellung befindlichen Kapiteln 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ wird nicht in Frage gestellt. Wie in der Stellungnahme ausgeführt, überlagern keine Festlegungen des gegenständlichen Regionalplanentwurfs die geplante Höchstspannungsfreileitung Hainburg-Nord – Dettingen bzw. die Umspannanlage Dettingen bzw. eine Korridorvariante des Vorhabens Nr. 96 Aschaffenburg-Urberach und somit sind keine Konflikte erkennbar.</p> <p>Es ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>

	Rückfragen gerne zur Verfügung. [...] [Anhang 2: Datenschutz-Merkblatt]	
011  3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)  Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH  01.10.2025	<p>[...] Allgemeine Anmerkungen: Einleitend verweisen wir auf unsere E-Mail vom 27.01.2025, in der wir zu Kap. 5.1 „Mobilität“ im Rahmen der Fortschreibung des Regionalplans Bayerischer Untermain Stellung genommen haben. Die Inhalte gelten unverändert.</p> <p>Die BEG plant, finanziert und kontrolliert im Auftrag des Freistaats Bayern die Verkehrsleistungen im bayerischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Zu den Aufgaben des Freistaats und damit auch der BEG gehört nicht der Ausbau, die Instandhaltung oder der Betrieb der Infrastruktur. Diese Aufgaben liegen bei der DB InfraGO AG, wobei bei Bahnübergängen auch der Straßenbaulastträger betroffen ist.</p> <p>Die Überwachung der festgelegten DB-Richtlinien erfolgt durch das Eisenbahn-Bundesamt. Für die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ist laut Artikel 87e Grundgesetz der Bund zuständig.</p> <p>Sämtliche gewünschten neuen SPNV-Haltepunkte sind ohne einen umfangreichen Ausbau der Bundesschienenwege am Bayerischen Untermain aufgrund der hohen Streckenauslastungen und fahrplantechnischen Zwänge (Erhalt von Anschlüssen in Knotenbahnhöfen, Zugfolgen, Betriebsqualität) mit Ausnahme der neu geplanten Stationen Aschaffenburg Ost und Mainaschaff Nord (im Gegenzug Schließung der Station Rückersbacher Schlucht) nicht realisierbar. Dies schließt auch den gewünschten Bau neuer Stationen entlang der zu elektrifizierenden Maintalbahn zwischen Aschaffenburg und Miltenberg ein.</p> <p>Konkrete Änderungswünsche: Zu Kap. 5.1.1 „Begründung“ (Seite 2): Wir bitten um Herausnahme der Station „Michelbach-Herrnmühle“, da diese Station bereits seit einigen Jahren nicht mehr von den Zügen der Linie RB 56 Hanau Hbf – Schöllkrippen bedient wird. Zu Kap. 5.1.2.4 „neue Haltepunkte“ (Seite 10): Wir bitten um Herausnahme der neuen SPNV-Stationen Laufach-Mitte und Röllfeld unter „Ziele“, da für beide Stationen keine Realisierungsperspektive besteht. Beide Stationen lassen sich fahrplanseitig bzw. aufgrund der hohen Strecken-</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.4 Neue Haltepunkte</b></p> <p>Die vorgebrachten Hinweise zu neuen SPNV-Haltepunkten werden zur Kenntnis genommen. In den Festlegungen 5.1.2.2-02, -03,-04,-05 ist der angesprochene Ausbau des Schienenstreckennetzes ebenso verankert. Die Festlegungen wirken zusammen und bilden die Grundlage dafür, zukünftig ein dichteres Netz aus Haltepunkten und eine höhere Auslastung der Strecken anbieten zu können. Dem Einwand Laufach-Mitte und Röllfeld aus Ziel 5.1.2.4-01 herauszulösen, wird nicht gefolgt. Basierend auf der Aussage, dass fahrplanseitig und auf Grund der hohen Streckenauslastung keine Integration in die Fahrplankonzepte bestünde, spiegelt nur den aktuellen Stand wider. Der Regionalplan stellt jedoch die Zielsetzungen für einen Planungshorizont von 15 Jahren dar. Ob der im Regionalplan enthaltene und von der Region präferierte Ausbau vollständig realisierbar ist, muss auf den nachgelagerten Planungsebenen und im Rahmen der Fachplanung konkretisiert werden. Demnach wird anerkannt, dass die Planungsprozesse nicht von der Region durchgeführt werden können. Es handelt sich jedoch auf Grund der komplexen und zeitaufwändigen Planungsprozesse bei der Zielsetzung des weiteren Ausbaus der Schieneninfrastruktur um die Sicherung eines regional präferierten Ausbaus zur Netzverdichtung zur Kapazitätssteigerung im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes und der Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Alltagsverkehr gemäß Beschluss des Planungsausschusses vom 19.11.2021. Als Planungsgrundlage wurde hierfür das sog. REMOSI-Gutachten herangezogen, welches durch anerkannte Methoden die Integration der Haltepunkte in Fahrplankonzepte bereits geprüft hat. Der Einwand zur Station „Michelbach-Herrnmühle“ wird zur Kenntnis genommen. Die Darstellung der Mobilitätsknoten erfolgt auf Basis des REMOSI-Gutachtens gemäß des Beschlusses des Planungsausschusses vom 19.11.2021. Auch da der Haltepunkt nicht von Bahnbetriebszwecken freigestellt ist, wird eine Auflistung in der Begründung zu Ziel 5.1.1 und eine Darstellung in der Tekturkarte 10a zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ weiterhin als regionalplanerisch konsequent erachtet. Änderungen an den gegenständlichen Verfahrensunterlagen sind daher nicht veranlasst.</p>

	<p>auslastung in die jeweiligen Fahrplankonzepte nicht integrieren. Bei allen weiteren neu zu prüfenden SPNV-Stationen unter „Grundsätze“ weisen wir ebenfalls darauf hin, dass ohne einen derzeit nicht absehbaren umfangreichen Ausbau der jeweiligen Bundesschienenwege eine Realisierung aus Fahrplan- und Kapazitätsgründen nicht möglich ist. [...]</p>	
<p>015 3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)  Haus &amp; Grund Bayern  02.10.2025</p>	<p>Anhang 1: Änderung des Regionalplans Untermain Position von Haus &amp; Grund Bayern Wir erkennen an, dass der Regionalplan das Ziel verfolgt, Siedlungsflächen sparsam zu nutzen und die Innenentwicklung zu stärken. Das Prinzip „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ ist grundsätzlich richtig – aber aus Sicht der privaten Eigentümer ist entscheidend, wie es umgesetzt wird:</p> <p>1 Siedlungsstruktur</p> <p>Viele Festlegungen zielen darauf ab, Baulücken oder unbebaute Flächen im Privatbesitz zu aktivieren. Dabei darf es jedoch nicht zu einem faktischen Bau- oder Verkaufszwang kommen. Grundstücke sind häufig für die Familie reserviert. Ein Eingriff durch Baugebote, Rückkaufsrechte oder steuerliche Instrumente wie eine Grundsteuer C stellt für uns einen unverhältnismäßigen Eingriff ins Eigentumsrecht dar. Wir lehnen jede Form der Enteignung oder faktischen Zwangsmaßnahmen entschieden ab.</p> <p>Eine nachhaltige Innenentwicklung kann nur gelingen, wenn die Eigentümer aktiv mitgenommen werden. Das bedeutet: Beratung, Förderung, unkomplizierte Verfahren und finanzielle Anreize – anstelle von Druck, Sanktionen oder bürokratischen Hürden. Wer privates Bauland bereitstellt, investiert in die Region und verdient Unterstützung, nicht Bestrafung.</p> <p>Vorgesehene Mindestwohndichten oder starre Bauformen passen nicht überall. Jede Gemeinde hat eigene Strukturen, jede Fläche eigene Besonderheiten. Starre Verdichtungsziele können die Wohnqualität mindern, den Charakter von Orten verändern und Konflikte mit Nachbarn hervorrufen. Eigentümer brauchen Gestaltungsspielraum, damit Projekte ortsverträglich und marktgerecht umgesetzt werden können.</p> <p>Eine bessere Abstimmung der Gemeinden ist sinnvoll, darf aber nicht in neuen Kontrollmechanismen auf Kosten privater Eigentümer enden. Eigentümer müssen Planungssicherheit haben und dürfen nicht durch kurzfristige Änderungen</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p>Die allgemeinen Hinweise und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Änderungen an den Festlegungen der Fortschreibungsunterlagen sind auf Basis dieser nicht veranlasst. Bezüglich der angesprochenen Inhalte werden folgende Erläuterungen gegeben:</p> <p><b>Zu Kapitel 3.1.3 Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen</b></p> <p>Zu Ziel 3.1.3-01: Die Erforderlichkeit der Festlegung von Mindest-Bruttowohndichten wird in der Begründung zu Ziel 3.1.3-01 ausführlich dargestellt. Die gewählten Abstufungen der Werte nach Gemeindetyp und die enthaltenen Ausnahmeregelungen tragen den unterschiedlichen Gemeindestrukturen und den regionalen Besonderheiten Rechnung. Das Ziel erlaubt es weiterhin, vielfältige Wohnformen zu schaffen und damit dem örtlichen Bedarf gerecht zu werden. Gemäß den Fortschreibungsunterlagen sind die Mindestwerte zur Siedlungsdichte nur auf neue Bauleitpläne zu beziehen. D.h. Vorhaben nach § 34 BauGB werden von ihnen nicht erfasst, Grundstücke im Siedlungsbestand sind von der Regelung nicht betroffen. Genauso wenig wird das Ziel beachtlich, wenn ausschließlich Änderungen an bestehenden Bebauungsplänen durchgeführt werden sollen, die keine räumlichen Erweiterungen des Geltungsbereiches für weiteres Wohnen umfassen. Kleinere Ortsabrundungen (Orientierungswert: Gesamtgeltungsbereich kleiner oder gleich ein Hektar) werden ebenfalls nicht von dem Ziel 3.1.3-01 erfasst. Das heißt, dass in diesem Rahmen weiterhin Wohnraum auch in Form von Einfamilienhäusern entstehen kann. Eine bereits vorhandene, hohe Dichte in bestehenden Wohngebieten des übrigen Ortes kann in gewisser Weise im Sinne der neuen Planung berücksichtigt werden. Nähere Erläuterungen zu dieser Möglichkeit werden in der Begründung zum Ziel 3.1.3-01 noch ergänzt, vgl. dazu Abwägung zur Stellungnahme des Landratsamtes Miltenberg (<a href="#">ID047</a>) bzgl. Kapitel 3.1.3.</p>

<p>von Entwicklungszielen oder Verschiebungen in der Regionalplanung benachteiligt werden.</p> <p><b>2 Mobilität</b> Die Idee, Wohnen und Versorgung stärker an Bahnhöfen und Busknotenpunkten auszurichten, ist nachvollziehbar. Für private Eigentümer bedeutet dies jedoch erhebliche Auswirkungen auf Grundstückswerte: Lagen in der Nähe von Mobilitätsknoten könnten profitieren, während periphere Standorte abgewertet werden. Ein Ausgleich für betroffene Eigentümer ist bislang nicht vorgesehen. Der Ausbau des SPNV (z. B. Maintalbahn, Kahlgrundbahn) wird begrüßt. Allerdings sind langjährige Planungs- und Bauphasen zu erwarten, die mit möglichst wenig Eingriffen für die Anwohner verbunden sein sollten. Die geplante Ausstattung mit Park and Ride und Bike and Ride Anlagen ist sinnvoll. Dabei ist darauf zu achten, dass Flächen effizient genutzt und nicht dauerhaft dem Wohnungsbau entzogen werden.</p> <p><b>3 Eigentumsrechte und Planungssicherheit</b> Die Neufassung stärkt die Steuerungsmöglichkeiten der Regionalplanung erheblich. Es muss gewährleistet sein, dass private Eigentümer nicht durch restriktive Festlegungen in der Nutzung ihrer Grundstücke unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Besonders kritisch sehen wir mögliche zusätzliche Eingriffe wie die vorgeschlagene „Grundsteuer C“ für unbebaute Grundstücke. Solche Instrumente belasten Eigentümer unbillig, ohne dass tatsächlich neuer Wohnraum entsteht.</p> <p><b>4 Fazit</b> Private Eigentümer tragen entscheidend zur Wohnraumversorgung und Entwicklung der Region bei. Die Fortschreibung des Regionalplans darf daher nicht auf Maßnahmen setzen, die faktisch auf Enteignung oder Zwang hinauslaufen. Eine tragfähige Siedlungsentwicklung gelingt nur, wenn die Eigentumsrechte respektiert und die Bürger mit Anreizen, Transparenz und Verlässlichkeit einbezogen werden. Anhang 2 [Anschreiben]:</p>	<p>Insofern werden planerische Gestaltungsspielräume belassen, eine unverhältnismäßige Einschränkung der Grundstücksnutzung erfolgt nicht. Weitere Erläuterungen zur Notwendigkeit und zur fachlichen Fundierung der Festlegung zur Mindestdichte sowie zu den raumstrukturellen Spezifika der Region Bayerischer Untermain finden sich in der Abwägung zur Stellungnahme der Stadt Aschaffenburg (<a href="#">ID029</a>) bzgl. Kapitel 3.1.3.</p> <p><b>Hinweise zu Eigentumsrecht und Enteignung</b> Durch das neue Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ werden keine Bau- oder Verkaufszwänge erlassen, ebenso wenig wird Einfluss auf Baugebote, Enteignungsmöglichkeiten, Rückkaufsrechte oder steuerliche Instrumente genommen. Neue grundstücks-scharfe Kontrollmechanismen werden nicht geschaffen. Solche Eingriffe liegen nicht in der Regelungskompetenz der bayerischen Regionalplanung. Lediglich werden bereits bestehende baurechtliche Instrumente benannt, die von kommunaler Seite zur Innenentwicklung genutzt werden können. In der Begründung zu Ziel 3.1.1-05 wird explizit darauf hingewiesen, dass zu gemeindlichen Bemühungen um die Innenentwicklung neben der Nutzung baurechtlicher Instrumente auch die Eigentümeransprache und die Unterstützung privater Eigentümer bei Verkauf und Vermittlung brachliegender Grundstücke gehört. In der Begründung zu Grundsatz 3.1.2-05 wird darauf hingewiesen, dass <i>„die Möglichkeiten der Städtebauförderung und der Ländlichen Entwicklung dafür eingesetzt werden [sollen], den Wohnwert in den Innenstädten und Altorten zu steigern, beispielsweise durch Sanierung und Modernisierung der Bestandsgebäude sowie durch die finanzielle und beratende Unterstützung von privaten Bauherinnen und Bauherren.“</i> Insofern wird die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und privaten Eigentümern bereits adressiert.</p> <p><b>Hinweise zur Planungssicherheit</b> Gemäß Artikel 14 BayLplG sind Raumordnungspläne für einen regelmäßig mittelfristigen Zeitraum aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. Insofern sind kurzfristige Änderungen von Entwicklungszielen, wie in der Stellungnahme erwähnt, nicht erwartbar und unüblich. Mit dem Inkrafttreten der neuen Festlegungen ist somit für Flächen- und Gebäudeeigentümer Planungssicherheit gegeben.</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Hinweise zu Immobilienpreisen und zu langen Bauphasen</b></p> <p>Die allgemeinen Hinweise und Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Prognose der Auswirkungen auf konkrete Grundstückswerte oder Bauphasen sowie ein Ausgleich für betroffene Grundstückseigentümer entzieht sich der Regelungskompetenz des Regionalplans und entspricht nicht der abstrakten, regionalen Planungs- und Prüfebene. Die Regionalplanung trifft ausschließlich raumordnerische Festlegungen über räumliche Entwicklungen. Fragen der Wirtschaftlichkeit, der Marktwerte oder Entschädigungen gehören nicht zur Zuständigkeit des Regionalen Planungsverbands. Es wird vielmehr festgestellt, dass der Verkehrswert von Immobilien von einer Vielzahl von Faktoren abhängt, i.d.R. sind ein Zusammenspiel aus demographischer Entwicklung, der großräumigen und kleinräumigen Lage, die Nähe zu Wirtschaftszentren, die vorhandene und nicht vorhandene Infrastruktur sowie Bedingungen des Immobilienmarktes entscheidend. Dass allein durch Mobilitätsangebote erhebliche Auswirkungen auf die Immobilienpreise erwartbar sind, wird nicht geteilt. Auf regionalplanerischer Ebene kann die Wertentwicklung weder pauschal noch belastbar auf Mobilitätsangebote zurückgeführt werden. Die Ausführungen führen daher nicht zu Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.1 Mobilitätsknoten und Ankerpunkte</b></p> <p>Die Hinweise zur Ausstattung der Mobilitätsknoten und Ankerpunkte (Kapitel 5.1.1) werden zur Kenntnis genommen. Die konkrete Ausgestaltung obliegt den Kommunen, welche die Flächennutzung letztlich im Rahmen ihrer Planungshoheit in nachfolgenden Planungsverfahren ausgestalten. Konkrete Änderungsvorschläge an den hier verfahrensgegenständlichen Festlegungen sind nicht enthalten, die Einwendungen führen zu keiner Änderung an den vorgelegten Unterlagen.</p>
<p>026</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p>	<p>Anhang 1: [...] Hier: Kabelschutzrohranlagen der GasLINE Telekommunikationsgesellschaft mbh &amp; Co. KG mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln [...] von der GasLINE GmbH &amp; Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und</p>	<p><b>Hinweise zur Versorgungsinfrastruktur</b></p> <p>Die Hinweise zur Sicherung des Bestands und Betriebs der Kabelschutzrohranlagen der GasLINE GmbH &amp; Co. KG werden zur Kenntnis genommen, liegen jedoch nicht in der Regelungskompetenz des Regionalen Planungsverbandes. Dies bleibt anschließenden Genehmigungsverfahren vorbehalten, wobei in diesem Zuge auch die NGN Fiber Network KG zu beteiligen ist. Die Hinweise führen zu keinen Änderungen im Entwurf der Fortschreibung des Regionalplans Bayerischer Unterraum.</p>

<p>PLEdoc GmbH, GasLINE GmbH &amp; Co. KG, Straelen,</p> <p>14.10.2025</p>	<p>öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. GasLINE ist Eigentümerin eines deutschlandweiten Kabelschutzrohr(KSR)-Anlagennetzes mit einliegenden Lichtwellenleiter(LWL)-Kabeln in welchem zu öffentlichen Zwecken dienende Telekommunikationslinien betrieben werden. Ihr wurde gem. § 125 Abs. 2 TKG durch die Bundesnetzagentur die Berechtigung übertragen öffentlich gewidmete Verkehrswege unentgeltlich zu nutzen.</p> <p>Sie teilen uns mit, dass der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes Bayerischer Untermain die Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung) beschlossen hat.</p> <p>Innerhalb des Planungsgebietes des Regionalplans verlaufen Kabelschutzrohranlage der GasLINE GmbH &amp; Co. KG.</p> <p>Zur besseren Übersicht erhalten Sie in der Anlage einen Übersichtsplan über den Bereich des Regionalplans Bayerischer Untermain. Bitte beachten Sie, dass die Eintragungen nur zur groben Übersicht geeignet sind.</p> <p>Die Abbildung zeigt den Stand vom 09.10.2025 zum Zeitpunkt der Leitungseintragung und erhebt keinen Anspruch auf Aktualität, zumal sich das Leitungsnetz durch Neuverlegungen und Umlegungen bzw. durch Baumaßnahmen Dritter kontinuierlich ändert.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass der Bestandsschutz der KSR-Anlage gewährleistet ist und sich keinerlei Nachteile durch die Fortschreibung für den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlage sowie keinerlei Einschränkungen und Behinderungen bei der Ausübung der für die Sicherheit der Versorgung notwendigen Arbeiten, wie Überwachung, Wartung, Reparatur usw. ergeben.</p> <p>Weitere Anregungen entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Merkblatt der GasLINE GmbH &amp; Co. KG zur Aufstellung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen“.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass gemäß unseren Unterlagen in dem von Ihnen angefragten Bereich eine Produktenleitung / Kabelschutzrohranlage verläuft, die von nachfolgender Gesellschaft beauskunftet wird: GasLINE Trasse in Zuständigkeit der NGN Fiber Network KG - Buchertsgasse</p>	
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>5 in 97633 Aubstadt [...] [Anlagen Planunterlagen-Karte Merkblatt zur Dokumentation Merkblatt GasLINE Datenschutzhinweis]</p>	
<p>027</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen</p> <p>14.10.2025</p>	<p>Anlage 1: [...] Hier: von der Open Grid Europe GmbH betriebene und betreute Versorgungsanlagen [...] von der Open Grid Europe GmbH (OGE), Essen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlichrechtlichen Verfahren beauftragt. Sie teilen uns mit, dass der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes Bayerischer Untermain die Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung) beschlossen hat.</p> <p>Innerhalb des Geltungsbereichs des Regionalplans verlaufen durch die OGE betriebene und betreute Versorgungsanlagen. Zur besseren Übersicht erhalten Sie in der Anlage einen Übersichtsplan über den Bereich des Regionalplans Bayerischer Untermain. Bitte beachten Sie, dass die Eintragungen nur zur groben Übersicht geeignet sind. Die Abbildung zeigt den Stand vom 09.10.2025 zum Zeitpunkt der Leitungseintragung und erhebt keinen Anspruch auf Aktualität, zumal sich das Leitungsnetz durch Neuverlegungen und Umlegungen bzw. durch Baumaßnahmen Dritter kontinuierlich ändert.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass der Bestandsschutz der in Betrieb befindlichen Anlagen gewährleistet ist und sich keinerlei Nachteile durch die Fortschreibung für den Bestand und den Betrieb der Anlagen sowie keinerlei Einschränkungen und Behinderungen bei der Ausübung für die Sicherheit der Versorgung notwendigen Arbeiten, wie Überwachung, Wartung, Reparatur usw. ergeben. Diese Arbeiten werden in der Regel zur dringenden Abwehr einer Gefahr oder</p>	<p><b>Hinweise zu Versorgungsinfrastruktur</b></p> <p>Die Hinweise zu den von der Open Grid Europe GmbH, Essen betriebenen und betreuten Versorgungsanlagen werden zur Kenntnis genommen. Die eingebrachten Anregungen zur Gewährleistung des Bestands- und Betriebsschutzes der Anlagen bleiben nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten und sind nicht Gegenstand regionalplanerischer Festlegungen. Es ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>

	<p>Beseitigung eines Schadens erforderlich.</p> <p>Weitere Anregungen entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Merkblatt der OGE GmbH „Berücksichtigung von unterirdischen Ferngasleitungen bei der Aufstellung von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen“.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass gemäß unseren Unterlagen in dem von Ihnen angefragten Bereich eine Produktenleitung / Kabelschutzrohranlage verläuft, die von nachfolgender Gesellschaft beauskunftet wird:  ENTEKA AG - Frankfurter Straße 110 in 64293 Darmstadt  Landratsamt Miltenberg - Brückenstraße 2 in 63897 Miltenberg</p> <p>[...]  [Anlagen  Planunterlagen - Karte  Merkblatt zur Dokumentation  Merkblatt OGE  Datenschutzhinweis]</p>	
<p>035</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH</p> <p>15.10.2025</p>	<p>[...]  Wir haben lediglich eine redaktionelle Anmerkung:  Auf Seite 20 der Neufassung des Kapitels 5.1 „Mobilität“ findet sich folgende Formulierung:  „Auf Landstraßen kann eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit je nach örtlicher Situation die Verkehrssicherheit und die Lärmemissionen senken.“  Wir vermuten, dass hier eine Erhöhung der Verkehrssicherheit gemeint ist.  Darüber hinaus haben wir keine Anmerkungen.  [...]</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.4 Straßeninfrastruktur</b></p> <p>Der Hinweis zu G 5.1.4-04 wird zur Kenntnis genommen.  Die Begründung der Festlegung G 5.1.4-04 wird entsprechend redaktionell angepasst: „Auf Landstraßen kann eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit je nach örtlicher Situation die Verkehrssicherheit <u>erhöhen</u> und die Lärmemissionen senken“. Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p>
<p>037</p> <p>3. Sonstige Pla-</p>	<p>[...]  der BUND Naturschutz in Bayern e. V. (BN) gibt zum oben genannten Verfahren folgende Stellungnahme/Einwendung ab:  GRUNDSÄTZLICHES:</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p>

<p>nungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>Bund Naturschutz in Bayern e. V.</p> <p>15.10.2025</p>	<p><b>Flächenverbrauch</b></p> <p>In den letzten zehn Jahren, also im Zeitraum 2013-2023 ist die Siedlungs- und Verkehrsfläche am Bayerischen Untermain um 421 Hektar angewachsen. Die Wohnfläche pro Kopf in der Region Bayerischer Untermain lag im Jahr 1990 noch bei 37,4 m<sup>2</sup> pro Person, im Jahr 2008 schon bei 44,6 m<sup>2</sup> pro Person und im Jahr 2023 dann bei 52 m<sup>2</sup> pro Person. Der Anstieg der Wohnansprüche wirkt sich auf die Flächeninanspruchnahme aus und führt zur Reduktion unzerschnittener Freiräume. Während im Zeitraum 2013-2023 die Einwohnerzahl am Bayerischen Untermain nur um +0,56 % angestiegen ist, wuchs die Siedlungs- und Verkehrsfläche um +2,1 % an, also über 3,5-mal so stark wie die Bevölkerung. Besonders konzentriert sich die Wohnflächen- und Gewerbeentwicklung an der Wasserstraße Main und entlang der Verkehrsinfrastruktur (Quelle: Umweltbericht Regionalplan, S. 14). Das bedeutet, dass am Bayerischen Untermain der Flächenverbrauch ungebremselt weitergeht. Entlang der Mainachse schießen die Gewerbegebiete wie Pilze aus dem Boden. Die im Regionalplan bisher festgelegte „Strategische Siedlungsentwicklung“ scheint daher bisher nicht ausreichend wirksam.</p> <p><b>Straßenbau</b></p> <p>Wohlfahrt und Mobilität ohne neue Straßen ist das Leitziel des BN. Verkehrsprojekte, die Mensch, Umwelt und öffentliche Haushalte belasten, müssen vermieden werden. Ebenso wichtig ist die Verlagerung auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel.</p> <p>Rund ein Viertel des bayerischen Flächenverbrauchs entsteht durch Verkehrsflächen. Ob Autobahnerweiterung, Ortsumgehung oder Parkplatz: Neue Straßen brauchen Platz und führen meist zu noch mehr Verkehr, sei es in Form mehr gefahrener Kilometer, sei es durch Zersiedelung oder durch Neubau- und Gewerbegebiete „auf der grünen Wiese“.</p> <p>Der BN fordert daher: Bestandschutz und -modernisierung vor Neubau. Für das Gewerbe bedeutet dies Unterstützung für den Erhalt bestehender Standorte und innerörtliche Neubauten. Im Bereich Verkehr gelten die Stichworte Vermeidung und Verlagerung auf nachhaltigere Verkehrsmittel. Der BN begrüßt daher, dass die übergeordneten Ziele der Festlegungen und auch des REMOSI-Gutachtens, das in den Regionalplan eingeflossen ist, die Reduktion der motorisierten Verkehre sowie die Reduktion der erzeugten Treibhausgase sind.</p>	<p>Die vorgebrachten Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Änderungen an den Festlegungen der Fortschreibungsunterlagen sind auf Basis dieser nicht veranlasst.</p> <p><b>Hinweise zu Flächenverbrauch und Zersiedelung</b></p> <p>Die neuen Festlegungen aus dem Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ sind bereits auf eine flächeneffiziente und umweltfreundliche Siedlungsentwicklung ausgerichtet. Sie setzen stärker als bisher den Fokus auf die Belange des Flächensparens, auf das bedarfsorientierte und verdichtete Bauen sowie eine verstärkte Innenentwicklung und somit auf eine insgesamt geringere Versiegelung. Neu integriert wurde außerdem das Unterkapitel 3.1.5 „Klimaanpassung“, dieses wurde mit einer Begründungskarte fundiert. Im Umweltbericht zur 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans ist genauer aufgeschlüsselt, welche positiven Umweltauswirkungen durch die neuen Festlegungen u.a. auf das Schutzgut Fläche / Boden zu erwarten sind. Bestrebung der Kapiteländerung ist insgesamt, eine nachhaltige Raumentwicklung und einen sparsamen Umgang mit Fläche sowie anderen Ressourcen zu unterstützen. Im Sinne der Flächeneffizienz und der Region der kurzen Wege sollen vorhandene Mobilitätseinrichtungen und Einrichtungen der Daseinsgrundfunktionen mit den Schwerpunkten des künftigen Siedlungsausbaus zusammengelegt werden. Die Siedlungsdichte in Wohngebieten soll maßvoll erhöht werden, um trotz der Schaffung neuen Wohnraums möglichst viel Freifläche im Außenbereich zu erhalten und die Struktur des Wohnbaubestands kontinuierlich zu diversifizieren. Die gewählten Formulierungen werden als adäquat angesehen, um einerseits die verfassungsrechtlich verankerte gemeindliche Planungshoheit zu achten und andererseits die anzustrebende räumliche Ordnung der Region im Bereich Siedlungsstruktur auf nachhaltige Weise festzulegen, entsprechend dem Leitmaßstab der Landesplanung (vgl. Art. 5 und Art. 21 BayLplG).</p> <p>Die Änderungsvorschläge des Bund Naturschutz zu den Festlegungen unter 3.1 „Siedlungsstruktur“ werden daher nicht übernommen. Die Formulierung „muss / müssen“ ist außerdem den Zielen der Raumordnung vorbehalten und kann nicht auf Grundsätze angewendet werden. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat mit einem Schreiben vom 26.07.2011 auf neuere Rechtsprechung hingewiesen und die Regionalen Planungsverbände sowie höheren Landesplanungsbehörden dazu aufgerufen, „im Sinne der Rechtsklarheit bei</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE: Festlegungen_und_Begründung_zu_3.1_„Siedlungsstruktur“_(Anlage_1)</p> <p>Punkt 3.1.2: Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung 03 ändern in: Die Zersiedlung der Landschaft muss verhindert werden. Insbesondere in den Tälern des Spessarts und des Odenwalds sowie im Maintal muss einer bandartigen Siedlungsentwicklung entgegengewirkt werden.</p> <p>Punkt 3.1.4.: Gewerbliche Siedlungsentwicklung 02 ändern in: Die Mehrfachnutzung von Flächen muss verstärkt werden. Insbesondere in Gewerbegebieten sollen die vorhandenen Potenziale einer multifunktionalen Flächennutzung ausgeschöpft werden. Parkplätze sind möglichst in Form von Parkdecks anzulegen, die zudem mit Solarpaneelen überdacht werden können. 03 ändern in: Im Sinne der Klimaanpassung sollen in Gewerbegebieten ausreichend Grünstrukturen sowie Infrastrukturen zur Wasserrückhaltung und –wiederverwendung vorgesehen werden. Der Versiegelungsgrad muss auf das unbedingt notwendige Maß reduziert werden. Neu versiegelte Flächen sind andernorts durch entsiegelte Flächen auszugleichen, so dass eine netto-null Neuversiegelung entsteht.</p> <p>Punkt 3.1.5. Klimaanpassung 04 ändern in: Bei der Planung von Baugebieten müssen Kaltluftleitbahnen und Ausgleichsräume berücksichtigt werden, insbesondere im Verdichtungsraum Aschaffenburg.</p> <p>Festlegungen_und_Begründung_zu_5.1_„Mobilität“_(Anlage_2)</p> <p>Punkt 5.1.4 Straßeninfrastruktur 02 streichen: Auf eine zeitnahe Realisierung von bedeutenden Neu- und Ausbaumaßnahmen von Bundesfernstraßen und Staatsstraßen soll hingewirkt werden. Bei anderweitigen raumbedeutsamen Planungen soll auf die Realisierbarkeit der zukünftigen Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz geachtet werden. Begründung: Der BN fordert: Notwendig ist eine deutliche Umschichtung der</p>	<p><i>Fortschreibungen der Regionalpläne bei der Festlegung von Zielen die Formulierungen „ist zu“, „muss“ oder „hat zu“ zu verwenden. Bei der Festlegung von Grundsätzen bietet sich zur Unterscheidung von Zielen die Formulierung „soll“ (ggf. auch: „soll besondere Bedeutung beigemessen werden“, „soll angestrebt werden“) an“. Insofern kann der Forderung nicht nachgekommen werden, bei den Festlegungen 3.1.2-03, 3.1.4-02 und -03 sowie 3.1.5-04 mit einer Muss-Formulierung zu arbeiten, da es sich um Grundsätze handelt.</i></p> <p><b>Hinweise zur Gestaltung von Parkflächen</b></p> <p>Die vorgeschlagene Konkretisierung zur Anlegung von Parkplätzen in der Festlegung 3.1.4-02 wird nicht für notwendig erachtet, da bereits in der Begründung zum betreffenden Grundsatz Ausführungen dazu enthalten sind, wie multifunktionale Flächennutzung ausgestaltet werden kann. Dabei wird auch auf Parkflächen und Energieerzeugungsanlagen Bezug genommen.</p> <p><b>Hinweise zur netto-null-Neuversiegelung</b></p> <p>Die Festschreibung einer netto-null-Neuversiegelung – wie vorgeschlagen – lässt sich weder aus den Inhalten des bayerischen Landesplanungsgesetzes noch aus dem Landesentwicklungsprogramm Bayern oder den Empfehlungen des REMOSI-Gutachtens ableiten. Gemäß Art. 21 BayLplG sind die Regionalpläne aus dem Landesentwicklungsprogramm zu entwickeln. Zudem hat sich die Bundesregierung zwar im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie vorgenommen, den Flächenverbrauch auf Netto-Null zu reduzieren, jedoch erst bis zum Jahr 2050. Bisher ist das Zwischenziel von unter 30 Hektar pro Tag noch nicht erreicht. Eine gesetzliche Verbindlichkeit auf Bundesebene existiert nicht. Die frühzeitige Festlegung von Netto-Null im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des Regionalplans Bayerischer Unterein, welche voraussichtlich bereits im Jahr 2026 Rechtskraft erlangt, wäre daher nicht zu rechtfertigen und ginge an realistischen Maßstäben deutlich vorbei. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bei Neuversiegelungen von Flächen, beispielsweise bei der Ausweisung von Neubaugebieten, sind darüber hinaus bereits gesetzlich vorgeschrieben und werden über das BayNatSchG geregelt.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Finanzmittel aus dem Straßenneubau in Richtung Erhalt der bestehenden Straßeninfrastruktur ohne einen überdimensionierten Ausbau.</p> <p>Aus aktuellem Anlass der Erforderlichkeit der Einsparungen im Bundeshaushalt sollten alle Straßenbaumaßnahmen auf den Prüfstand, die in unserer Region geplant sind: Hierzu zählen z. B. der überdimensionierte Ausbau der B 469: Der BN hat gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der B 469 zwischen Großostheim und Stockstadt geklagt.</p> <p>Zu streichen wären konkret folgende Vorhaben des Bedarfsplanes (siehe Tabellen unter Begründung zu 02):</p> <p>Bundesstraßen:  Nr. D - B426 - OU Mömlingen  Nr. G - B47 - OU Schneeberg  Nr. H - B469 - Anbau Standstreifen</p> <p>Staatstraßen:  Nr. 1 - St2305 - Ortsumgehung Niedersteinbach  Nr. 2 - St2305 - Ausbau Michelbach - Niedersteinbach  Nr. 4 - St2309 - OU Sulzbach  Nr. 7 - St2315 - OU Stadtprozelten</p> <p>03 ändern in:  Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungen sollen primär Ortsdurchfahrten verbessert werden.</p> <p>Begründung: Eine Auswertung des BN von bisher im Bundesverkehrsweplan enthaltenen Umgehungsstraßenprojekten zeigt, dass nur ca. 20% der Vorhaben auch eine hohe Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrten entfalten können.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.4 Straßeninfrastruktur</b></p> <p>Die vorgebrachten Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich bei den Festlegungen 5.1.4-02 und deren Begründung um eine nachrichtliche Widerrückgabe eines staatlichen Planungsziels. Die staatlichen Ausbauplanungen sind in Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 FStrAbG und im Ausbauplan des Freistaats Bayern fachrechtlich bereits hinreichend gesichert und damit nicht Gegenstand der Regionalpläne (vgl. Art. 21 Abs. 2 Nr. 3 BayLplG). Insbesondere können regionalplanerisch keine Festlegungen getroffen werden, die im Widerspruch zu bestehenden fachrechtlichen Festlegungen stehen. Streichungen an diesen liegen nicht in der Regelungskompetenz des Regionalplans. Darüber hinaus konkretisiert der Regionalplan die Festlegungen im G 4.2 „Straßeninfrastruktur“ des LEP, wonach der Ausbau des Straßennetzes erfolgen soll. Eine Möglichkeit den Ausbau im Regionalplan nicht zu berücksichtigen, besteht daher nicht. Es wird jedoch festgehalten, dass das beschlossene Szenario „kompakt und ambitioniert“, welches der Regionalplanfortschreibung zu Grunde liegt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am deutlichsten senken kann und die Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad am stärksten priorisiert (Vgl. S. 121 Abschlussbericht des REMOSI-Gutachtens).</p> <p>Hinsichtlich G 5.1.4-03 wird die Anregung zur stärkeren Gewichtung der Verbesserung von Ortsdurchfahrten zur Kenntnis genommen und eine Umformulierung und Ergänzung in der Begründung vorgenommen: <u>„Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität können innerörtliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Wohnumfeldverbesserungen vorangetrieben werden. Im Bereich hoch belasteter Streckenabschnitte von Bundes- und Staatsstraßen können Ortsumfahrungen ein weiteres Mittel sein, um innerörtliche Umweltbelastigungen wie Lärm- und Schadstoffemissionen, Unfallschwerpunkte und Engstellen zu beseitigen.“</u></p> <p>Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p>
<p>040</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p>	<p>Anhang 1:  [...]  110-kV-Freileitungen, 110-kV-Kabel, Fernmeldekabel  [...]  Im Bereich des Regionalplans Bayerischer Untermain (1) befinden sich eine Vielzahl unserer eigenen Anlagen sowie der GasUf Gasversorgung Unterfranken GmbH und der EVA Energieversorgung Alzenau GmbH welche direkt und</p>	<p><b>Hinweise zur Versorgungsinfrastruktur</b></p> <p>Die vorgebrachten Hinweise zu Freileitungen und Kabeln werden zur Kenntnis genommen. Die eingebrachten Anregungen zur Sicherung des Anlagenbestandes und -betriebes sowie der dafür erforderlichen Maßnahmen bleiben nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten und sind nicht Gegenstand regionalplanerischer Festlegungen. Durch die Regionalplanfortschreiben werden die Sicherheit und der Betrieb</p>

<p>Bayernwerk Netz GmbH</p> <p>16.10.2025</p>	<p>indirekt von der Bayernwerk Netz GmbH zuverlässig mit Strom und GAS versorgt werden. Für diese Gesellschaften nehmen wir ebenfalls stellvertretend Stellung. Es handelt sich hierbei um Freileitungen, Kabel, Umspannwerke, Transformatorenstationen, Straßenbeleuchtung, Kabelverteiler und weiteres Zubehör mit einer Betriebsspannung von 110 kV, 20 kV und 0,4 kV sowie Gas-Rohrleitungen und Gas- Druckregelanlagen verschiedener Druckstufen. Zuständig ist das Kundencenter Marktheidenfeld mit seinen Mitarbeitern.</p> <p>Gegen das o. g. Planungsvorhaben bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb unserer Anlagen nicht beeinträchtigt werden und die zur Sicherung des Anlagenbestandes und -betriebes erforderlichen Maßnahmen ungehindert durchzuführen sind und auch die Erneuerung, Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau der Anlagen an gleicher Stelle, bzw. auf gleicher Trasse, unter Beibehaltung der Schutzzone(n), keinen Beschränkungen unterliegt.</p> <p>Zu unseren Anlagen nehmen wir wie folgt dazu Stellung:</p> <p>110-kV-Freileitungen</p> <p>Im Planungsbereich verlaufen verschiedene 110-kV-Freileitungen, die jeweils eine Leitungsschutzzone beiderseits der Leitungssachse besitzen. Diese sind bei Plan- und Bauvorhaben unter Vorlage der Planunterlagen zu erfragen. Innerhalb der Leitungsschutzzone der 110-kV-Freileitungen bestehen für alle Maßnahmen Höhenbeschränkungen. Daher sind uns die Pläne für Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeglicher Art zur Stellungnahme vorzulegen. Bei allen Kreuzungen und Näherungen mit den Freileitungen sind die nach DIN EN 50341 und DIN VDE 0105-100 geforderten Mindestabstände einzuhalten. Die entsprechenden Abstandsnachweise und Beeinflussungsberechnungen sind uns zu gegebener Zeit zur Prüfung vorzulegen. Wir bitten diesbezüglich um frühzeitige Kontaktaufnahme.</p> <p>Die Versorgungssicherheit der Bevölkerung und Industrie muss immer im Vordergrund stehen und jederzeit gewährleistet sein.</p> <p>Die Bebaubarkeit sowie der mögliche Arbeitsraum unter und im Nahbereich von Hochspannungsfreileitungen richtet sich nach DIN EN 50341 und DIN-VDE 0105-100. Demnach sind bei 110-kV-Freileitungen unterschiedliche Mindestabstände zu den Leiterseilen einzuhalten. Bei der Ermittlung der Abstände</p>	<p>der Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH nicht beeinträchtigt; die zur Sicherung des Anlagenbestandes und -betriebes erforderlichen Maßnahmen können weiterhin ungehindert durchgeführt werden.</p> <p>Die Hinweise führen zu keinen Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p>
-----------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>ist unter der Leitung der größte Durchhang und seitlich der Leitung das größtmögliche Ausschwingen der Leiterseile bei Wind anzunehmen. Dies hat zur Folge, dass innerhalb der dadurch zu berechnenden Baubeschränkungszone nur eine eingeschränkte Bebauung und Arbeitshöhe möglich sind.</p> <p>Die Schutzzone ist somit der Bereich im Umfeld der Freileitung, in dem eine Bebauung nur zulässig ist, wenn die in DIN EN 50341 geforderten Mindestabstände eingehalten werden, d. h. die Schutzzone der Freileitung gewahrt bleibt, und sichergestellt ist, dass die Mindestabstände nach DIN VDE 0105-100 "Betrieb von elektrischen Anlagen" unter "Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile: Bauarbeiten und sonstige nicht elektrotechnische Arbeiten" nicht unterschritten werden.</p> <p>Bei Bauarbeiten und sonstigen nicht elektrotechnischen Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile ist zu jedem Zeitpunkt und mit jedweden Mitteln (Mensch, Maschine, Hilfsmittel, Material, usw.) ein Abstand von 3,00 m, bei allen Betriebszuständen, einzuhalten.</p> <p>Die maximal möglichen Bau-/Arbeits-/ und Wuchshöhen, innerhalb der Schutzzone, sind für jede Maßnahme (Tiefbau, Wegebau, Ausgleichsmaßnahmen, usw.) gesondert mit uns abzustimmen. Die Bezugshöhe in Meter über Normalnull ist anzugeben.</p> <p>Firmen, welche im Schutzbereich der Leitung Arbeiten verrichten wollen, müssen mindestens vier Wochen im Vorfeld ihrer Tätigkeit die maximal möglichen Arbeitshöhen für den erforderlichen Ausübungsbereich bei der Bayernwerk Netz GmbH, 110-kV Leitungen Planung Bau Betrieb, Fremd- und Bauleitplanung, E-Mail: bag-fub-hs@bayernwerk.de, unter Angabe der bestehenden Höhe in Meter über Normalnull, anfragen.</p> <p>Krananlagen dürfen grundsätzlich nur so errichtet werden, dass sie nicht in den Schutzzonenbereich der Freileitung hineinragen. Nähere Details bzgl. dem Einsatz von Hebewerkzeugen, wie z. B. Turmdrehkran, Autokran oder Teleskopstapler sowie von Betonpumpen und dgl. sind, unter Angabe der maximal möglichen Gerätehöhe und des gewünschten Einsatzstandortes mit einer Höhe in Meter über Normalnull anhand eines maßstabsgetreuen Lageplanes gesondert mit uns abzustimmen.</p> <p>Die Bestands- und Betriebssicherheit der Hochspannungsfreileitungen muss jederzeit gewährleistet sein. Maßnahmen zur Sicherung des Leitungsbestandes und -betriebes, wie Korrosionsschutzarbeiten, Arbeiten zur Trassenfreihal-</p>	
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>tung von betriebsgefährdendem Aufwuchs bzw. auch die Erneuerung, Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau auf gleicher Trasse, unter Beibehaltung der Schutzzonen, müssen ungehindert durchgeführt werden können.</p> <p>Grundsätzlich darf im Schutzzonenbereich der 110-kV-Freileitung weder Erdaushub gelagert, noch dürfen sonstige Maßnahmen durchgeführt werden, welche das bestehende Erdniveau unzulässig erhöhen. Ebenso weisen wir darauf hin, dass Aufschüttungen, Lagerung von Baumaterial und -hilfsmittel sowie das Aufstellen von Baubaracken u. ä. nicht gestattet sind.</p> <p>Um den Betrieb der Hochspannungsfreileitung (einschl. Wartung, Inspektion und Instandsetzung) zu gewährleisten, muss ein Radius von mindestens 15,00 m um unsere 110-kV-Masten gemessen ab Fundamentaußenkante, von Bauungen, Abgrabungen, Lagerungen sowie Aufschüttungen, freigehalten werden.</p> <p>Der ungehinderte Zugang sowie die ungehinderte Zufahrt zu unseren Masten müssen, jederzeit, auch mit Lkw, Mobilkran und schweren Baumaschinen gewährleistet sein. Deshalb ist eine entsprechend breite Zufahrt mit, falls erforderlich, ausreichenden Kurvenradien vorzusehen.</p> <p>Innerhalb der Leitungsschutzzonen unserer Freileitungen können wir grundsätzlich keiner Schaffung von Lebensräumen / Habitaten (CEF-Maßnahmen) für Insekten, Reptilien, Vögeln, etc. zustimmen, die den Einsatz von großen Baumaschinen erfordern, die das Bodenniveau maßgeblich verändern, sowie die Zuwegung zu unseren Anlagen, insbesondere den Masten, einschränken. Einer Bepflanzung mit hochwachsenden Bäumen und Sträuchern innerhalb der Leitungsschutzzonen können wir ebenfalls nicht zustimmen. Es dürfen nur Gehölze mit einer maximalen Wuchshöhe von 2,50 m angepflanzt werden. Außerhalb der Schutzzonen sind Bäume so zu pflanzen, dass diese bei Umbruch nicht in die Leiterseile fallen können.</p> <p>In diesem Zusammenhang machen wir bereits jetzt darauf aufmerksam, dass diejenigen Bäume oder Sträucher, die in den Mindestabstandsbereich der Hochspannungsfreileitung wachsen oder bei Umbruch geraten können, durch den Grundstückseigentümer entschädigungslos zurückgeschnitten oder entfernt werden müssen bzw. auf Kosten des Grundstückseigentümers vom Leitungsbetreiber entfernt werden.</p> <p>Zäune im Bereich der Schutzzone sind aus isolierenden oder nichtleitenden Werkstoffen (z. B. kunststoffummantelter Maschendraht, Holz) aufzustellen.</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

<p>Pfeiler, Toranlagen und leitende Zäune sind zu erden.</p> <p>Wir bitten auch zu berücksichtigen, dass an Hochspannungsfreileitungen, durch die Wirkung des elektrischen und magnetischen Feldes, bei bestimmten Witterungsverhältnissen, insbesondere bei Regen, Nebel oder Raureif, Geräusche entstehen können.</p> <p>Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass bei ungünstigen Witterungsverhältnissen Eisbrocken und Schneematschkumpen von den Leiterseilen und den Masttraversen (seitlicher Ausleger) abfallen können. In den Mastbereichen und unter den Leiterseilen muss unter Umständen mit Vogelkot gerechnet werden. Für solche witterungs- und naturbedingten Schäden kann keine Haftung übernommen werden. Emissionen von festen, flüssigen oder gasförmigen Stoffen, z. B. von Staub oder Wasserdampf, in unmittelbare Nähe von Hochspannungsanlagen, können deren Funktionsfähigkeit u. U. erheblich beeinträchtigen.</p> <p>110-kV-Kabel &amp; Fernmeldekabel</p> <p>Im Planungsbereich verlaufen verschiedene 110-kV-Kabel und Fernmeldekabel.</p> <p>Die Schutzstreifenbreite für 110-kV-Kabel beträgt für Bebauung und Aufgrabungen 3,00 m, gemessen jeweils vom äußersten linken Kabel nach außen sowie vom äußersten rechten Kabel nach außen.</p> <p>Die Schutzstreifenbreite für Fernmeldekabel beträgt für Bebauung und Aufgrabungen 1,00 m, gemessen jeweils vom äußersten linken Kabel nach außen sowie vom äußersten rechten Kabel nach außen.</p> <p>Umverlegungen und Sicherungsmaßnahmen der Fernmeldekabel sind im Vorfeld mit der Bayernwerk Netz GmbH abzustimmen. Bitte wenden Sie sich hierfür an folgende E-Mail: <a href="mailto:ene-bamberg-tib-projektierung@eon-energie.com">ene-bamberg-tib-projektierung@eon-energie.com</a>. Es ist sicherzustellen, dass eine ununterbrochene Kommunikation sowie lückenloser Datenaustausch über den betroffenen Fernmeldeanlagen erfolgen kann.</p> <p>Die Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens der Kabel sind erst nach Genehmigung durch die Bayernwerk Netz GmbH, 110-kV Leitungen, Planung – Bau – Betrieb, Fremd- und Bauleitplanung, zulässig.</p> <p>Zur genauen Lage- und Tiefenbestimmung der Kabel ist eine Ortung und Einweisung vor Ort erforderlich.</p> <p>Bei Arbeiten im Gefährdungsbereich der Kabel ist der genaue Verlauf, insbe-</p>	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>sondere die Tiefe, durch Graben von Suchschlitzen in Handschachtung festzustellen.</p> <p>Das Graben von Suchschlitzen darf nur im Beisein eines Mitarbeiters unserer Servicegruppe mittels Handschachtung durchgeführt werden.</p> <p>Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer derartigen Bepflanzung beträgt die Schutzzone je 2,5 m („Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln).</p> <p>Allgemeine Auflagen und Hinweise</p> <p>Durch den erheblichen Zubau von Anlagen für Erneuerbare Energien (Wind, Solar, Biomasse) und die damit verbundene Verpflichtungen zur Bereitstellung der erforderlichen Netzkapazität ist davon auszugehen, dass Ausbaumaßnahmen von Anlagen und Versorgungseinrichtungen notwendig werden.</p> <p>Auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe von Freileitungen und Kabel machen wir ausdrücklich aufmerksam. Das beigelegte Informationsmaterial „Sicherheitshinweise für Arbeiten in der Nähe von Kabel-, Gas- und Freileitungen“ und „Kabelschutzanweisung“ enthalten entsprechende Auflagen und Hinweise, welche dem bauausführenden Personal zur Kenntnis zu geben und auch bei späteren Instandhaltungsarbeiten einzuhalten sind. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die von den Bauberufsgenossenschaften herausgegebenen Richtlinien „Sicherheitsabstände bei der Durchführung von Arbeiten in der Nähe von elektrischen Freileitungen“ und auf die Unfallverhütungsvorschrift Bauarbeiten (DGUV Vorschrift 3, §7, Tabelle 4) der Berufsgenossenschaften.</p> <p>Auf Grund der hohen Anzahl an bautechnischen Eingriffen in unseren Leitungsbestand (u.a. durch die Energiewende) ist diese Stellungnahme zwei Jahre ab vorgenanntem Datum gültig. Nach Ablauf dieser Frist und nicht Umsetzung der eingereichten Maßnahme ist eine erneute Vorlage zur Stellungnahme notwendig.</p> <p>[...]</p> <p>[Anlagen: Übersichtspläne Kabelschutzanweisung</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>Sicherheitshinweise für Arbeiten in der Nähe von Kabel-, Gas- und Freileitungen]</p> <p>Anlage 2: [Karte]</p> <p>Anlage 3: [Karte]</p>	
<p>041</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V.</p> <p>16.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Einwände gegen die Fortschreibung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain bestehen nicht.</p> <p>Inhaltlich appellieren wir daran, bei der Fortschreibung und der Umsetzung des Regionalplans die Belange der Wirtschaft des bayerischen Untermain zu berücksichtigen. Siedlungsstruktur und Mobilität sind so in Einklang zu bringen und zukunftsfest zu gestalten, dass der Zugang zu Arbeitskräften, Märkten und Ressourcen ermöglicht und eine Grundlage für wirtschaftliches Wachstum geschaffen wird.</p> <p>Insbesondere die Mobilität ist ein Schlüsselfaktor in unserer vernetzten und arbeitsteiligen Wirtschaft. Insoweit sollte bei der Fortschreibung ergänzt werden, dass eine Reduzierung von Geschwindigkeiten im Straßenverkehr nicht als alleiniges Mittel zur Erhöhung von Verkehrssicherheit und zur Verringerung von CO2-Emissionen sowie von Lärm betrachtet werden kann. Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sind auch andere Maßnahmen wie eine digital gesteuerte Verkehrsflussoptimierung, ein Parkraummanagement und der Ausbau des ÖPNV-Angebots im Abwägungsprozess zu berücksichtigen. Dabei sind auch die Erfordernisse von Wirtschaftsverkehren, insbesondere von Warenanlieferungen und -abholungen einzubeziehen.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Hinweise zu wirtschaftlichen Belangen</b></p> <p>Die Hinweise und Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. Im Entwicklungsprozess des Regionalen Mobilitäts- und Siedlungsgutachtens 2035+ wurden die Belange der Wirtschaft des bayerischen Untermain durch Interessensvertretungen und öffentliche Beteiligungsformate bereits berücksichtigt. Auch wurde im Zuge des Beteiligungsverfahrens zu den hier gegenständlichen Festlegungen der Beteiligtenkreis der Wirtschaftsakteure gehört (vgl. Beteiligtenverzeichnis). Es wird davon ausgegangen, dass die Festlegungen den wirtschaftlichen Belangen daher grundsätzlich Rechnung tragen. Konkrete Änderungswünsche gehen aus der Stellungnahme nicht hervor. Es sind daher keine Änderungen an den vorliegenden Unterlagen veranlasst.</p> <p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.4 Straßeninfrastruktur</b></p> <p>Hinsichtlich der konkreten Anregung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Emissionen des Straßenverkehrs wird ein erläuternder Abschnitt in der Begründung zu G 5.1.4-07 ergänzt. <u>„Unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sind auch andere Maßnahmen wie z.B. eine digital gesteuerte Verkehrsflussoptimierung oder ein Parkraummanagement sinnvolle digitale Tools. Dies ermöglicht es, Verkehrsüberlastung und Emissionen zu verringern. Intelligente Verkehrssysteme sind daher von entscheidender Bedeutung, um die zunehmenden Probleme mit Luftverschmutzung und Verkehrsüberlastung anzugehen. Voraussetzung ist jedoch, dass sie auf kohärente und ausreichend koordinierte Weise eingeführt werden. Dabei sind auch die Erfordernisse von Wirtschaftsverkehren zu berücksichtigen.“</u></p> <p>Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p>

<p>043</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>TenneT TSO GmbH</p> <p>17.10.2025</p>	<p>Anhang 1: [Beteiligtenverzeichnis]</p> <p>Anhang 2: [...] Höchstspannungsanlagen der TenneT TSO GmbH [...]</p> <p>im Bereich des Regionalplans befinden sich unsere im Lageplan dargestellten Höchstspannungsanlagen. Des Weiteren verlaufen in dem vorgenannten Regionalplan Planungskorridore von Neubauprojekten unseres Unternehmens. In den uns übersandten Unterlagen waren keine Pläne beigefügt, aus denen ersichtlich ist, ob alle unsere Anlagen enthalten und lagerichtig dargestellt sind. Seitens unserer Gesellschaft bestehen keine Einwendungen gegen die Änderungen des Regionalplanes, sofern die zur Sicherung des Anlagenbestandes und -betriebes erforderlichen Maßnahmen ungehindert durchzuführen sind und auch die Erneuerung, Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau der Anlagen an gleicher Stelle bzw. auf gleicher Trasse unter Beibehaltung der Schutzbereiche keinen Beschränkungen unterliegen.</p> <p>Der Leitungsschutzbereich der oben genannten Anlagen beträgt jeweils 60,00 m beiderseits der Leitungssachse (Verbindungsline der Mastmitten).</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass innerhalb der Schutzbereiche unserer Höchstspannungsfreileitungen und im Nahbereich von Umspannwerken Bau- und Bepflanzungsbeschränkungen bestehen.</p> <p>Deshalb sind alle Maßnahmen innerhalb der Schutzbereiche bzw. in unmittelbarer Nähe von Umspannwerken zur Stellungnahme vorzulegen.</p> <p>Die Bestands- und Betriebssicherheit der Höchstspannungsfreileitungen muss jederzeit gewährleistet sein.</p> <p>Maßnahmen zur Sicherung des Leitungsbestandes und -betriebes müssen unter Beibehaltung des Schutzbereiches ungehindert durchgeführt werden können. Hierzu zählen beispielsweise Korrosionsschutzarbeiten, Arbeiten zur Trassenfreihaltung von betriebsgefährdendem Aufwuchs, die Leitungsbefliegung und -wartung mit Drohnen sowie die Erneuerung oder Verstärkung oder ein durch Dritte veranlasster Umbau auf gleicher Trasse. Für Inspektions- und Wartungsarbeiten müssen der Zugang und die Zufahrt mittels LKW zu den Maststandorten weiterhin ungehindert möglich sein. Die Zugänglichkeit zur Leitungstrasse/zu den Leiterseilen muss ebenfalls gegeben sein.</p>	<p><b>Hinweise zur Versorgungsinfrastruktur</b></p> <p>Die vorgebrachten Hinweise zu Höchstspannungsanlagen und Planungskorridoren von Neubauprojekten sowie zur weiteren Beteiligung der TenneT TSO GmbH werden zur Kenntnis genommen. Die eingebrachten Anregungen zur Gewährleistung der Bestands- und Betriebssicherheit der Anlagen bleiben zukünftigen Genehmigungsverfahren vorbehalten und sind nicht Gegenstand regionalplanerischer Festlegungen. Durch die Regionalplanfortschreiben werden die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der TenneT TSO GmbH nicht beeinträchtigt; die zur Sicherung des Anlagenbestandes und -betriebes erforderlichen Maßnahmen können weiterhin ungehindert durchgeführt werden. Ein Darstellungserfordernis für die Anlagen inklusive der Schutzbereiche in den Fortschreibungsunterlagen ergibt sich nicht.</p> <p>Die Ausführungen führen zu keinen Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Wir bitten Sie, unsere Anlagen inklusive der Schutzbereiche sowie die genauen Bezeichnungen mit in Ihre Planungen aufzunehmen.</p> <p>Wir gehen davon aus, auch weiterhin bei Änderungen bzw. Fortschreibungen Ihres Verfahrens und bei einem konkreten Bauvorhaben, von Ihnen beteiligt zu werden. Bei künftigen Schriftwechsel bitten wir um die Angabe unserer oben genannten Vorgangsnummer.</p> <p>[...]</p>	
<p>058</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>IHK Aschaffenburg</p> <p>20.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Zu den einzelnen Kapiteln der Fortschreibung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Kapitel 3.1 Siedlungsstruktur</p> <p>1. Sicherung von Gewerbeflächen und interkommunale Kooperation</p> <p>Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass im Entwurf gefordert wird, ausreichend Flächen für gewerbliche und industrielle Entwicklung bereitzustellen und dass interkommunale Kooperationsformen bei Gewerbeparks gefordert werden (3.1.4-01). Dies ist aus Sicht der Wirtschaft essenziell, um Expansionsflächen für bestehende Unternehmen zu sichern und neue Betriebe anzusiedeln.</p> <p>2. Multifunktionale Nutzung und Flächeneffizienz</p> <p>Die Absicht, Mehrfachnutzung und vertikale Nutzung (z. B. Aufstockung oder Dachnutzung) zu fördern (3.1.4-02), ist aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll und sollte weiter gestärkt werden. In einer Region mit begrenztem Flächenpotenzial wie dem Bayerischen Untermain ist die Maximierung der Nutzung effizienter Bauflächen ein Schlüssel, um den Druck auf neue Außenflächen gering zu halten und gleichzeitig Wachstum zu ermöglichen.</p> <p>3. Anbindung an Mobilitätsknoten und ÖPNV</p> <p>Der Vorrang neuer Siedlungsflächen in der Nähe von Mobilitätsknoten bzw. Ankerpunkten (3.1.2-01) und die Forderung nach guter Erreichbarkeit mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß (3.1.2 Begründung) sind wichtig, um eine Region der kurzen Wege zu fördern und die Verkehrsbelastung zu reduzieren. Für die Wirtschaft wäre wünschenswert, dass bei Gewerbeansiedlungen gleichermaßen diese Anforderung berücksichtigt wird – d.h. neue Betriebsstandorte möglichst in gut eingebundene Teilräume. Nur so lassen sich Pendelzeiten und</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p>Die Befürwortung des Vorrangs neuer Siedlungsflächen in der Nähe von Mobilitätsknoten und Ankerpunkten wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Ziel 3.1.2-01 gilt bereits in seiner jetzigen Form nicht nur für Wohnbauvorhaben, sondern ebenso für „die Wirtschaft“, also für gewerbliche Entwicklungen. In der Begründung zum Ziel wird allgemein Bezug auf Siedlungsvorhaben oder Baulandentwicklung genommen. Explizit wird auch die Bauleitplanung für die Wohn- und Gewerbenutzung benannt. Daraus geht hervor, dass sich jegliche Siedlungsvorhaben - auch Gewerbeansiedlungen - auf verkehrlich gut erreichbare Gebiete im Umgriff der Hauptsiedlungsbereiche konzentrieren müssen, sofern keine Ausnahmeregelung greift. Daher trifft der in der Stellungnahme geäußerte Wunsch bereits zu. Der Hinweis führt zu keinen Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p> <p>Die Hinweise zur Innenentwicklung werden zur Kenntnis genommen. Die Festlegungen unter 3.1.2-02 und 3.1.1-05 beziehen sich auf jegliche Art der baulichen Nutzung, auch Mischgebiete. Die Umsetzung konkreter Maßnahmen im Gebäudebestand bzw. die Beurteilung von Bauvorhaben bleiben nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten und sind nicht Gegenstand regionalplanerischer Festlegungen. Eine Einflussnahme auf natur- oder denkmalschutzrechtliche Auflagen oder steuerliche Rahmenbedingungen liegt nicht in der Regelungskompetenz der Regionalplanung. Die Hinweise führen daher zu keinen Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p> <p>Die weiteren Hinweise und positiven Würdigungen zu den Festlegungen unter 3.1.3 und 3.1.5 werden zur Kenntnis genommen, Änderungen an den Unterlagen sind darauf basierend nicht veranlasst.</p>

<p>Verkehrsstaus vermeiden, was im Wettbewerb um Fachkräfte ein wichtiger Faktor ist.</p> <p>4. Innenentwicklung und Aktivierung von Baulücken Der verankerte Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ (3.1.2-02) sowie die Forderung, Baulücken und Leerstand aktiv zu nutzen (3.1.1-05) sind grundsätzlich richtig. Für die Wirtschaft sollte aber sichergestellt sein, dass die Aktivierung solcher Flächen nicht zu unverhältnismäßigen Auflagen und hohen Steuer- oder Erschließungskosten führt. Insbesondere sollten Baulückenpotenziale auch im Mischgebiet zugänglich gemacht werden, um in zentralen Lagen Räume für Büros, kleine Betriebe oder Dienstleister zu ermöglichen.</p> <p>5. Bezahlbarer Wohnraum und Fachkräftesicherung Die Forderung nach Schaffung bezahlbarer, barrierearmer und vielfältiger Wohnformen (3.1.3) trifft einen wesentlichen Punkt: Die wirtschaftliche Entwicklung einer Region hängt entscheidend davon ab, dass Fachkräfte hier wohnen können. Wenn Bodenpreise und Mieten weiter steigen (wie im Entwurf erkannt, wegen Druck aus dem Rhein-Main-Gebiet), drohen Engpässe bei Mitarbeitenden. Kommunen und Förderstellen sollten daher gezielt Anreize schaffen, damit insbesondere Mitarbeiter mittlerer Einkommensgruppen Wohnraum finden können.</p> <p>6. Klimaanpassung und attraktive Arbeitsumgebung Die Vorgaben zur Flächenentsiegelung, Grün- und Wasserinfrastruktur, zur Rücksicht auf Kaltluftleitbahnen und zur Reduzierung von Hitzeinseln (3.1.5) sind aus Sicht der Lebensqualität und Gesundheit wichtig. Für Unternehmen stellt ein gutes Klima am Standort ein nicht zu unterschätzender Standortvorteil dar (beispielsweise auch zur Mitarbeiterbindung).</p> <p>Fazit</p> <p>Insgesamt bildet der Entwurf des Kapitels „Siedlungsstruktur“ eine gute Grundlage, die zukunftsorientierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung mit Klimaanforderungen verbindet. Aus wirtschaftlicher Sicht ist insbesondere die Sicherung von wettbewerbsfähigen Gewerbeflächen, eine konsequente Innenentwicklung, eine enge Anbindung an Mobilitätsknoten sowie die Sicherstellung von bezahlbarem Wohnraum als Teil der Fachkräftestrategie entscheidend.</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p>Die Hinweise zu Mobilitätsknoten und Ankerpunkten, zum Ausbau des SPNV, zur Elektrifizierung und zum ÖPNV inkl. On-Demand-Angebote, zur Straßeninfrastruktur sowie die damit einhergehende positive Würdigung der vorgeschlagenen Festlegungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.1 Mobilitätsknoten und Ankerpunkte</b></p> <p>Die konkrete Anregung, das Umfeld der Mobilitätsknoten und Ankerpunkte als Standorte für Dienstleistungs-, Handels- oder Büroangebote zu entwickeln, wird in der Begründung zu Ziel 5.1.1-01 folgendermaßen ergänzt: <i>„Weitere Funktionen, über den reinen Umstiegsort hinaus, sollen ergänzt werden. Beispielsweise können diese Standorte als sozialer Treffpunkt, als Erledigungsstelle und mit Handels-, Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten weiterentwickelt werden (bspw. Ansiedlung von Logistikdienstleistungen, Co-Working, Paketstationen).“</i> Unter Ziel 5.1.1-02 wird der Baustein ergänzt: <i>„Die Ankerpunkte stellen Versorgungsanker dar, an denen sich das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs und zentrale Versorgungseinrichtungen wie z.B. Bäckereien, Metzgereien, Dorfläden, Gesundheitsangebote wie Ärzte oder Bildungseinrichtungen wie Schulen verknüpfen lassen. Standorte von Dienstleistungs-, Handels- und Büroangebote rund um Mobilität (z.B. Logistikdienstleister, Co-Working, Paketstationen) fügen sich in Versorgungsanker ein.“</i></p> <p>Weitere Änderungsvorschläge an den hier verfahrensgegenständlichen Festlegungen des Kapitel 5.1 „Mobilität“ sind nicht enthalten. Weitere Änderungen sind daher nicht veranlasst.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Kapitel 5.1 Mobilität</p> <p>1. Stärkung der Mobilitätsknoten / Ankerpunkte als wirtschaftliche Knoten Der Anspruch, Bahnhöfe und bedeutsame Haltepunkte zu Mobilitätsknoten zu entwickeln (Z 5.1.1-01) sowie zentrale Busverknüpfungspunkte als Ankerpunkte auszugestalten (Z 5.1.1-02) ist grundsätzlich richtig. Für die Wirtschaft wäre wünschenswert, dass diese Knoten nicht allein als Umsteigeorte konzipiert werden, sondern auch gezielt als Standorte für Dienstleistungs-, Handels- oder Büroangebote rund um Mobilität (z. B. Logistikdienstleister, Co-Working, Paketstationen), sodass Wertschöpfung in der Region gebunden wird.</p> <p>2. Ausbau und Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) Der ambitionsreiche Ausbau von Takten, Haltepunkten und Streckenkapazitäten (z. B. Untermain-Express im 30-Minuten-Takt, neue Haltepunkte, Taktverdichtung) ist für Pendler und Arbeitgeber wichtig (Z 5.1.2.2, Z 5.1.2.4). Für Unternehmen ist entscheidend, dass Arbeitnehmer zuverlässig den Arbeitsplatz erreichen – dies beeinflusst sowohl die Attraktivität als Arbeitgeber als auch Standortattraktivität. Ein wichtiger Aspekt ist die vorgesehene Entflechtung von Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr (G 5.1.2.5), um Pünktlichkeit und Kapazität zu verbessern. Ausdrücklich unterstützen wir die Zielsetzung, den Schienengüterverkehr zu stärken (G 5.1.2.6) – eine leistungsfähige Schienenlogistik entlastet Straßeninfrastruktur, mindert Staus und reduziert Transportkosten.</p> <p>3. Elektrifizierung, alternative Antriebe und Nachhaltigkeit Die gezielte Elektrifizierung der Maintalbahn (Aschaffenburg–Miltenberg) (Z 5.1.2.3) ist begrüßenswert, da sie sowohl Fahrzeitverbesserungen als auch Umweltvorteile verspricht. Gleichzeitig ist positiv zu sehen, dass Alternativen (Akku- oder Wasserstofftriebzüge) geprüft werden sollen, wenn eine vollständige Oberleitungs-Elektrifizierung nicht wirtschaftlich ist. Für Unternehmen – besonders im verarbeitenden Gewerbe und in der Logistik – bietet die Elektrifizierung zum einen die Möglichkeit, Emissionen zu verringern und zum anderen ein verbessertes Angebot an Verkehrsverbindungen.</p> <p>4. ÖPNV, Busverbindungen und Angebotsqualität Die Zielsetzung, ÖPNV-Angebote bedarfsgerecht zu verbessern, Schwachstellen zu schließen und Verknüpfungen zu stärken (G 5.1.3) ist für die Mobilität der Beschäftigten von grundlegender Bedeutung. Taktverbesserungen und Busbeschleunigungsmaßnahmen im Stadt- und Regionalbusnetz (G 5.1.3, 5.1.4) sind wichtige Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV. Die vorgesehenen</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>On-Demand-Angebote (G 5.1.3-05) sind begrüßenswert, allerdings bedarf es ausreichender Fördermechanismen, um auch in dünn besiedelten Gebieten wirtschaftliche Betriebsmodelle zu ermöglichen.</p> <p>5. Straßeninfrastruktur und alternative Antriebe im Individual- und Güterverkehr</p> <p>Die Sicherung und gezielte Ergänzung des Autobahn-, Landes- und Stadtstraßennetzes (G 5.1.4-01) ist für Unternehmen unverzichtbar. Investitionshemmnisse oder Verzögerungen in diesem Bereich können Standortnachteile erzeugen und sollten unbedingt vermieden werden. Ebenso wichtig ist der Ausbau der Infrastruktur für alternative Antriebe (Lade- und Tankinfrastruktur) im Personen- und Güterverkehr (G 5.1.4-05). In einer Zeit, in der Elektromobilität und Wasserstofftechnologien an Bedeutung gewinnen, muss die Region Vorreiter sein und entsprechende Ladeinfrastruktur bereitstellen, um Investitionen und Flottenumstellungen zu erleichtern. Die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme (G 5.1.4-07) kann zusätzliche Effizienzgewinne bringen, z. B. durch Verkehrssteuerung, dynamische Routenführung oder smarte Logistiksteuerung.</p> <p>Fazit</p> <p>Der Entwurf des Kapitels „Mobilität“ enthält ambitionierte und richtungweisende Mobilitätsziele, die eine gute Chance für die wirtschaftliche Stärkung der Region bieten. Aus unserer Sicht sollten zusammenfassend folgende Punkte berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätsknoten und Ankerpunkte auch als Wirtschaftszonen mit Nutzungsvielfalt zu planen,</li> <li>• Priorität für verlässliche, dichte und leistungsfähige SPNV-Verbindungen mit entflechteter Infrastruktur,</li> <li>• eine konsequente Elektrifizierung bzw. Einsatz emissionsarmer Technologien,</li> <li>• hochwertigen Bus- und On-Demand-Verkehr mit wirtschaftlich tragfähigen Modellen,</li> <li>• eine moderne Straßen- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe,</li> </ul> <p>[...]</p>	
<p>062; 060</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Kör-</p>	<p>[...]</p> <p>Nach Sichtung der Unterlagen ist keine direkte Betroffenheit auf Hessischer Seite zu verzeichnen.</p> <p>Bei der geplanten Radschnellverbindung Hanau-Aschaffenburg handelt es sich</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p>

<p>perschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement</p> <p>20.10.2025</p>	<p>aus regionalplanerischer Sicht um eine Trassensicherung für die Teile auf bayrischer Seite.</p> <p>Hier bitten wir um entsprechende Einbindung/Beteiligung im Bereich des Übergangs der Landesgrenze, wenn sich die Planung konkretisiert.</p> <p>Für alle weiteren verkehrlichen Projekte, die in den Unterlagen benannt sind, sind die Deutsche Bahn, die Autobahn GmbH des Bundes/Fernstraßenbundesamt, Bundesschiffahrtsamt und die betreffenden Kommunen sowie die Verkehrsgesellschaften die zuständigen betroffenen Träger/Stellen.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Zu Kapitel 5.1.5 Radverkehr</b></p> <p>Die Hinweise zur Beteiligung bei Planungen im Bereich des Übergangs der Landesgrenze sowie die allgemeinen Hinweise zur Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange werden zur Kenntnis genommen und nicht in Frage gestellt. Sie betreffen jedoch nicht die Regionalplanerischen Festlegungen, sondern konkrete Planungsleistungen für Radschnellverbindungen.</p> <p>Der Hinweis auf weitere zu beteiligende Stellen wird zur Kenntnis genommen. Diese sind bereits beteiligt. Es wird auf die eingegangenen Stellungnahmen <a href="#">ID065</a>, <a href="#">ID019</a>, <a href="#">ID099</a>, <a href="#">ID053</a> und <a href="#">ID011</a> verweisen.</p> <p>Aus der Stellungnahme ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>
<p>065</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>DB AG - DB Immobilien</p> <p>20.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain (1); Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“</p> <p>[...]</p> <p>Strecken:</p> <p>5222 Aschffenburg Süd - Höchst</p> <p>5228 Aschaffenb. Hbf, W 602 - W 274</p> <p>5200 Würzburg - Aschaffenburg</p> <p>5213 Lohr - Wertheim</p> <p>5221 Aschaffenburg-Goldbach - Süd</p> <p>5226 Obernburg - Heimbuchenthal</p> <p>5220 Aschffenburg - Miltenberg</p> <p>5223 Miltenberg - Schne</p> <p>5224 Miltenberg - Wertheim</p> <p>5227 Abzw Mainaschaff - Steinerts</p> <p>3557 Darmstadt - Aschaffenburg</p> <p>9520 Aschfenburg Nilkheim - Hafen</p> <p>3660 Frankfurt Süd - Aschaffenburg</p> <p>9361 Kahl - Schöllkrippen</p> <p>DB Energie</p> <p>Leitung 552 Langenprozelten–Aschaffenburg Mast 9836-9839, 9844-9849, 9868-9870</p> <p>Leitung 553 Uw - Kw Aschaffenburg Mast 9951 - 9956</p> <p>[...]</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens DB InfraGO AG - Investitionsplanung und Segmentsteuerung und DB InfraGO AG - Querschnitt Instandhaltung PD Würzburg sowie der Westfrankenbahn keine Einwände bestehen.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele</b></p> <p>Die vorgebrachten allgemeinen Hinweise zu Strecken, zum Bahnbetrieb sowie zu Bahnstromleitungen werden zur Kenntnis genommen. Die Änderungsvorschläge zum Ausbau bis Laufach werden in der Begründung zu G 5.1.2.2.-02 berücksichtigt: <i>„Im Deutschlandtakt vorgesehen ist unter anderem die <del>drei-</del>bis viergleisige Ausbaustrecke Hanau-Aschaffenburg-Laufach“</i>. Zur Schaffung der dringend benötigten Kapazitäten ist <u>darüber hinaus die dreigleisige Ausbaustrecke Aschaffenburg-Laufach notwendig</u>. <u>Der Ausbau Aschaffenburg bis Laufach ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 (Schiene: ProjektNr. 2-002-V02 ABS/NBS Hanau-Würzburg/ Fulda-Erfurt) eingestuft im vordringlichen Bedarf. Auch im Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 / Nr. 224) ist das Projektbündel 4 ABS/NBW Frankfurt am Main – Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München im vordringlichen Bedarf verankert.</u>“</p> <p>Dementsprechend wird auch der Umweltbericht auf Seite 24 angepasst. Die Prüfaussage zu den Festlegungen G 5.1.2.2-02 und Z 5.1.2.2-06 wird geändert in: „Da es</p>

die DB AG, DB Immobilien, als von DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / DB Station & Service AG) und der DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o.a. Verfahren. Die Eisenbahnen sind nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahnstruktur sicher zu bauen und in einem betriebs sicheren Zustand zu halten (§ 4 Absatz 3 AEG). Durch die Inhalte, Festlegungen und Zielsetzungen des Regionalplans dürfen der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Umbau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.

DB InfraGO AG - Strategische Verkehrswegeplanung Stilllegungsmoratoriums

Die im Regionalplan/Fortschreibungsentwurf benannten weitreichenden Festlegungen zu strategischen Freihaltungen für den Infrastrukturausbau der Eisenbahnstrecken im Plangebiet wird aus Sicht des Stilllegungsmoratoriums Fahrweg der DB InfraGO begrüßt und ist nur im Detail ergänzungsbedürftig.

- 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele, 02 G – Ausbau für den Schienen(personen)fernverkehr – Der dreigleisige Ausbau des Abschnitts Aschaffenburg – Laufach ist entgegen den Darstellungen im Entwurf des Regionalplans nicht Bestandteil des Deutschlandtakts. Insbesondere ist keine Finanzierung einer solchen Maßnahme durch den Bund für den Fern- und Güterverkehr im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vorgesehen oder absehbar. Die Darstellung des Ausbauziels im Regionalplan und eine entsprechende Flächenfreihaltung begrüßt die DB InfraGO ausdrücklich und empfiehlt darüber hinaus sogar, einen viergleisigen Streckenausbau des Abschnitts flächenseitig langfristig freizuhalten. Jedoch wird eine erneute Prüfung empfohlen, ob die Benennung als Deutschlandtakt-Maßnahme entgegen den tatsächlichen Inhalten des gültigen Zielfahrplans Deutschlandtakt erfolgen soll.

- 5.1.2.6 Güterverkehr, 02/03 G – Ausbau für den Güterverkehr – Empfehlung, als dritte Maßnahme bei 02 G zu ergänzen: Höhenfreiheit im Abzweig Steinerts (Verbindungskurve Mainaschaff), Maßnahme des Deutschlandtakts mit Finanzierung über das Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Diese Maßnahme ist im Punkt 03 G benannt, der Bedarf ist aber bereits nachgewiesen, durch den Bund anerkannt und die Maßnahme wird gemeinsam mit dem Ausbau Hanau – Aschaffenburg geplant.

*sich bei diesen Vorhaben um eine nachrichtliche Übernahme eines staatlichen Planungszieles aus dem Deutschlandtakt und dem Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. dem Bundesschienenwegeausbaugesetz und um einen Ausbau einer bestehenden Schienenstrecke handelt, [...].“*

#### **Zu Kapitel 5.1.2.6 Güterverkehr**

Die konkreten Änderungsvorschläge zur Höhenfreiheit am Abzweig Steinerts unter G 5.1.2.6-02 werden übernommen, so dass der G 5.1.2.6-02 geändert wird in „*Ausbaumaßnahmen sollen insbesondere dort umgesetzt werden, wo Kapazitätsengpässe bestehen. Dies schließt folgende Maßnahmen ein:*

- *viergleisiger Ausbau der Strecke zwischen Hanau und Aschaffenburg*
- *dreigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Aschaffenburg und Laufach*
- *eine Verbindungskurve Mainaschaff*
- *partiell zweigleisiger Ausbau der Strecke zwischen Aschaffenburg – Glanzstoffwerke.“*

Die Begründung zu den G 5.1.2.6-01, -02, -03 wird folgendermaßen angepasst: „*Gemäß dem Deutschlandtakt und dem Bundesverkehrswegeplan Schiene führen Aus- und Neubaumaßnahmen auf der Maintalbahn und der Main-Spessart-Bahn zu unmittelbar positiven Wirkungen für den Güterverkehr.“*

Siehe hierzu auch die Abwägung zum Landratsamt Miltenberg ([ID047](#)).

Bei dieser Verschiebung der Maßnahme aus einem Grundsatz in einen anderen Grundsatz ergeben sich keine neuen Beachtungspflichten.

Die vorgebrachten Hinweise zum Ausbau des SPNV werden zur Kenntnis genommen. In den Festlegungen 5.1.2.2-02, -03, -04, -05 ist der angesprochene Ausbau des Schienenstreckennetzes neben dem Neubau von Haltepunkten ebenso verankert. Die Festlegungen wirken zusammen und bilden die Grundlage dafür, zukünftig ein dichteres Netz aus Haltepunkten und eine höhere Auslastung der Strecken anbieten zu können. Die Einrichtung der genannten Haltepunkte ist im Rahmen des im Regionalplan vorgesehenen Infrastrukturkonzepts grundsätzlich realisierbar, siehe dazu das zu Grunde liegende REMOSI-Gutachten. Ob der festgelegte Ausbau vollständig realisierbar ist, muss auf den nachgelagerten Planungsebenen und im Rahmen der Fachplanung konkretisiert werden. Es wird anerkannt, dass gemäß Bayerischem

<p>- Die weitreichenden Festlegungen zum Ausbau des SPNV-Angebots (zusätzliche Verkehrsstationen an bestehenden Bahnstrecken, neue Linien/Verkehrsangebote, ...) müssen hinsichtlich ihrer kapazitiven Auswirkungen jeweils im Einzelfall geprüft und ggfs. geeignete Begleitmaßnahmen ergriffen werden. Das SPNV-Angebot wird in Abhängigkeit verfügbarer Finanzmittel im Wesentlichen vom Freistaat Bayern bzw. dem Land Hessen bestellt. Es wird daher nahegelegt, Formulierungen zum Angebotsausbau entsprechend anzupassen, sodass nicht der falsche Eindruck einer Zuständigkeit der Region entsteht. („Region setzt sich für Ausbau des SPNV-Angebots mit Ausbauziel xyz ein“).</p> <p>DB InfraGO AG – Personenbahnhöfe Seitens GB-Personenbahnhöfe bitten wir zu beachten, dass in den kommenden 10 bzw. 11 Jahren an den im Untersuchungsradius dargestellten Verkehrsstationen ZKB Projekte sowie der barrierefreier Ausbau geplant ist. Folgende Verkehrsstationen sind davon betroffen: Heigenbrücken, Hösbach, Laufach, Dettingen, Lohr, Miltenberg, Aschaffenburg Süd &amp; Hbf, Kahl (Main), Gemünden, Würzburg Hbf, Mainaschaff. Konkret geplante Maßnahmen in diesen Bereichen müssen zwingend vor Umsetzung mit Personenbahnhöfe abgestimmt werden, um die Umsetzung der DB Projekte nicht zu behindern. Bzgl. neu geplanter Verkehrsstation bitten wir um Kontaktaufnahme mit der BEG sowie der DB InfraGO AG Personenbahnhöfe Vertrieb Mobility.</p> <p>[...] Hinsichtlich des Ausbaus der Mobilität an den bestehenden Verkehrsstationen (u.a. B&amp;R) bitten wir um Kontaktaufnahme mit den Kollegen der B&amp;R Offensive, s. Link. <a href="https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride/artikel-1-6950968">https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride/artikel-1-6950968</a> Für größere Vorhaben im Bahnhofsumfeld bzw. des ahnhofvorplatzes u.a. hinsichtlich Anschlussmobilität bzw. standortspezifischer Konzepte bitten um Kontaktaufnahme mit unserer Kompetenzstelle Vorplatz, s. Link. <a href="https://bahnhofsvorplatz.dbinfrago.com/kompetenzstelle">https://bahnhofsvorplatz.dbinfrago.com/kompetenzstelle</a></p> <p>DB Energie GmbH - Süd Der Geltungsbereich der Anfrage befindet sich innerhalb der Schutzstreifen der planfestgestellten 110-kVBahnstromleitungen</p>	<p>ÖPNV-Gesetz (Art. 15 Abs. 1 BayÖPNVG) der Freistaat zuständig für die Planung, Organisation und Sicherstellung des SPNV ist. Es wird ferner anerkannt, dass die Bayerische Eisenbahngesellschaft im Auftrag und nach den Vorgaben des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr den SPNV im Abstimmung plant.</p> <p>Es handelt sich auf Grund der komplexen und zeitaufwendigen Planungsprozesse bei der Zielsetzung des weiteren Ausbaus der Schieneninfrastruktur um die Sicherung eines regional präferierten Ausbaus (vgl. B zu G 4.3.3 LEP) zur Netzverdichtung und zur Kapazitätssteigerung im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes gemäß Beschluss des Planungsausschusses am 19.11.2025. Als Planungsgrundlage wurde hierfür das sog. REMOSI-Gutachten herangezogen, welches durch anerkannte Methoden den Ausbau bzw. dessen Integration in Netz und Fahrplan geprüft hat. Die Festlegungen tragen der ÖPNV-Strategie 2030 des Freistaates Rechnung, wonach in Teilstrategie A2 der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und die Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur sowie ggf. die Reaktivierung Eingang gefunden hat.</p> <p>Dem Änderungsvorschlag „Die Region setzt sich für den Ausbau [...] ein“ kann nicht gefolgt werden. Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie hat mit einem Schreiben vom 26.07.2011 auf die neuere Rechtsprechung hingewiesen und die Regionalen Planungsverbände sowie höheren Landesplanungsbehörden dazu aufgerufen, „im Sinne der Rechtsklarheit bei Fortschreibungen der Regionalpläne bei der Festlegung von Zielen die Formulierungen „ist zu“, „muss“ oder „hat zu“ oder den Infinitiv zu verwenden.“ Die Formulierung „soll“ dient der Formulierung von Grundsätzen der Raumordnung. Demnach handelt es sich um regionalplanerisches Vokabular, welches nicht, wie vermutet, den Eindruck einer Zuständigkeit der Region erweckt. Es ergibt sich demnach kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.1 Mobilitätsknoten und Ankerpunkte</b></p> <p>Die Hinweise zum barrierefreien Ausbau werden zur Kenntnis genommen. Folgender Abschnitt zum barrierefreien Ausbau der Haltepunkte wird in der Begründung zu 5.1.1 integriert: <u>„Laut DB InfraGO AG – Personenbahnhöfe werden die Haltepunkte Heigenbrücken, Hösbach, Laufach, Dettingen, Miltenberg, Aschaffenburg Süd, Aschaffenburg Hbf, Kahl (Main), Mainaschaff in den kommenden 10 bzw. 11 Jahren barrierefrei ausgebaut. Konkrete Maßnahmen zum Umbau zu Mobilitätsstationen sind daher frühzeitig abzustimmen, um die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus nicht zu behindern.“</u></p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>▫ Nr. 552 Langenprozelten - Aschaffenburg im Bereich der Maste Nr. 9836 bis 9839, Nr. 9844 bis 9849, sowie Nr. 9868 bis 9870 und</p> <p>▫ Nr. 553 Urw - Uw Aschaffenburg im Bereich der Maste Nr. 9951 - 9956, deren Bestand und Betrieb zur Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung auf Dauer gewährleistet sein muss.</p> <p>Der Schutzstreifen der 110-kV-Bahnstromleitungen in den o. g. Mastbereichen erstreckt sich beiderseits der Leitungsachse über jeweils 30,0 m. Maßgebend ist die in der Örtlichkeit tatsächlich vorhandene Leitungsachse. Es wird dem Vorhabenträger empfohlen, die Leitungsachse bzw. Maststandorte vor Ort zu überprüfen. Innerhalb des Schutzstreifens unterliegen die Grundstücke Nutzungsbeschränkungen, welche sich sowohl aus der öffentlich rechtlichen, als auch aus der privatrechtlichen Sicherung der Hochspannungsleitung begründen. Bauten, An- und Aufbauten, Anlagen jeglicher Art sowie Aufschüttungen, Abtragungen und sonstige Maßnahmen, die das Erdniveau verändern, dürfen innerhalb des Schutzstreifens nur mit vorheriger Zustimmung der DB Energie GmbH errichtet oder durchgeführt werden. Dies gilt auch während der Durchführung von Baumaßnahmen.</p> <p>Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Einhaltung der nachfolgend aufgeführten Auflagen, Hinweise, Höhenbeschränkungen und Sicherheitsabstände eigenverantwortlich sicherzustellen und diese bei der Planung sowie der Umsetzung des Vorhabens vollständig zu berücksichtigen. Im Übrigen gelten die Bestimmungen gemäß DIN VDE 0105 und DIN EN 50341 in der jeweils aktuellen Fassung. Abweichungen bzgl. des Vorhabens, die andere als die genannten Mastfelder betreffen, sind die entsprechenden Planungsunterlagen bei uns separat einzureichen. Dies gilt ebenso für den Einsatz von Baugeräten (wie z. B. Turmdrehkran, Autokran, Betonpumpe usw.) und bei Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens der 110-kV-Bahnstromleitung.</p> <p>Es sind die nachfolgenden allgemeinen und sicherheitsrelevanten Auflagen und Hinweise der die DB Energie betrefende Belange (110-kV-Bahnstromleitung) zu beachten und einzuhalten:</p> <p>▫ Die Bedachung von Gebäuden und Anlagen ist nach DIN 4102 Teil 7 herzustellen (brandschutztechnische Anforderungen). Ein gegebenenfalls zusätzlich erforderlicher Schutzabstand für Maßnahmen der Brandbekämpfung ist von der zuständigen Brandschutzbehörde festzulegen. Feuergefährliche, sprenggefährliche und zum Zerknall neigende Stoffe (wie z. B. Gasflaschen, Heu und Strohballen etc.) dürfen innerhalb des Schutzstreifens weder in Gebäudeteilen</p>	<p>Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------

	<p>noch im Freien gelagert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Einer Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern innerhalb des Schutzstreifens kann nur im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten bzw. schuldrechtlicher Verträge zugestimmt werden. Die natürliche Endwuchshöhe von Pflanzungen und Aufwuchs sowie die Höhe von Vorrichtungen (z. B. Stangen, Fahnenmaste etc.) darf in der Regel 3,5 m, gemessen ab bestehendem Geländeniveau, nicht überschreiten. Der Grundstückseigentümer ist verpflichtet, die Einhaltung des erforderlichen Mindestabstandes zwischen Aufwuchs und Teilen der 110-kV-Bahnstromleitung gemäß den einschlägigen VDE-Bestimmungen auf eigene Kosten sicherzustellen. Sofern im Rahmen des Vorhabens Anpflanzungen vorgesehen oder in den Antragsunterlagen dargestellt sind, die den vorgenannten Vorgaben nicht entsprechen, sind diese unzulässig.</li> <li>▫ Die Standsicherheit der Maste ist jederzeit zu gewährleisten. Innerhalb eines Radius von 10 m um jeden Maststandort (Mastmittelpunkt) sind Abgrabungen, Aufschüttungen, Materiallagerungen, Bebauungen sowie Bepflanzungen - auch temporär - nicht zulässig. Das sich daran anschließende Gelände darf nicht steiler als mit einer Neigung von 1:1,5 abgetragen werden. Kosten, die zur Absicherung gefährdeter Maste entstehen, sind vom Vorhabenträger vollumfänglich zu übernehmen.</li> <li>▫ Die Gefahr einer Beschädigung der Maste durch rangierende oder von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge - insbesondere auf Verkehrsflächen und bei Bauarbeiten - ist durch geeignete Schutzmaßnahmen auszuschließen.</li> <li>▫ Eine Abschaltung der 110-kV-Bahnstromleitung ist im Regelbetrieb nicht möglich, aufgrund der ständig sicherzustellenden Bahnstromversorgung und somit zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes in Deutschland. Dies ist bei den Planungen zur Errichtung und Instandhaltung von Gebäuden und Anlagen zu berücksichtigen.</li> <li>▫ Kosten, die der DB Energie GmbH oder einer beauftragten Instandhaltungsstelle für eventuell notwendige Abschalt- und Sicherungsmaßnahmen entstehen, werden dem Veranlasser der Baumaßnahme in Rechnung gestellt.</li> <li>▫ Die Begehrbarkeit des Schutzstreifens für Instandhaltungsarbeiten muss jederzeit gewährleistet sein. Für den Fall eines möglichen Störungseinsatzes an der Hochspannungsleitung sind etwaige Einzäunungen so auszuführen, dass diese für die Durchfahrt eines Einsatzfahrzeuges zerstörungsfrei geöffnet und geschlossen werden können.</li> <li>▫ Die bestehenden Dienstbarkeiten müssen auf gegebenenfalls neu gebildete</li> </ul>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

<p>Grundstücke übertragen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ Unter den Leiterseilen muss unter Umständen mit Eisabwurf sowie Vogelkot gerechnet werden. Etwaige daraus entstehende direkte und indirekte Schäden werden nicht übernommen.</li> <li>□ Die in der sechszwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26.BImSchV) genannten Grenzwerte für elektrische Feldstärke und magnetische Flussdichte werden von 110-kV-Bahnstromleitungen eingehalten. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass in unmittelbarer Nähe von 110-kV-Bahnstromleitungen mit Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf elektrische und magnetische Felder empfindlich reagierenden Geräten zu rechnen ist.</li> </ul> <p>Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren. Weitere vorhabenbezogene Auflagen werden erst im Rahmen der Genehmigungsplanung/Beteiligung mitgeteilt.</p> <p>DB Energie GmbH - Mitte  von der Anfrage betroffen sind unsere 110-kV-Bahnstromleitung (BL):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 426 Aschaffenburg – Weiterstadt mit den Mastfeldern von Mast 10001 bis Mast 10005</li> <li>□ 454 Abzw. Aschaffenburg – Flieden mit den Mastfeldern von Mast 10531 bis Mast 10535</li> </ul> <p>Im sog. Schutzstreifenbereich unserer Hochspannungsleitung, welcher konstruktiv (durch Mastabstand, Seilzugspannung, Abstand der Seilaufhängung von der Leitungstrasse) bedingt ist, gibt es Beschränkungen in der Nutzung, insbesondere Bauhöhenbeschränkungen. Die Schutzstreifenbreite umfasst in den genannten Leitungsfeldern beidseitig der Leitungsachse, das ist die gedachte Verbindungslinie der beiden benachbarten Mastmitten, je 19m. Innerhalb des Schutzstreifenbereichs sind die nach DIN EN 50341/VDE 0210 und VDE 0105 geforderten Höhen- und Seitenbeschränkungen unbedingt zu beachten. Alle Aufschüttungen bzw. Abtragungen des Erdbodens innerhalb des Schutzstreifens sind mit der DB Energie GmbH abzustimmen. 10m um den Mast herum darf kein Erdreich abgetragen oder aufgeschüttet werden, um die Standsicherheit der Maste nicht zu gefährden. Die Begehbarkeit des Schutzstreifens für Instandhaltungsarbeiten muss jederzeit gewährleistet sein.</p>	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>Um unsere Maste ist eine Fläche von 20m x 20m für notwendige Instandhaltungsmaßnahmen freizuhalten.</p> <p>Die bestehenden Dienstbarkeiten müssen auf gegebenenfalls neu gebildete Grundstücke übertragen werden. Vorsorglich möchten wir darauf hinweisen, dass ein jederzeitiger Schutzabstand von 3,0 m zu den spannungsführenden Leiterseilen auch bei Bauarbeiten und einem eventuellen Kraneinsatz eingehalten werden muss. Dabei sind winderregte Leiterseilschwingungen und das Pendeln von Hebelasten mit zu berücksichtigen.</p> <p>Wir bitten um weitere Beteiligung am Planungsverfahren.</p> <p>DB InfraGO AG - Investitionsplanung und Segmentsteuerung Aus Sicht der Investitionsplanung und Segmentsteuerung des Netzes Frankfurt gibt es zu dem Regionalplan keine Anmerkungen.</p> <p>DB InfraGO AG - Querschnitt Instandhaltung PD Würzburg Die Projekte aus dem Verkehrswegeplan sind in unserer Infrastrukturabteilung bekannt und werden von dort aus hinsichtlich unserer Belange bearbeitet. Somit bestehen seitens des Netz Würzburg keine Einwände oder Änderungen.</p> <p>Westfrankenbahn Keine Einwände.</p> <p>Die weiterführenden Planungen sowie konkrete Baumaßnahmen sind uns erneut mit aussagekräftigen und maßstäblichen Planunterlagen zur Prüfung und Stellungnahme vorzulegen und uns zu gegebener Zeit der Satzungsbeschluss zu übersenden.</p> <p>Sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt Auswirkungen auf den Bahnbetrieb ergeben, so behält sich die DB AG weitere Auflagen und Bedingungen vor.</p> <p>[...]</p>	
<p>067</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p>	<p>[...]</p> <p>Gerade für den Handel im ländlichen Raum ist die Erreichbarkeit von hoher Bedeutung. Die Entwicklung einer integrierten Siedlungsstruktur, welche die alltäglichen Wege der Menschen am Bayerischen Untermain zur Arbeit, in der Freizeit oder zum Einkauf reduziert und eine fußläufige bzw. fahrradfreundliche Erreichbarkeit der zentralen Infrastrukturen herstellt und/ oder die Erreichbar-</p>	<p><b>Hinweise zu wirtschaftlichen Belangen</b></p> <p>Die Hinweise und positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen. Konkrete Änderungswünsche an den zur Beteiligung ausgelegten Festlegungen wurden nicht vorgebracht.</p> <p>Die allgemeinen Äußerungen führen zu keiner Änderung der vorliegenden Fortschreibungsunterlagen des Regionalplans.</p>

<p>Handelsverband Bayern e.V</p> <p>20.10.2025</p>	<p>keit über den ÖPNV oder mit dem eigenen PKW beschleunigt, ist sehr zu begrüßen.</p> <p>Geplant sind Z.B. der Erhalt des betriebenen Schienenpersonenverkehrs sowie dessen Weiterentwicklung, der Ausbau der Strecken und deren Elektrifizierung, der Ausbau der Haltepunkte und Straßen zur Intensivierung des ÖPNV und Vereinfachung des Individualverkehrs. Das Konzept der kurzen Wege und der effiziente Umgang mit Grund und Boden sind wichtige Zukunftsziele. Der Verbleib des Einzelhandels an innerörtlichen Standorten statt am Ortsrand ist zu empfehlen, aber auch mit der notwendigen gewerblichen Entwicklung abzustimmen, die über interkommunale Kooperationsformen erreicht werden soll. In diesen Fällen stehen wir gerne beratend zur Verfügung.</p> <p>Für den Einzelhandel ist notwendig, dass die Verbraucher ihn unkompliziert mobil erreichen können. Insoweit unterstützt der Handelsverband gerne die Umsetzung der Ziele des Regionalplans. Weitere Stellungnahmen behalten wir uns auch für Einzelvorhaben vor.</p> <p>[...]</p>	
<p>073</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>Bayerischer Waldbesitzerverband e.V.</p> <p>20.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Seitens des Bayerischen Waldbesitzerverbandes möchten wir im Rahmen der Beteiligung einige grundsätzliche Hinweise zu den geplanten Maßnahmen geben.</p> <p>Insbesondere möchten wir darauf hinweisen, dass bei der Festlegung der Linienführung in weiteren Planungsschritten auf eine möglichst geringe Zerschneidung der Waldflächen geachtet werden sollte. Der Planungsraum umfasst aktuell noch zahlreiche unzerschnittene Waldgebiete, die von besonderer Bedeutung sind und erhalten bleiben sollten. Auch dem Schutz wertvoller Waldsäume ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Diese stellen nicht nur wichtige ökologische Übergangsbereiche dar, sondern tragen wesentlich zur Stabilisierung angrenzender Waldbestände bei, insbesondere durch ihre Schutzwirkung gegenüber Windwurf.</p> <p>In diesem Zusammenhang appellieren wir daran, Eingriffe in bestehende Waldbestände auf das unbedingt erforderliche Maß zu begrenzen und alternative Trassenverläufe in der weiterführenden Planung zu prüfen, die eine geringere Inanspruchnahme sensibler Waldflächen ermöglichen.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Hinweise zu Wald und forstwirtschaftlichen Belangen</b></p> <p>Die allgemeinen Hinweise zur Schutzwürdigkeit unzerschnittener Waldflächen und wertvoller Waldsäume werden zur Kenntnis genommen. Den im Regionalplan festgelegten Raumnutzungen liegen raumordnerische Konzeptionen zu Grunde, die zum Ziel haben, die Verkehrsinfrastruktur raumstrukturell möglichst effektiv zu gestalten. Konkrete Trassenführungen sowie damit zusammenhängende Umweltprüfungen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Änderung. Im Umweltbericht wird die Bedeutung des Waldes für Landschaft, Mensch, Boden, Wasser und Luft sowie Tier- und Pflanzenwelt mit seinen Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktionen ebenengerecht in abstrakter Form hervorgehoben (S. 14). Im G 3.1.2-03 wird zudem die Verhinderung der Zersiedelung der Landschaft und der Schutz des Waldes festgehalten. Die Festlegung der Linienführung/des Trassenverlaufs von Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr und Straßenverkehr (Grundsätze 5.1.2.2, Grundsätze 5.1.2.6, G 5.1.4) bleibt nachgelagerten Genehmigungsverfahren vorbehalten und ist nicht Gegenstand der Regionalplanung. Spezifische Festlegungen zum Wald sind bereits Bestandteil des Kapitels 3.2.3.4 „Forstwirtschaft“ im Regionalplan Bayerischer Untermain. In diesem wird u.a. auf die Erhaltung der Waldgebiete und auf die Sicherung der Waldfunktionen Bezug genommen.</p>

		Die Stellungnahme führt daher zu keiner Änderung der vorliegenden Fortschreibungsunterlagen des Regionalplans.
092 3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen) Bayernhafen Aschaffenburg 23.10.2025	<p>[...] anbei finden Sie unsere Stellungnahme zur Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung). Für die gewährte Fristverlängerung möchten wir uns nochmals bei Ihnen bedanken. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung. [...] [...] Aschaffenburg, 23.10.2025</p> <p>Unsere Stellungnahme zur Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung) Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen unserer Stellungnahme nach Art. 16 BayLplG i.V.m. § 9 ROG nehmen wir Bezug auf die im Entwurf festgelegten Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die Neufassung des Kapitels 5.1 „Mobilität“.</p> <p>Besonders positiv hervorheben möchten wir den im Regionalplan vorgesehenen weiteren Ausbau des bayernhafens Aschaffenburg zu einem modernen Güterverkehrszentrum und trimodalen Terminal mit dem Ziel der optimalen Verknüpfung von Schiffs-, Bahn- und Lkw- Verkehren. Weiterhin begrüßen wir die vorgesehenen Maßnahmen und bewerten insbesondere die klare Ausrichtung auf trimodale Umschlagstrukturen zwischen Wasser, Schiene und Straße positiv, da diese zu einer nachhaltigen Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger beitragen. Die geplante zusätzliche Schienenanbindung des Hafengebiets stellt aus unserer Sicht einen wichtigen Schritt dar. Insbesondere im Hinblick auf die steigende Auslastung der bestehenden eingleisigen Strecke zwischen Aschaffenburg-Hauptbahnhof und Aschaffenburg-Hochschule gewährleistet eine zweite Anbindung die uneingeschränkte und dauerhafte Erreichbarkeit des Hafens. Wir unterstützen daher ausdrücklich die vorgesehenen Maßnahmen und befürworten ihre weitere Umsetzung. [...]</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.6 Güterverkehr und 5.1.6 Binnenschifffahrt und Häfen</b></p> <p>Die Hinweise und positive Würdigung insbesondere zu 5.1.2.6-03 Nr. 4 und 5.1.6 werden zur Kenntnis genommen. Die erläuternden Informationen zur Bedeutung einer weiteren Schienenanbindung des bayernhafens finden sich bereits im Entwurf der Begründung zu G 5.1.2.6-03. Änderungen an den vorgelegten Unterlagen sind daher nicht veranlasst.</p>
104	<p>[...] Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass Anfragen zu Leitungsauskünften,</p>	

<p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p>	<p>Schachtgenehmigungen, TÖB-Beteiligungen etc. an die GASCADE Gastransport GmbH, SEFE Energy GmbH (Rechtsnachfolgerin der WINGAS GmbH) sowie NEL Gastransport GmbH ausschließlich über das kostenfreie BIL-Onlineportal unter <a href="https://portal.bil-leitungsauskunft.de">https://portal.bil-leitungsauskunft.de</a> einzuholen sind.</p>	<p><b>Hinweise zur Versorgungsinfrastruktur</b></p> <p>Die Hinweise zu Leitungsauskünften und TÖB-Beteiligungen sowie zu in der Region vorhandenen Leitungen und Kabeln werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen anschließende Genehmigungsverfahren, wobei in diesem Zuge auch die in der Stellungnahme erwähnten Träger zu beteiligen sind. Die Hinweise führen zu keinen Änderungen im Entwurf der Fortschreibung des Regionalplans Bayerischer Untermain.</p>
<p>GASCADE Gastransport GmbH 04.11.2025</p>	<p>Bitte richten Sie daher Ihre zukünftigen Anfragen an die oben genannten Anlagenbetreiber, direkt an das BIL-Portal. [...] GASCADE [...]</p> <p>wir danken für die Übersendung der Unterlagen zu o. g. Vorhaben.</p> <p>Wir, GASCADE Gastransport GmbH, antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber SEFE Energy GmbH (Rechtsnachfolgerin der WINGAS GmbH) sowie NEL Gastransport GmbH. Die vorgenannten Anlagenbetreiber, deren Anlagen von Ihrer Maßnahme zum gegenwärtigen Zeitpunkt betroffen sind, werden in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt. Zur Vereinfachung benennen wir unsere nachfolgend genannten Anlagen so weit möglich im weiteren Schreiben nicht einzeln, sondern allgemein als Anlagen. Als unsere Anlagen bezeichnen wir die Gesamtheit der zu schützenden Erdgashochdruckleitungen, Wasserstoffleitungen, LWL-Kabel und Begleitkabel. Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass von der o. g. Maßnahme unsere nachfolgend aufgeführten Anlagen betroffen sind:</p> <p>MOP Schutzstreifen / Typ (bar) in m Netzbetreiber (Anlage mittig) Erdgas-Fernleitung GASCADE Gastransport Trasse Zuständiger Pipelineservice: PLS Reckrod [...]</p> <p>Die Lage unserer Anlagen ist den beigefügten Übersichtskarten, TK25.62/H und TK25.63/I sowie den beigefügten Bestandsplänen, Blatt 22.34/N bis 22.38/N und 23.01/N bis 23.03/L, zu entnehmen. Zwischen der örtlichen Lage der Anlagen und der Darstellung im Bestandsplan können Abweichungen bestehen. Der Höhenplan bezieht sich auf den Zeitpunkt der Verlegung unserer Anlagen. Später vorgenommene Niveauänderungen sind nicht berücksichtigt. In Absprache mit unserem Pipeline-Service ist die Lage unserer Anlagen durch Suchschachtungen zu prüfen. Die Kosten gehen zu Lasten des Verursachers. Unsere Anlagen befinden sich in der Mitte eines dinglich gesicherten Schutz-</p>	

	<p>streifens. Unmittelbar neben der Gashochdruckleitung, welche kathodisch gegen Korrosion geschützt ist, befinden sich Fernmeldekabel in Rohrscheitelhöhe.</p> <p>Zu Ihrer Information fügen wir unsere „Auflagen und Hinweise zum Schutz unserer Erdgashochdruckleitungen“ bei. Dieses Merkheft findet bei unseren v. g. Anlagen Anwendung. Dies ist keine Zustimmung zu Baumaßnahmen oder anderen Veränderungen im Bereich unserer Anlagen. Solche Maßnahmen sind der GASCADE Gastransport GmbH, Abt. TEL, durch eine gesonderte Anfrage zur Stellungnahme vorzustellen.</p> <p>Wir bitten um am weiteren Verfahren. Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet befinden können. Diese Betreiber sind gesondert von Ihnen zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [...] Anlage</p> <p>Welche personenbezogenen Daten unsererseits nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen erhoben und verarbeitet werden, können Sie unserer Datenschutzhinweise nach Art. 13, 14 Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) entnehmen. Diese finden Sie im Internet unter <a href="https://www.gascade.de/datenschutz">https://www.gascade.de/datenschutz</a>.</p> <p>GASCADE Gastransport GmbH [...] [Anlage: Karten, Merkheft]</p>	
<p>108</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>Handwerkskammer für München und Oberbayern</p> <p>11.11.2025</p>	<p>[...]</p> <p>im Anhang erhalten Sie die Stellungnahme der Handwerkskammer für München und Oberbayern zu o.g. Verfahren der Region 1.</p> <p>Vielen Dank für die gewährte Fristverlängerung und bitte entschuldigen Sie die verzögerte Zusendung.</p> <p>[...] Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>der Planungsverband Region Bayerischer Untermain Oberland hat eine Verordnung zur Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ im Sinne einer Integrierten Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung für die Region 1 vorgelegt, die auf Basis des 2021 für die Region erstellten REMOSI-Gutachtens eine Überarbeitung und zeitgemäße Teilfortschreibung des Regionalplans anstrebt.</p> <p>Beide Themenfelder und Fragen der Mobilität insbesondere können sinnvollerweise nur raumübergreifend für funktional zusammenhängende Räume auch</p>	<p><b>Hinweise zu wirtschaftlichen Belangen</b></p> <p>Die allgemeinen Hinweise und positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen. Die Handwerkskammer von Unterfranken wurde ebenso beteiligt und hat eine Stellungnahme abgegeben (siehe <a href="#">ID111</a> bzw. <a href="#">ID113</a>).</p> <p>Es ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>

<p><i>Hinweis: Die HWK Unterfranken wurde direkt beteiligt, aber anlässlich des Schreibens der HWK Oberbayern erfolgte eine erneute direkte Beteiligung. Stellungnahmen <a href="#">ID111</a> und <a href="#">ID113</a> stellen die Stellungnahmen der HWK Unterfranken dar.</i></p>	<p>über Verwaltungsgrenzen hinweg angegangen werden, wie ja in den Zielen und Grundsätzen der vorliegenden Verordnung aufgegriffen und erkannt wurde. Vieles hat sich in der Vergangenheit als nicht wirkungsvoll umsetzbar erwiesen, wenn Konzepte zum Beispiel zum ÖPNV nicht durch Grenzen überschreitende Kooperation geplant und getragen werden. Umso mehr ist es positiv, dass auch Institutionen und Verbände aus angrenzenden Planungsregionen mit eingebunden werden.</p> <p>Die Handwerkskammer für München und Oberbayern bedankt sich daher für die Gelegenheit zur Äußerung im Rahmen des o.a. Beteiligungsverfahrens. Federführend als Expertin für ihre Region ist dennoch die Handwerkskammer für Unterfranken als Handwerkskammer vor Ort.</p> <p>Wir sind dankbar für die Information, es bestehen von unserer Seite keine Einwendungen gegenüber der vorliegenden Verordnung der Region 1.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [...]</p>	
<p>111, 113</p> <p>3. Sonstige Planungsträger (Körperschaften, Verbände, Versorgungsunternehmen)</p> <p>Handwerkskammer für Unterfranken</p> <p>20.11.2025, 24.11.2025</p>	<p>[...]</p> <p>vielen Dank, dass Sie uns bei den Beteiligungen zur „19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain (1)“ [...] eine verlängerte Frist bis 21.11.2025 eingeräumt haben. Anbei vorab unsere Stellungnahmen [...] Die Originale senden wir Ihnen per Post zu. [...][...]</p> <p>auf Grundlage der uns zugekommenen Unterlagen geben wir im Rahmen des Verfahrens als Träger öffentlicher Belange der Handwerkswirtschaft folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“:</p> <p>Die Sicherung und Entwicklung von Wohnraum ist ein zentraler Baustein zur Fachkräftegewinnung. Der demografische Wandel erfordert eine Neuausrichtung der Wohnkonzepte von altersgerechtem Wohnen bis hin zu innovativen Wohnformen wie beispielsweise Tiny-House-Siedlungen.</p> <p>Parallel zur Wohnraumplanung muss die gewerbliche Flächenentwicklung flexibler gestaltet werden. Erfolgreiche Unternehmen und Existenzgründer benötigen vielfältige Ansiedlungsoptionen — von kleinteiligen Strukturen bis zu großflächigen Ausweisungen. Dabei sollte die Nachnutzung vorhandener</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p>Die allgemeinen Hinweise und positiven Würdigungen werden zur Kenntnis genommen. Insbesondere wird zur Kenntnis genommen, dass die HWK für Unterfranken alle Grundsätze der Siedlungsstruktur der gewerblichen Wirtschaft im neu gefassten Kapitel unterstützt und auf ihr Positionspapier „Zukunftsraum Handwerk: Strategien zur Entwicklung der regionalen Wirtschaft“ verweist, verbunden mit dem Angebot von gezielten Bedarfsabfragen für den Regionalen Planungsverband. Konkrete Änderungswünsche werden seitens der HWK nicht formuliert. Die Äußerungen führen daher zu keiner Änderung der vorliegenden Fortschreibungsunterlagen des Regionalplans.</p> <p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.1 Mobilitätsknoten und Ankerpunkte</b></p> <p>Die allgemeinen Hinweise und die positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Strukturen priorisiert, Baulücken systematisch erschlossen und bedarfsge- rechte Neuausweisungen entwickelt werden. Interkommunale Kooperationen gewinnen für eine optimierte Flächennutzung zunehmend an Bedeutung, da sie ermöglichen, auf weniger Flächen einen größtmöglichen Nutzen für alle Beteiligten zu generieren.</p> <p>Best-Practice-Beispiele wie der Handwerkerhof „Meistermeile“ in Hamburg oder die „Streetbox“ in Niederwerrn zeigen erfolgreiche Lösungsansätze für multifunktionale Flächennutzung auf. Diese Konzepte gewinnen auch für länd- liche Räume an Bedeutung, da das Spannungsfeld zwischen Wohnen, großflä- chigem Einzelhandel und Gewerbe nicht mehr nur ein Problem von Metropolen darstellt. Klimafreundliche Strukturen entstehen durch multifunktionale Flä- chennutzung kombiniert mit innovativen Energiekonzepten und leisten einen aktiven Beitrag zum Flächensparen.</p> <p>Wir unterstützen alle Grundsätze der Siedlungsstruktur der gewerblichen Wirt- schaft im neu gefassten Kapitel. Unser beigefügtes Positionspapier „Zukunfts- raum Handwerk: Strategien zur Entwicklung der regionalen Wirtschaft“ liefert konkrete Planungshilfen und Beispiele für multifunktionale Flächennutzung so- wie klimafreundliche Strukturen. Für spezifische Planungsvorhaben bieten wir dem Planungsverband am Bayerischen Untermain gerne gezielte Bedarfsab- fragen bei unseren Mitgliedsunternehmen an.</p> <p><b>Kapitel 5.1 „Mobilität“</b> Die Grundlage des Kapitels 5.1 „Mobilität“ wurde unter anderem durch das Regionale Mobilitäts- und Siedlungsgutachten 2035 erarbeitet, an dem wir be- reits beteiligt waren und unsere Interessen eingebracht haben. Die Ausgestaltung bedeutsamer Haltepunkte wie Bahnhöfe und Busverknüp- fungspunkte als Ankerpunkte ist von großer Wichtigkeit. Diese Knotenpunkte sollten jedoch nicht nur als Umsteigeorte konzipiert werden, sondern gezielt an gewerbliche Flächenentwicklungen angeknüpft werden, insbesondere bei mul- tifunktionalen Nutzungen. Dadurch können sowohl Kunden als auch Fach- kräfte und vor allem die meist nicht mobilen Auszubildenden für die Unterneh- men gewonnen werden. Zusätzlich fördern diese Ankerpunkte die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs und Schienenpersonennahverkehrs</p>	<p>Hinsichtlich der Festlegung der Mobilitätsknoten und Ankerpunkte in den Zielen 5.1.1-01,-02 wird die Anregung, dass Knotenpunkte nicht nur als reine Umstiegsorte konzipiert werden sollen, zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Entwurf enthält bereits entsprechende Aussagen. Die Begründung zu den Zielen 5.1.1-01,-02 stellt diese Mehrfachnutzung auch im Hinblick auf Gewerbe bereits dar. Auf die Abwägung der Stellungnahme der IHK und die vorgeschlagenen Änderungen wird verwiesen (siehe <a href="#">ID058</a>).</p> <p>Konkrete Änderungswünsche an diesen zur Beteiligung ausgelegten Festlegungen wurden seitens der HWK nicht vorgebracht.</p> <p>Die Äußerungen führen zu keiner Änderung der vorliegenden Fortschreibungsunter- lagen des Regionalplans.</p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr</b></p> <p>Der Bedeutung von innovativen Angeboten wie On-Demand-Services wird bereits mit dem ausgelegten Entwurf Rechnung getragen (vgl. G 5.1.3-05). Konkrete Ände- rungswünsche an diesen zur Beteiligung ausgelegten Festlegungen wurden nicht vorgebracht.</p> <p>Die Äußerungen führen zu keiner Änderung der vorliegenden Fortschreibungsunter- lagen des Regionalplans.</p> <p>Der Hinweis, dass auf eine frühzeitige und transparente Kommunikation von Bautä- tigkeiten in der Region geachtet werden soll, wird zur Kenntnis genommen. Er führt aber im Rahmen der Regelungskompetenz des Regionalen Planungsverbandes nicht zu Änderungen im Entwurf der Fortschreibung des Regionalplans für den Bayeri- schen Untermain.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>und sorgen im Umkehrschluss für eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. Mobilität ist grundsätzlich ein entscheidender Faktor für die Unternehmen zur Sicherung der Fachkräfte. Dazu gehören auch innovative Angebote wie On-Demand-Services, wie sie bereits im Raum Amorbach geplant sind. Bewährte Beispiele aus anderen Regionen Unterfrankens, wie der „AzubiShuttle“ des Landkreises Rhön-Grabfeld, könnten auch am Bayerischen Untermain erfolgreich implementiert werden. Ebenso wichtig für die Wirtschaft vor Ort ist eine leistungsfähige Straßen- und Infrastruktur. Insbesondere bei Bautätigkeiten sollte darauf geachtet werden, diese rechtzeitig zu kommunizieren und wirtschaftsfreundlich zu gestalten. Von immer mehr unserer Unternehmen erhalten wir die Mitteilung, dass sie aufgrund von Straßenbaumaßnahmen in ihrem wirtschaftlichen Handeln stark eingeschränkt sind, was teilweise bis hin zu Existenznöten führt. Eine frühzeitige und transparente Kommunikation sowie eine wirtschaftsverträgliche Bauablaufplanung sind daher unerlässlich, um betriebliche Beeinträchtigungen zu minimieren.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [...][Anlage: zu 20.VO]</p>	
<p>006</p> <p>4.2 Regionen benachbarter Länder</p> <p>Verband Region Rhein-Neckar</p> <p>23.09.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Belange des Verbandes Region Rhein-Neckar werden durch die Fortschreibung nicht berührt. Wir bringen daher keine Anregungen oder Bedenken vor.</p> <p>Wir begrüßen die Zielsetzung einer integrierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.</p> <p>[...]</p>	<p>Die allgemeinen Hinweise und positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen. Es ergeben sich hierdurch keine Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p>
<p>042</p> <p>4.2 Regionen benachbarter Länder</p> <p>Regionalverband FrankfurtRheinMain</p> <p>16.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>zu der vorgelegten Planung bestehen hinsichtlich der vom Regionalverband FrankfurtRhein-Main zu vertretenden Belange keine Bedenken. Ziel Z 5.1.5-05 zur Trassensicherung Radverkehrsbrücke zwischen Karlstein am Main und Seligenstadt wird begrüßt.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.5 Radverkehr</b></p> <p>Der Hinweis und die positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen. Es ergeben sich hierdurch keine Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p>

<p>064</p> <p>4.2 Regionen benachbarter Länder</p> <p>Regionalverband Heilbronn-Franken</p> <p>20.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Durch die Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ werden keine Auswirkungen auf die Region Heilbronn-Franken erwartet. Bedenken bestehen nicht.</p> <p>Wir begrüßen, dass die Verbindungen nach Baden-Württemberg, so auch die Verbindung in die Region Heilbronn-Franken nach Wertheim, mitgedacht werden.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p>Der Hinweis, dass keine Bedenken bestehen, wird zur Kenntnis genommen</p> <p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p>Der Hinweis und die positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen. Es ergeben sich hierdurch keine Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p>
<p>051</p> <p>4.3 Benachbarte Regierungsbezirke und Landkreise</p> <p>Regierungspräsidium Darmstadt</p> <p>17.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>zu Ihrer o.g. Anfrage übermittle ich untenstehend die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt für die Planungsregion Südhessen:</p> <p>Landwirtschaft</p> <p>Aus Sicht des von mir zu vertretenden öffentlichen Belanges Landwirtschaft/Feldflur bestehen zur Neufassung des Kapitels 3.1 „Siedlungsstruktur“ des Regionalplans Bayerischer Untermain keine Bedenken. Vielmehr wird ausdrücklich begrüßt, dass mit dem neugefassten Kapitel 3.1.1 „Strategische Siedlungsentwicklung“ künftig eine stärkere Eindämmung des Flächenverbrauchs ermöglicht wird. Des Weiteren sollen durch die Festlegungen 3.1.1-02, -05 und -06 die Nutzung bestehender Flächenpotenziale und die strategische, effiziente Überplanung von Gemeindegebieten gestärkt werden. Insgesamt geht von den Festlegungen voraussichtlich eine positive Wirkung auf die Umwelt und insbesondere auf das Schutzgut Fläche / Boden aus. In Kapitel 3.1.3 „Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen“ werden Grenzwerte für die Mindest-Bruttowohndichte im Sinne des sparsamen Umgangs mit dem Schutzgut Fläche / Boden neu festgelegt. Eine zunehmend verdichtete Bauweise in Neubaugebieten und die künftig stärkere Berücksichtigung kleiner Wohnformen sorgen für einen geringeren Flächenverbrauch im Außenbereich von Siedlungen. Landwirtschaftliche Flächen am Ortsrand von Siedlungen können dadurch erhalten bleiben. Auch Kapitel 3.1.4 „Gewerbliche Siedlungsentwicklung“ orientiert sich an der Notwendigkeit des Flächensparens. Der Grundsatz unter 3.1.4-01 zielt auf eine bedarfsgerechte Gewerbeflächenentwicklung sowie eine vermehrte interkommunale Zusammenarbeit ab und unter</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“</b></p> <p><b>Hinweise zu landwirtschaftlichen Belangen</b></p> <p>Die positive Würdigung aus Sicht der Landwirtschaft wird zur Kenntnis genommen. Die Hinweise, dass zu Abwasserbelangen sowie aus Sicht des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft keine Bedenken bestehen, werden ebenfalls zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus wird zur Kenntnis genommen, dass auch die Fachbereiche Oberirdische Gewässer, Renaturierung, Wasserversorgung und Immissionsschutz bezüglich des Kapitels 3.1. „Siedlungsstruktur“ keine Bedenken erkennen können.</p> <p>Es ergeben sich durch die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt daher keine Änderungen an den vorgelegten Unterlagen zum Kapitel 3.1. „Siedlungsstruktur“.</p> <p>Die Hinweise zum Belang Grundwasser, der als noch nicht ausreichend beschrieben dargestellt wird, werden berücksichtigt. Der Umweltbericht wird entsprechend ergänzt, vgl. dazu die folgenden Ausführungen unter der Abwägung zum Kapitel 5.1. „Mobilität“.</p> <p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p>Die Hinweise, dass zu Abwasserbelangen sowie aus Sicht des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft keine Bedenken bestehen, werden zur Kenntnis genommen.</p>

<p>3.1.4-02 wird auf die Mehrfachnutzung von Flächen durch Aufstockung, mehrstöckige Bauweise oder die Errichtung von Tiefgaragen und Parkhäusern hingewirkt. Diese Vorgaben unterstützen die Minimierung einer Inanspruchnahme von Freiflächen und negativer Beeinträchtigungen des Schutzgutes Fläche / Boden.</p> <p>Zur Neufassung des Kapitels 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain bestehen aus Sicht des öffentlichen Belanges Landwirtschaft/Feldflur keine grundlegenden Bedenken. Mit den getroffenen Vorgaben wird die Abstimmung von Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung in einer Region der kurzen Wege gestärkt. Insbesondere wird auf den Erhalt und Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie die Errichtung von Park+Ride-Parkplätzen gesetzt. In Kapitel 5.1.4 „Straßeninfrastruktur“ wird der Erhaltung und dem Ausbau grundsätzlich Vorrang gegenüber Neubaumaßnahmen eingeräumt und eine Bündelung mit bestehenden Infrastrukturen grundsätzlich gefordert. Auch das Radwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden, wobei der Fokus auf der Umsetzung von Radschnellverbindungen, von Radvorrangrouten und von Radbrücken im Umfeld von Mobilitätsknoten liegt (vgl. Kapitel 5.1.5 „Radverkehr“). Ein Ausbau der Infrastrukturmaßnahmen geht zwar zwangsläufig auch mit einem Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen einher, jedoch ergibt sich aus den festgelegten Grundsätzen ein verantwortungsvoller und gemäßiger Umgang mit zukünftigen Infrastrukturprojekten.</p> <p>Grundwasserschutz/Wasserversorgung Die geplante Änderung des Regionalplanes beruht insbesondere auf den Feststellungen eines sog. REMOSI Gutachtens +2025, welches mir nicht bekannt ist. Der Umweltbericht berücksichtigt bei der Beschreibung des bestehenden Zustandes in Kap. 2.4 Wasser nur Fließgewässer, hier ist das Grundwasser aber ebenfalls, und zwar m.E. in deutlich größerem Umfang, zu beschreiben/betrachten. Nach Sichtung der beigefügten Tekturkarte „10a_Siedlungsstruktur und Mobilität“ zur o.g. 19. Verordnung reichen das Wasserschutzgebiet für den Brunnen Degussa, Großhauheim (die Anordnung ist im Staatsanzeiger für das Land Hessen in Nr. 1962/49 S. 1635 veröffentlicht), sowie das Wasserschutzgebiet</p>	<p><b>Hinweise zu Landwirtschaftlichen Belangen und des Immissionsschutzes</b> Die Hinweise hinsichtlich der landwirtschaftlichen Belange und des Immissionsschutzes werden zur Kenntnis genommen. Die allgemeinen Äußerungen führen zu keiner Änderung der vorliegenden Fortschreibungsunterlagen des Regionalplans.</p> <p><b>Hinweise zu Wasserbelangen</b> Die Hinweise zum Belang Grundwasser, der als noch nicht ausreichend beschrieben dargestellt wird, werden berücksichtigt. Der Umweltbericht wird daher im Kapitel 2.4 „Wasser“ durch folgenden Baustein ergänzt: <u>„Schwerpunkte der Trinkwassergewinnung und damit auch der rechtlichen Festsetzung von Wasserschutzgebieten sind die größeren nutzbaren Grundwasservorkommen im Bereich der unteren Mainebene (Aschaffener-Großostheimer Becken, Raum Alzenau) und Teile der Region mit geringeren, aber qualitativ geeigneten Grundwasservorkommen (z.B. im Spessart). Das Grundwasser ist ziemlich hart. Die Schutzfunktion der Grundwasserdeckschichten ist insgesamt vergleichsweise gering. Verbrauchsschwerpunkt in der Region ist der Verdichtungsraum Aschaffenburg. Das schon von Natur aus geringe Wasserdargebot – insbesondere das Grundwasser – wird bereits stark durch menschliche Nutzungen, wie z.B. für Produktionszwecke, in Anspruch genommen und ist zudem durch stoffliche Einträge aus produzierendem Gewerbe, Landwirtschaft und Siedlungsabwässern gefährdet. Zur Erreichung eines guten Zustandes im Grundwasser werden seit 2009 entsprechend der Wasserrahmenrichtlinie Bewirtschaftungspläne aufgestellt.“</u></p> <p>Die Hinweise zu den Trassensicherungen bzw. Ausbaumaßnahmen werden zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich der Festlegungen, welche das Wasserschutzgebiet für den Brunnen Degussa betreffen, wird festgehalten, dass Gegenstand der regionalplanerischen Festlegungen Z 5.1.2.2-05, Z 5.1.5-05, und G 5.1.4-02 allein die Sicherung der Trassen gegenüber anderen, raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen bzw. die nachrichtliche Wiedergabe anderer staatlicher Planungsziele ist. Der Reaktivierung oder der Ausbau selbst, deren Ausgestaltung und die Art der baulichen Maßnahmen sind nicht Gegenstand der regionalplanerischen Festlegungen. Die konkrete Würdigung der beschriebenen Belange bleibt zukünftigen Genehmigungsverfahren vorbehalten.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>für das Wasserwerk IV der Stadtwerke Hanau, Großkrotzenburg (die Anordnung ist im Staatsanzeiger für das Land Hessen in Nr. 1965/28 S.805 veröffentlicht) in das Gebiet des Regionalplans Bayern Untermain hinein. Für das Gebiet Bayerns wurde dementsprechend ebenfalls eine Wasserschutzgebietsverordnung erlassen (Amtsblatt des Landratsamtes Alzenau vom 12.02.1969, Verordnung vom 17.01.1969 i.d.F. der im Amtsblatt vom 15.04.1976 veröffentlichten Verordnung).</p> <p>Das Wasserschutzgebiet für das Wasserwerk I der Stadtwerke Hanau, Großkrotzenburg (benachbart den WSG Degussa und Wasserwerk IV, die Anordnung dazu ist im Staatsanzeiger für das Land Hessen in Nr. 1962/36 S. 1221 veröffentlicht) grenzt an die Landesgrenze zu Bayern an.</p> <p>Zum besseren Verständnis ist untenstehend einen Auszug für diesen Bereich aus dem Fachinformationssystem Grundwasser- und Trinkwasserschutz Hessen (GruSchu) beigefügt. Die rote Linie stellt darin die Landesgrenze Bayern/Hessen dar.</p> <p>Gem. der Tekturkarte liegen die „Trassensicherung Schienenstrecke“ sowie gem. der Karte „...Anlage 2 verkehrl. ziele_überg.planwerke“ „Neu- und Ausbauprojekte für die Bundesfernstraße“ sowie ein „Eisenbahnstrecken-Ausbau“ innerhalb des Schutzgebietes für das o.g. Wasserwerk IV. Das Schutzgebiet für den Brunnen Degussa ist bei der Maßnahme „Neu- und Ausbauprojekte für die Bundesfernstraße“ betroffen.</p> <p>Ich weise daraufhin, dass die entsprechenden Ver- und Gebote der jeweiligen Wasserschutzgebietsverordnungen zu beachten und einzuhalten sind. Ggf. ist eine Befreiung von den Verboten bei der jeweiligen Wasserbehörde zu beantragen. Sofern dort Maßnahmen vorgesehen sind, wird empfohlen, rechtzeitig auf diese zuzugehen und sich mit ihr für den jeweiligen Fall abzustimmen und auch den Wasserversorger frühzeitig einzubinden.</p> <p>Auszug aus GruSchu [Karte]</p> <p>Oberirdische Gewässer, Renaturierung Aus Sicht des Dezernats IV/F 41.2 „Oberflächengewässer“ können in der eigenen örtlichen Zuständigkeit keine der Planung entgegenstehende Bedenken erkannt werden. Aus Sicht des Dezernates IV/Da 41.2 Oberflächengewässer steht der Ände-</p>	<p>gungsverfahren vorbehalten. Eine enge Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden erscheint dabei wie vorgeschlagen zweckmäßig. An den Festlegungen selbst besteht kein Änderungsbedarf.</p> <p>Die Hinweise oberirdische Gewässer und Renaturierung betreffend werden zur Kenntnis genommen. Gegenstand der Trassensicherung Fuß- und Radverkehrsbrücke in Z 5.1.5-05 ist lediglich die Sicherung der Trasse gegenüber anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen. Die Ausgestaltung der Baumaßnahme und die konkrete Würdigung der Gewässerbelange bleibt zukünftigen Genehmigungsverfahren vorbehalten. Eine enge Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden erscheint dabei, wie vorgeschlagen, zweckmäßig. An den Festlegungen selbst besteht kein Änderungsbedarf.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>zung des Regionalplans bayrischer Untermain nichts entgegen. Betroffen ist lediglich das direkte Ufer des Mains in Form einer Trassensicherung für eine Radwegebrücke in Seligenstadt, bei deren Umsetzung eine umweltverträgliche Umsetzung mit gewässerverträglicher Anbindung und Sicherung auf hessischer Seite zu beachten sein wird.</p> <p><b>Kommunales Abwasser</b> Gegen die Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ im Zuge der Änderung des Regionalplans Bayerische Untermain (1) bestehen aus der Sicht des Dezernates IV/F 41.3 keine Bedenken.</p> <p><b>Bodenschutz</b> Aus bodenschutzrechtlicher Sicht können in der eigenen örtlichen Zuständigkeit keine der Planung entgegenstehende Bedenken erkannt werden, da die Regionalplananpassung ausschließlich im Bundesland Bayern ist.</p> <p><b>Abfallwirtschaft</b> Von dem Vorhaben sind keine abfallrechtlichen Belange in meinem Zuständigkeitsbereich betroffen.</p> <p><b>Immissionsschutz (Lärm, Erschütterung, EMF)</b> Gegen die vorgelegte Planung bestehen im Hinblick auf den Belang Immissionsschutz/Lärm keine grundsätzlichen Bedenken. Der vorgelegte Umweltbericht gemäß Art. 15 BayLplG ist aus Sicht des Immissionsschutzes ausreichend. Hinsichtlich Umfangs- und Detaillierungsgrad genügt die gewählte, angemessen allgemeine, zusammenfassende (qualitative) Form (Textform). Die immissionsschutzrechtlichen Belange können erst in den nachgeordneten Verfahren geprüft bzw. geregelt werden, da erst dann die Planungstiefe ausreichend konkret ist, um hierzu Aussagen zu treffen. Spezielle Sachfragen zum Immissionsschutz sind im Rahmen der nachfolgenden, mit zunehmender Detailschärfe versehenen Planungsstufen, oder –spätestens- in den individuellen Genehmigungsverfahren zu klären. Die so noch zu klärenden Fragen sind jedoch nicht grundsätzlicher Natur, sodass sie die Planung als solche nicht in Frage stellen. Weitergehende Untersuchungen, Gutachten oder ähnliches sind zum derzeiti-</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>gen Planungsstand daher nicht erforderlich. Weitere Hinweise und/oder Anregungen werden nicht geltend gemacht. [...]</p>	
<p>028, 039</p> <p>4.5 angrenzende Kommunen</p> <p>Stadt Babenhausen</p> <p>14.10.2025, 16.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Die Stadt Babenhausen begrüßt die höhere Bedeutung der nachhaltigen Regionalentwicklung unter Berücksichtigung von Klimawandel, Klimaanpassung und einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur sowie der Ressourceneffizienz und flächensparenden Innenentwicklung.</p> <p>Im Zuge der vorgesehenen bedarfsgerechten Weiterentwicklung des Straßennetzes und dem darin angedachten Ausbau der B26 zwischen Aschaffenburg und der B469 sowie dem Ausbau der A45 zwischen Hanauer Kreuz und Seligenstädter Dreieck sowie den angedachten Maßnahmen entlang der B469 möchten wir auf die damit, insbesondere während den Umbaumaßnahmen, möglicherweise auftretenden Verkehrsverlagerungen auf das umliegende Straßennetz und die damit verbundenen Mehrbelastungen hinweisen. Die Lage von Babenhausen an der Kreuzung von 2 zentralen regionalen Verkehrsachsen, Aschaffenburg — Darmstadt und Hanau — Groß-Umstadt, in direkter Nachbarschaft zu A3 und A45 führt gerade bei Stau oder Sperrungen zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen durch Ausweichverkehre auf dem bereits überlasteten Straßennetz. Die Ortsdurchfahrt B26 in Babenhausen ist bereits heute verkehrlich sehr stark belastet und liegt an seiner Kapazitätsgrenze. Dies wirkt sich zudem hinsichtlich der Lärmbelastung negativ auf die Anwohner im näheren Umfeld aus. Jegliche Entwicklungen, die zu einer Mehrbelastung auf der B26 im Stadtgebiet führen könnten, werden von der Stadt Babenhausen kritisch gesehen und abgelehnt. [...]</p>	<p>Die Hinweise und positive Würdigung werden zur Kenntnis genommen.</p> <p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.4 Straßeninfrastruktur</b></p> <p>Es handelt sich bei den Festlegungen 5.1.4-02 und deren Begründung um eine nachrichtliche Wiedergabe eines staatlichen Planungsziels. Die staatlichen Ausbauplanungen sind fachrechtlich gesichert.</p> <p>Aspekte des Lärmschutzes sind Gegenstand nachfolgender Genehmigungsverfahren entsprechend der dann gültigen Sach- und Rechtslage. Dennoch wird ein Abschnitt zum Lärmschutz unter dem Grundsatz 5.1.4-02 aufgenommen, um den regional geäußerten Willen zum Lärmschutz festzuhalten: <u>„Dabei kommt dem aktiven Lärmschutz durch Baumaßnahmen eine besondere Bedeutung zu.“</u></p> <p>Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p>
<p>099</p> <p>5.1 Bundesministerien</p> <p>Bundesministerium für Verkehr</p>	<p>[...]</p> <p>anbei erhalten Sie die Stellungnahme des BMV und deren nachgeordneten Behörden (hier nur Fernstraßen-Bundesamt). Sie finden im Anhang ebenfalls die Stellungnahme der Deutschen Bahn. [...][...]</p> <p>19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain (1); Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ [...]</p>	<p><b>Hinweise zur Straßenverkehrsinfrastruktur</b></p> <p>Die allgemeinen anbaurechtlichen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese sind relevant für nachfolgende Planungs- und Genehmigungsverfahren und entziehen sich der Regelungskompetenz des Regionalplans. Daher sind keine Änderungen veranlasst.</p> <p>Die Bedarfsplanprojekte (Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 FStrAbG) liegen der Entwurfserstellung des Kapitels 5.1.4 Straßeninfrastruktur zu Grunde. In Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt wird das Projekt Nr. 152 der Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2</p>

<p>29.10.2025</p>	<p>Strecken:  5222 Aschffenburg Süd - Höchst  5228 Aschaffenb. Hbf, W 602 - W 274  5200 Würzburg - Aschaffenburg  5213 Lohr - Wertheim  5221 Aschaffenburg-Goldbach - Süd  5226 Obernburg - Heimbuchenthal  5220 Aschffenburg - Miltenberg  5223 Miltenberg - Schne  5224 Miltenberg - Wertheim  5227 Abzw Mainaschaff - Steinerts  3557 Darmstadt - Aschaffenburg  9520 Aschfenburg Nilkheim - Hafen  3660 Frankfurt Süd - Aschaffenburg  9361 Kahl - Schöllkrippen</p> <p>DB Energie  Leitung 552 Langenprozelten-Aschaffenburg Mast 9836-9839, 9844-9849,  9868-9870 Leitung 553 Uw - Kw Aschaffenburg Mast 9951 - 9956</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,  die DB AG, DB Immobilien, als von DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG /  DB Station &amp; Service AG) und der DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unter-  nehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger  öffentlicher Belange zum o.a. Verfahren.</p> <p>Die Eisenbahnen sind nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) ver-  pflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahnstruktur sicher zu  bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten (§ 4 Absatz 3 AEG).</p> <p>Durch die Inhalte, Festlegungen und Zielsetzungen des Regionalplans dürfen  der gewöhnliche Betrieb der bahnbetriebsnotwendigen Anlagen einschließlich  der Maßnahmen zur Wartung und Instandhaltung sowie Maßnahmen zu Um-  bau, Erneuerung oder ggf. notwendiger Erweiterungen keinesfalls verzögert,  behindert oder beeinträchtigt werden.</p>	<p>FStrAbG (AS Wertheim – AS Weibersbrunn A3-IP10-BY-IP-FD) nicht in der Begrün-  dung zu G 5.1.4-02 aufgeführt, da die Ausbaumaßnahme in der Region bereits abge-  schlossen ist. Alle weiteren Ausbaumaßnahmen sind berücksichtigt und finden sich in  der Begründung zu G 5.1.4-02 sowie in der Begründungskarte zu Anlage 2 des Ent-  wurfs. Die Verkehrsvorhaben der Anlage 4 zu den §§ 20 und 21 InvKG sind für die  Region nicht einschlägig. Es ergeben sich keine Änderungen an den vorgelegten Un-  terlagen.</p> <p>Zur Abwägung der integrierten Stellungnahme der Autobahn GmbH des Bundes so-  wie der Deutschen Bahn AG – DB Immobilien wird auf die Abwägung unter <a href="#">ID019</a>  und <a href="#">ID065</a> verwiesen.</p>
-------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>DB InfraGO AG - Strategische Verkehrswegeplanung Stilllegungsmoratoriums</p> <p>Die im Regionalplan/Fortschreibungsentwurf benannten weitreichenden Festlegungen zu strategischen Freihaltungen für den Infrastrukturausbau der Eisenbahnstrecken im Plangebiet wird aus Sicht des Stilllegungsmoratoriums Fahrweg der DB InfraGO begrüßt und ist nur im Detail ergänzungsbedürftig.</p> <p>- 5.1.2.2 Bestandssicherung und Ausbauziele, 02. G - Ausbau für den Schienen(personen)fernverkehr - Der dreigleisige Ausbau des Abschnitts Aschaffenburg - Laufach ist entgegen den Darstellungen im Entwurf des Regionalplans nicht Bestandteil des Deutschlandtakts. Insbesondere ist keine Finanzierung einer solchen Maßnahme durch den Bund für den Fern- und Güterverkehr im Rahmen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes vorgesehen oder absehbar. Die Darstellung des Ausbauziels im Regionalplan und eine entsprechende Flächenfreihaltung begrüßt die DB InfraGO ausdrücklich und empfiehlt darüber hinaus sogar, einen viergleisigen Streckenausbau des Abschnitts flächenseitig langfristig freizuhalten.</p> <p>Jedoch wird eine erneute Prüfung empfohlen, ob die Benennung als Deutschlandtakt-Maßnahme entgegen den tatsächlichen Inhalten des gültigen Zielfahrplans Deutschlandtakt erfolgen soll.</p> <p>- 5.1.2.6 Güterverkehr, 02/03 G - Ausbau für den Güterverkehr - Empfehlung, als dritte Maßnahme bei 02 G zu ergänzen: Höhenfreiheit im Abzweig Steinerts (Verbindungskurve Mainaschaff), Maßnahme des Deutschlandtakts mit Finanzierung über das Bundesschienenwegeausbaugesetz.</p> <p>Diese Maßnahme ist im Punkt 03 G benannt, der Bedarf ist aber bereits nachgewiesen, durch den Bund anerkannt und die Maßnahme wird gemeinsam mit dem Ausbau Hanau - Aschaffenburg geplant.</p> <p>- Die weitreichenden Festlegungen zum Ausbau des SPNV-Angebots (zusätzliche Verkehrsstationen an bestehenden Bahnstrecken, neue Linien / Verkehrsangebote, ...) müssen hinsichtlich ihrer kapazitiven Auswirkungen jeweils im Einzelfall geprüft und ggfs. geeignete Begleitmaßnahmen ergriffen werden. Das SPNV-Angebot wird in Abhängigkeit verfügbarer Finanzmittel im Wesentli-</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>chen vom Freistaat Bayern bzw. dem Land Hessen bestellt. Es wird daher nahegelegt, Formulierungen zum Angebotsausbau entsprechend anzupassen, sodass nicht der falsche Eindruck einer Zuständigkeit der Region entsteht. („Region setzt sich für Ausbau des SPNV- Angebots mit Ausbauziel xyz ein“).</p> <p>DB InfraGO AG - Personenbahnhöfe</p> <p>Seitens GB-Personenbahnhöfe bitten wir zu beachten, dass in den kommenden 10 bzw. 11 Jahren an den im Untersuchungsradius dargestellten Verkehrsstationen ZKB Projekte sowie der barrierefreier Ausbau geplant ist. Folgende Verkehrsstationen sind davon betroffen: Heigenbrücken, Hösbach, Laufach, Dettingen, Lohr, Miltenberg, Aschaffenburg Süd &amp; Hbf, Kahl (Main), Gemünden, Würzburg Hbf, Mainaschaff.</p> <p>Konkret geplante Maßnahmen in diesen Bereichen müssen zwingend vor Umsetzung mit Personenbahnhöfe abgestimmt werden, um die Umsetzung der DB Projekte nicht zu behindern. Bzgl. neu geplanter Verkehrsstation bitten wir um Kontaktaufnahme mit der BEG sowie der DB InfraGO AG Personenbahnhöfe Vertrieb Mobility.</p> <p>Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH [...] Hinsichtlich des Ausbaus der Mobilität an den bestehenden Verkehrsstationen (u.a. B&amp;R) bitten wir um Kontaktaufnahme mit den Kollegen der B&amp;R Offensive, s. Link. <a href="https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride/artikel-1-6950968">https://bikeandride.bahnhof.de/bikeandride/artikel-1-6950968</a></p> <p>Für größere Vorhaben im Bahnhofsumfeld bzw. des Bahnhofvorplatzes u.a. hinsichtlich Anschlussmobilität bzw. standortspezifischer Konzepte bitten um Kontaktaufnahme mit unserer Kompetenzstelle Vorplatz, s. Link. <a href="https://bahnhofsvorplatz.dbinfrago.com/kompetenzstelle">https://bahnhofsvorplatz.dbinfrago.com/kompetenzstelle</a>.</p> <p>DB Energie GmbH - Süd Der Geltungsbereich der Anfrage befindet sich innerhalb der Schutzstreifen der planfestgestellten 110-kVBahnstromleitungen Nr. 552 Langenprozelten - Aschaffenburg im Bereich der Maste Nr. 9836 bis 9839, Nr. 9844 bis 9849, sowie Nr. 9868 bis 9870 und Nr. 553 Urw - Uw Aschaffenburg im Bereich der</p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>Maste Nr. 9951 - 9956, deren Bestand und Betrieb zur Aufrechterhaltung der Bahnstromversorgung auf Dauer gewährleistet sein muss.</p> <p>Der Schutzstreifen der 110-kV-Bahnstromleitungen in den o. g. Mastbereichen erstreckt sich beiderseits der Leitungsachse über jeweils 30,0 m. Maßgebend ist die in der Ortschaft tatsächlich vorhandene Leitungsachse. Es wird dem Vorhabenträger empfohlen, die Leitungsachse bzw. Maststandorte vor Ort zu überprüfen. Innerhalb des Schutzstreifens unterliegen die Grundstücke Nutzungsbeschränkungen, welche sich sowohl aus der Öffentlich rechtlichen, als auch aus der privatrechtlichen Sicherung der Hochspannungsleitung begründen. Bauten, An- und Aufbauten, Anlagen jeglicher Art sowie Aufschüttungen, Abtragungen und sonstige Maßnahmen, die das Erdniveau verändern, dürfen innerhalb des Schutzstreifens nur mit vorheriger Zustimmung der DB Energie GmbH errichtet oder durchgeführt werden. Dies gilt auch während der Durchführung von Baumaßnahmen.</p> <p>Der Vorhabenträger ist verpflichtet, die Einhaltung der nachfolgend aufgeführten Auflagen, Hinweise, Höhenbeschränkungen und _ Sicherheitsabstände _ eigenverantwortlich sicherzustellen und diese bei der Planung sowie der Umsetzung des Vorhabens vollständig zu berücksichtigen.</p> <p>Im Übrigen gelten die Bestimmungen gemäß DIN VDE 0105 und DIN EN 50341 in der jeweils aktuellen Fassung. Abweichungen bzgl. des Vorhabens, die andere als die genannten Mastfelder betreffen, sind die entsprechenden Planungsunterlagen bei uns separat einzureichen. Dies gilt ebenso für den Einsatz von Baugeräten (wie z. B. Turmdrehkran, Autokran, Betonpumpe usw.) und bei Arbeiten innerhalb des Schutzstreifens der 110-kV-Bahnstromleitung.</p> <p>Es sind die nachfolgenden allgemeinen und sicherheitsrelevanten Auflagen und Hinweise der die DB Energie betreffende Belange (110-kV-Bahnstromleitung) zu beachten und einzuhalten:</p> <p>Die Bedachung von Gebäuden und Anlagen ist nach DIN 4102 Teil 7 herzustellen (brandschutztechnische Anforderungen). Ein gegebenenfalls zusätzlich erforderlicher Schutzabstand für Maßnahmen der Brandbekämpfung ist von der zuständigen Brandschutzbehörde festzulegen. Feuergefährliche, sprenggefährliche und zum Zerknall neigende Stöße (wie z. B. Gasflaschen, Heu und Strohballen etc.) dürfen innerhalb des Schutzstreifens weder in Gebäudeteilen</p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>noch im Freien gelagert werden.</p> <p>Einer Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern innerhalb des Schutzstreifens kann nur im Rahmen bestehender Dienstbarkeiten bzw. schuldrechtlicher Verträge zugestimmt werden. Die natürliche Endwuchshöhe von Pflanzungen und Aufwuchs sowie die Höhe von Vorrichtungen (z. B. Stangen, Fahnenmaste etc.) darf in der Regel 3,5 m, gemessen ab bestehendem Geländeniveau, nicht überschreiten. Der Grundstückseigentümer ist verpflichtet, die Einhaltung des erforderlichen Mindestabstandes zwischen Aufwuchs und Teilen der 110-kV-Bahnstromleitung gemäß den einschlägigen VDE-Bestimmungen auf eigene Kosten sicherzustellen. Sofern im Rahmen des Vorhabens Anpflanzungen vorgesehen oder in den Antragsunterlagen dargestellt sind, die den vorgenannten Vorgaben nicht entsprechen, sind diese unzulässig.</p> <p>Die Standsicherheit der Maste ist jederzeit zu gewährleisten. Innerhalb eines Radius von 10 m um jeden Maststandort (Mastmittelpunkt) sind Abgrabungen, Aufschüttungen, Materiallagerungen, Bebauungen sowie Bepflanzungen - auch temporär - nicht zulässig. Das sich daran anschließende Gelände darf nicht steiler als mit einer Neigung von 1:1,5 abgetragen werden. Kosten, die zur Absicherung gefährdeter Maste entstehen, sind vom Vorhabenträger vollumfänglich zu übernehmen.</p> <p>Die Gefahr einer Beschädigung der Maste durch rangierende oder von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge - insbesondere auf Verkehrsflächen und bei Bauarbeiten - ist durch geeignete Schutzmaßnahmen auszuschließen. Eine Abschaltung der 110-kV-Bahnstromleitung ist im Regelbetrieb nicht möglich, aufgrund der ständig sicherzustellenden Bahnstromversorgung und somit zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes in Deutschland. Dies ist bei den Planungen zur Errichtung und Instandhaltung von Gebäuden und Anlagen zu berücksichtigen.</p> <p>Kosten, die der DB Energie GmbH oder einer beauftragten Instandhaltungsstelle für eventuell notwendige Abschalt- und Sicherungsmaßnahmen entstehen, werden dem Veranlasser der Baumaßnahme in Rechnung gestellt.</p>	
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>Die Begehbarkeit des Schutzstreifens für Instandhaltungsarbeiten muss jederzeit gewährleistet sein. Für den Fall eines möglichen Störungseinsatzes an der Hochspannungsleitung sind etwaige Einzäunungen so auszuführen, dass diese für die Durchfahrt eines Einsatzfahrzeuges zerstörungsfrei geöffnet und geschlossen werden können.</p> <p>Die bestehenden Dienstbarkeiten müssen auf gegebenenfalls neu gebildete Grundstücke übertragen werden.</p> <p>Unter den Leiterseilen muss unter Umständen mit Eisabwurf sowie Vogelkot gerechnet werden. Etwaige daraus entstehende direkte und indirekte Schäden werden nicht übernommen.</p> <p>Die in der sechszwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) genannten Grenzwerte für elektrische Feldstärke und magnetische Flussdichte werden von 110-kV-Bahnstromleitungen eingehalten. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass in unmittelbarer Nähe von 110-kV-Bahnstromleitungen mit Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf elektrische und magnetische Felder empfindlich reagierenden Geräten zu rechnen ist.</p> <p>Weitere vorhabenbezogene Auflagen werden erst im Rahmen der Genehmigungsplanung/ mitgeteilt.</p> <p>DB Energie GmbH - Mitte  von der Anfrage betroffen sind unsere 110-kV-Bahnstromleitung (BL):  426 Aschaffenburg - Weiterstadt mit den Mastfeldern von Mast 10001 bis Mast 10005  1454 Abzw. Aschaffenburg - Flieden mit den Mastfeldern von Mast 10531 bis Mast 10535</p> <p>Im sog. Schutzstreifenbereich unserer Hochspannungsleitung, welcher konstruktiv (durch Mastabstand, Seilzugspannung, Abstand der Seilaufhängung von der Leitungstrasse) bedingt ist, gibt es Beschränkungen in der Nutzung,</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>insbesondere Bauhöhenbeschränkungen. Die Schutzstreifenbreite umfasst in den genannten Leitungsfeldern beidseitig der Leitungsachse, dass ist die gedachte Verbindungslinie der beiden benachbarten Mastmitten, je 19m. Innerhalb des Schutzstreifenbereichs sind die nach DIN EN 50341/VDE 0210 und VDE 0105 geforderten Höhen- und Seitenbeschränkungen unbedingt zu beachten.</p> <p>Alle Aufschüttungen bzw. Abtragungen des Erdbodens innerhalb des Schutzstreifens sind mit der DB Energie GmbH abzustimmen. 10m um den Mast herum darf kein Erdreich abgetragen oder aufgeschüttet werden, um die Standsicherheit der Maste nicht zu gefährden.</p> <p>Die Begehbarkeit des Schutzstreifens für Instandhaltungsarbeiten muss jederzeit gewährleistet sein. Um unsere Maste ist eine Fläche von 20m x 20m für notwendige Instandhaltungsmaßnahmen freizuhalten.</p> <p>Die bestehenden Dienstbarkeiten müssen auf gegebenenfalls neu gebildete Grundstücke übertragen werden. Vorsorglich möchten wir darauf hinweisen, dass ein jederzeitiger Schutzabstand von 3,0 m zu den spannungsführenden Leiterseilen auch bei Bauarbeiten und einem eventuellen Kraneinsatz eingehalten werden muss. Dabei sind winderregte Leiterseilschwingungen und das Pendeln von Hebelasten mit zu berücksichtigen.</p> <p>Wir bitten um weitere Beteiligung am Planungsverfahren.</p> <p>DB InfraGO AG - Investitionsplanung und Segmentsteuerung  Aus Sicht der Investitionsplanung und Segmentsteuerung des Netzes Frankfurt gibt es zu dem Regionalplan keine Anmerkungen.</p> <p>DB InfraGO AG - Querschnitt Instandhaltung PD Würzburg  Die Projekte aus dem Verkehrswegeplan sind in unserer Infrastrukturabteilung bekannt und werden von dort aus hinsichtlich unserer Belange bearbeitet. Somit bestehen seitens des Netz Würzburg keine Einwände oder Änderungen.</p> <p>Westfrankenbahn  Keine Einwände.</p> <p>Die weiterführenden Planungen sowie konkrete Baumaßnahmen sind uns erneut mit aussagekräftigen und maßstäblichen Planunterlagen zur Prüfung und</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>Stellungnahme vorzulegen und uns zu gegebener Zeit der Satzungsbeschluss zu übersenden. Sollten sich zu einem späteren Zeitpunkt Auswirkungen auf den Bahnbetrieb ergeben, so behält sich die DB AG weitere Auflagen und Bedingungen vor. Für Fragen zu diesem Schreiben, bitten wir Sie, sich an [...] zu wenden. Mit freundlichen Grüßen [...] [...]</p> <p>vielen Dank für die an o.g. Verfahren, zu der das Fernstraßen-Bundesamt wie folgt Stellung nimmt: Mit E-Mail vom 22.09.2025 wurden wir von Ihnen an o. g. Verfahren „Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayrischer Untermain (19. Verordnung)“ beteiligt und um Stellungnahme gebeten. [.]</p> <p>Anbaurechtliche Belange Für das weitere Verfahren sind folgende allgemeine Hinweise bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Längs der Bundesautobahnen dürfen nach § 9 Abs. 1 FStrG Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn nicht errichtet werden. Als Hochbauten gelten jegliche damit im Zusammenhang stehende Anlagen über der Erdgleiche (z. B. Masten etc.). Dies gilt ebenso für die Aufstellung von Containern, die nur durch ihre eigene Schwere ortsfest auf dem Erdboden ruhen sowie entsprechend für Aufschüttungen oder Abgrabungen größeren Umfangs (§ 9 Abs. 1 5. 2 FStrG). Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamtes, wenn bauliche Anlagen längs der BAB in einer Entfernung bis zu 100 Meter und längs der Bundesstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten bis zu 40 Meter, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen. Dabei können Zustimmungen nach § 9 Abs. 2 FStrG gemäß § 9 Abs. 3 FStrG versagt oder mit Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies aufgrund der Sicherheit</p>	
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>oder Leichtigkeit des Verkehrs, der Ausbauabsichten oder der Straßenbauge- staltung nötig ist. Hinsichtlich des Anbringens von Werbeanlagen jeglicher Art (auch während der Bauphase, z.B. an Bauzäunen, Fahrzeugen und Maschi- nen) wird auf die Verbote und Beschränkungen von § 9 FStrG und § 33 StVO hingewiesen. Anlagen der Außenwerbung in Ausrichtung auf die Verkehrsteil- nehmer der BAB in einer Entfernung bis zu 40 m vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn sind grundsätzlich unzulässig. In einer Entfernung von 40 bis 100 m vom äußeren befestigten Rand der Fahrbahn bedürfen sie - auch an der Stätte der Leistung - einer gesonderten Zustimmung des Fernstraßen-Bun- desamtes. Dies gilt auch für die Bauphase und in Bezug auf die zum Bau ein- gesetzten Geräte und Vorrichtungen sowie Bauzäune u.a.</p> <p>Weitere Hinweise: Zu unserer Stellungnahme beteiligten wir zudem intern un- ser Referat S 2 für die Belange der Straßenplanungen und die Autobahn GmbH des Bundes.</p> <p>Aus der Stellungnahme des Referates S2 des Fernstraßen-Bundesamtes vom 05.09.2025:</p> <p>Wir weisen im Allgemeinen darauf hin, dass der aktuell gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 (Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 FStrAbG) sowie die Verkehrsvorhaben des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) (An- lage 4 Abschnitt 1 Bau- und Ausbauvorhaben zu § 20 InvKG) konkret und pro- jektbezogen bei weiteren Planungen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die Bedarfsplanprojekte (Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 FStrAbG) und Ver- kehrsvorhaben (Anlage 4 zu den §§ 20 und 21 InvKG) sind unter folgendem Link zu finden:</p> <p><a href="https://www.gesetze-im-internet.de/fstrausbaug/anlage.html">https://www.gesetze-im-internet.de/fstrausbaug/anlage.html</a> <a href="https://www.gesetze-im-internet.de/invkg/BjJNR179510020.html">https://www.gesetze-im-internet.de/invkg/BjJNR179510020.html</a></p> <p>Projektinformationssystem (PRINS*) zum Bundesverkehrswegeplan: <a href="https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html">https://www.bvwp-projekte.de/map_street.html</a></p> <p>*Hinweis: Das PRINS dient als Hintergrundinformation. Es stellt lediglich er- gänzende Informationen dar. Maßgebend sind die Projekte des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 (Anlage zu § 1 Absatz 1 Satz 2 FStrAbG). Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordbayern bittet in ihrer Stel- lungnahme vom 09.10.2025 um Beachtung folgender Hinweise:</p> <p>Von den geplanten Vorhaben des Regionalplans Untermain dürfen keine Emissionen ausgehen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>den Bundesautobahnen BAB 3 und BAB 45 beeinträchtigen können.</p> <p>Die Entwässerungsanlagen der BAB A3 und BAB 45 dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Sofern sich zukünftig konkrete Ausbauziele oder Szenarien innerhalb der Regionalplanung ergeben, die bauliche Eingriffe an Autobahngrundstücken verlangen, sind diese Planungen (Leitungsverlegungen etc.) mit der Autobahn GmbH abzustimmen.</p> <p>Die Autobahn GmbH behält sich vor, Auflagen in der weiteren Bauleitplanung zu erheben.</p> <p>Wir bitten um eine weitere im Verfahren, sofern sich eine Betroffenheit unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen ergeben kann. In diesem Zusammenhang ist auch die Autobahn GmbH des Bundes als Träger der Straßenbaulast weiterhin zu beteiligen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen [...]</p>	
<p>018</p> <p>5.2 Bundesstellen</p> <p>Deutsche Flugsicherung GmbH</p> <p>08.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>durch die oben aufgeführte Planung werden Belange der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bezüglich §18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) formal berührt. Betroffen ist unsere Flugsicherungseinrichtung Charlie DME (CHA). Aufgrund der Art und Höhe werden aber unsererseits weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht.</p> <p>Von dieser Stellungnahme bleiben die Aufgaben der Länder gemäß § 31 LuftVG unberührt.</p> <p>Wir haben das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) von unserer Stellungnahme informiert.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Hinweise zum Flugverkehr</b></p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass weder Bedenken noch Anregungen bestehen. Die allgemeinen Hinweise führen demnach zu keiner Änderung an den vorgelegten Unterlagen.</p>
<p>054, 059</p> <p>5.2 Bundesstellen</p>	<p>[...]</p> <p>In der Sache selbst teile ich Ihnen mit, dass gegen die Inhalte der 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain aus meiner Sicht keine Bedenken bestehen.</p>	

<p>Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung</p> <p>20.10.2025</p>	<p>Wie bereits die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in ihrer Stellungnahme vom 08.10.2025 zutreffend festgestellt hat, wird Ihr Verbandsgebiet im nord-westlichen Bereich formal durch den Anlagenschutzbereich der Flugsicherungseinrichtung Charlie DME beführt.</p> <p>Aufgrund der Art und der Höhe der mit der 19. Änderungsverordnung geplanten Maßnahmen werden die von mir zu vertretenden Belange nicht tangiert. Die vorgelegte Änderungsplanung steht in Einklang mit § 18a LuftVG.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Hinweise zum Flugverkehr</b></p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da in der Stellungnahme festgestellt wird, dass die Belange der Flugsicherung nicht tangiert werden und die 19. Verordnung in Einklang mit dem Luftverkehrsgesetz steht, ergeben sich keine Änderungen an den ausgelegten Unterlagen.</p>
<p>001</p> <p>5.2 Bundesstellen</p> <p>Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen</p> <p>Referat 226 Richtfunk</p> <p>17.09.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Da eine Betroffenheit des Richtfunks durch die Planung unwahrscheinlich ist, erfolgt unsererseits keine weitere Bewertung. Ein möglicher Grund dafür ist:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Baumaßnahme weist eine geringe Bauhöhe auf. Es handelt sich dabei um einen Bebauungsplan mit einer Bauhöhe von unter 20 Meter bzw. um eine Planung einer Solar- / Photovoltaik-Freifläche. Eine Richtfunk-Untersuchung zu solchen Planungen ist nicht erforderlich.</li> <li>2. Entweder ist die Bauhöhe unbekannt oder es handelt sich um eine Maßnahme mit einer unveränderten Bauhöhe. Zum Beispiel: Flurbereinigung, Landschafts- / Naturschutz, unterirdische Leitung oder Aufhebungsverfahren.</li> <li>3. Flächennutzungspläne, Regionalpläne, Raumordnungspläne oder Entwicklungsprogramme sind planungsrechtliche Maßnahmen, die sich in einem früheren Planungsstadium befinden. Im nachgelagerten Verfahren wird konkrete Baumaßnahme erneut angefragt.</li> </ol> <p>Bitte beachten Sie die Zuständigkeitstrennung bei der Bundesnetzagentur. Für Planungs- oder Genehmigungsverfahren:</p> <p>-----</p> <p>Zukünftig richten Sie bitte Ihre Anfragen zu Planungs- oder Genehmigungsverfahren an die zuständige Stelle unter folgender Adresse:  Bundesnetzagentur, Referat 814, Postfach 80 01, 53105 Bonn oder  unter der E-Mail-Adresse: <a href="mailto:verfahren.dritter.nabeg@bnetza.de">verfahren.dritter.nabeg@bnetza.de</a>  Weitere Information entnehmen Sie bitte dem Link unter:  <a href="http://www.netzausbau.de/Wissen/InformierenBeteiligen/VerfahrenDritter/de">www.netzausbau.de/Wissen/InformierenBeteiligen/VerfahrenDritter/de</a>  Für eine Funkbetreiberauskunft vom Referat 226:</p> <p>-----</p> <p>Zusätzlich haben Sie die Möglichkeit, eine Funkbetreiberauskunft (u. a. Richtfunk) gesondert per E-Mail an <a href="mailto:funkbetreiberauskunft@bnetza.de">funkbetreiberauskunft@bnetza.de</a> anzufragen.</p>	<p><b>Hinweise zur Versorgungsinfrastruktur</b></p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Betroffenheit des Richtfunks kann, wie in der Stellungnahme ausgeführt, erst im nachgelagerten Planungs- und Genehmigungsverfahren geprüft werden, an welchem die Bundesnetzagentur zu beteiligen ist. Konkrete Baumaßnahmen sind nicht Gegenstand der Regionalplanung. Der Hinweis auf die zu beteiligende Stelle mit entsprechender Adresse wird zur Kenntnis genommen. Diese Kontaktdaten sind im Beteiligungsverfahren bereits berücksichtigt. Es ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>

	<p>Dafür schicken Sie uns das vollständig ausgefüllte Formular (als Anhang per E-Mail), welches Sie unter folgendem Link finden: <a href="http://www.bnetza.de/648280">www.bnetza.de/648280</a></p> <p>Für die Funkbetreiber Auskunft ist die Angabe der Koordinaten zwingend erforderlich. Hierzu können Sie sich auch an den Planungsträger wenden.</p> <p>[...] [Anlage: Beteiligtenverzeichnis]</p>	
<p>016</p> <p>5.2 Bundesstellen</p> <p>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr</p> <p>07.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Militärischen Belange, die durch das Beteiligungsverfahren: Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung) betroffen sein können:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tanklager Aschaffenburg</li> <li>- Zuständigkeitsbereich militärischer Luftverkehr</li> <li>- Hubschraubertiefflugstrecken der Bundeswehr</li> <li>- Interessengebiete Pipelines der Bundeswehr</li> <li>- Interessengebiete stillgelegte Pipelines der Bundeswehr</li> <li>- Ölsperren der Bundeswehr</li> <li>- Militärstraßengrundnetz (BAB, Bundesstraßen)</li> <li>- Wasser- und Schifffahrtsanlagen der Bundeswehr</li> </ul> <p>Ferner mache ich Sie darauf aufmerksam, dass die o.a. Aufzählung nicht abschließend ist. Genauer werde ich mich erst in den an das Regionale Raumordnungsprogramm anschließenden Verfahren äußern.</p> <p>Einschränkungen der Nutzung meiner Anlagen, vor Allem von Pipelines, Militärstraßen und Wasser- und Schifffahrtsanlagen im Rahmen des Kapitels 5.1 „Mobilität“ sind nicht hinnehmbar. Die Bundeswehr behält sich daher vor, im Rahmen der weiteren Beteiligungsverfahrens zu gegebener Zeit, wenn nötig, Einwendungen geltend zu machen.</p> <p>Auch erlaube ich mir den Hinweis, dass Liegenschaften der Bundeswehr im Planungsgebiet eines Regionalplans nicht überplant werden dürfen, da sie der Planungshoheit des Landes entzogen sind. Sie sind dennoch im Regionalplan entsprechend zu berücksichtigen (§ 2 Abs. 2 Nr. 7 ROG) und auszuweisen.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Einwände auf Grund militärischer Belange</b></p> <p>Die Einwendungen werden zur Kenntnis genommen. § 2 Abs. 2 Nr. 7 ROG beinhaltet den Grundsatz der Raumordnung, dass den räumlichen Erfordernissen der Verteidigung und des Rechtsschutzes Rechnung zu tragen ist. Jedoch macht das Bayerische Landesplanungsgesetz hier von seiner Abweichungskompetenz Gebrauch. In Art. 5 Abs. Grundsätze der Raumordnung Nr. 9 (Verteidigung und Zivilschutz) heißt es: „Die räumlichen Erfordernisse der Verteidigung und des Zivilschutzes liegen im überragenden öffentlichen Interesse. Soweit nicht der Ausbau erneuerbarer Energien betroffen ist, soll ihnen stets in besonderem Maße Rechnung getragen werden.“ Dem wird mit der 19. Verordnung entsprochen. Weder werden mit den vorliegenden Festlegungen Liegenschaften der Bundeswehr überplant noch die Nutzung militärischer Pipelines, Straßen, Wasser- und Schiffsanlagen überplant. Auf eine Darstellung militärischer Belange in der Teurkarte 10a zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ wird auf Grund der Bedeutung als kritische Infrastruktur verzichtet. Die weitergehende Prüfung militärischer Belange bleibt anschließenden Genehmigungsverfahren und Bauleitplanungen vorbehalten, an welchen das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr zu beteiligen ist. Konkrete räumliche Konflikte mit der 19. Verordnung werden seitens der Bundeswehr nicht benannt. Die Stellungnahme führt daher zu keiner Änderung an den vorgelegten Unterlagen.</p>
<p>053</p> <p>5.2 Bundesstellen</p>	<p>[...]</p> <p>das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Main (WSA) hat grundsätzlich keine Einwände gegen die Änderung der Kapitel 3.1 und 5.1 des Regionalplans. Die der Öffentlichkeit ausgelegten Unterlagen sind aufgrund der „Flughöhe“</p>	

<p>Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Main</p> <p>18.10.2025</p>	<p>des Regionalplans allgemein gehalten. Beispielsweise werden in der offengelegten Tekturkarte 10a geplante Mobilitätsknoten schemenhaft entlang der Bahntrasse und somit teilweise des Mains, dargestellt.</p> <p>Vorsorglich weise ich darauf hin, dass bei konkreten Vorhaben in der Nähe des Mains das WSA in üblicher und geeigneter Weise zu beteiligen ist.</p> <p>Diese Stellungnahme gilt gleichwohl für das Wasserstraßen-Neubauamt Aschaffenburg.</p> <p>[...] [Anlage: Anschreiben]</p>	<p><b>Hinweise zu Wasserbelangen</b></p> <p>Der Hinweis des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Main zur Beteiligung an nachgelagerten Genehmigungsverfahren wird zur Kenntnis genommen. Das Beteiligungserfordernis wird nicht in Frage gestellt. Es ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>
<p>066, 069</p> <p>5.2 Bundesstellen</p> <p>Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen</p> <p>Referat Technische Fragen, Geodaten, Geoinformationssysteme, Raumordnung</p> <p>20.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>vielen Dank für Ihre Anfrage vom 16.09.2025, die ich gerne im Rahmen der Zuständigkeit der Bundesnetzagentur für den Ausbau der Elektrizitäts-Übertragungsnetze beantworte.</p> <p>Im Zuge der Energiewende wurde mit dem Netzausbaubeschleunigungsgesetz Übertragungsnetz (NABEG) ein Planungsinstrument geschaffen, das zu einem beschleunigten Ausbau der Übertragungsnetze in Deutschland beiträgt. Dem im NABEG verankerten Planungs- und Genehmigungsregime, für das die Bundesnetzagentur zuständig ist, unterliegen alle Vorhaben, die in der Anlage zum Bundesbedarfsplangesetz (BBPIG) als länderübergreifend und/oder grenzüberschreitend gekennzeichnet sind. Ihre Realisierung ist aus Gründen eines überragenden öffentlichen Interesses und im Interesse der öffentlichen Gesundheit und Sicherheit erforderlich. Die Bundesnetzagentur führt für die Vorhaben auf Antrag der verantwortlichen Betreiber von Übertragungsnetzen die Bundesfachplanung durch. Zweck der Bundesfachplanung ist die Festlegung eines raumverträglichen Trassenkorridors, eines Gebietsstreifens, in dem die Trasse einer Höchstspannungsleitung voraussichtlich realisiert werden kann, als Vorgabe für die nachfolgende Planfeststellung. Für Vorhaben, für die ein Präferenzraum entwickelt wurde, entfällt die Bundesfachplanung. Ein Präferenzraum ist ein durch die Bundesnetzagentur ermittelter Gebietsstreifen, der für die Herleitung von Trassen besonders geeignete Räume ausweist. Mit der Planfeststellung, die die Bundesnetzagentur wiederum auf Antrag der verantwortlichen Übertragungsnetzbetreiber durchführt, wird der genaue Verlauf der Trasse innerhalb des festgelegten Trassenkorridors bzw. des entwickelten Präferenzraums bestimmt und das Vorhaben rechtlich zugelassen.</p>	<p><b>Hinweise zur Versorgungsinfrastruktur</b></p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Der Vorrang der Bundesfachplanung gegenüber den in Aufstellung befindlichen Kapiteln 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ wird nicht in Frage gestellt. Auch der nachfolgenden Ebene der Bauleitplanung behält die Bundesfachplanung Vorrang. Wie in der Stellungnahme ausgeführt, überlagern keine Festlegungen des Regionalplanentwurfs eine Korridorvariante des Vorhabens Nr. 96 Aschaffenburg-Urberach und somit sind keine Konflikte erkennbar. Demnach zeichnet sich im Hinblick auf §3a Abs 2 NABEG bei der Aufstellung des vorliegenden Raumordnungsplans nicht ab, dass Ziele der Raumordnung die Bundesfachplanung oder die Planfeststellung berühren könnten. Demnach besteht auch keine Notwendigkeit, im Raumordnungsplan Festlegungen zu treffen, die sicherstellen, dass die Bundesfachplanung und die Planfeststellung nicht erschwert werden.</p> <p>Es ergibt sich kein Änderungsbedarf an den vorgelegten Unterlagen.</p>

	<p>Von den in der Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung) geplanten Festlegungen ist von den derzeit in der Anlage zum BBPlG als länderübergreifend und/oder grenzüberschreitend gekennzeichneten Vorhaben gegebenenfalls das Vorhaben Nr. 96, Höchstspannungsleitung Aschaffenburg – Urberach, betroffen.</p> <p>Für das Vorhaben Nr. 96 liegt der Bundesnetzagentur ein Antrag auf Bundesfachplanung vom 25.10.2024 vor, der ein Netz möglicher Trassenkorridore enthält. Die Bundesnetzagentur führte am 28.11.2024 eine Antragskonferenz durch. Auf der Grundlage des Antrags und der Ergebnisse der Antragskonferenz legte die Bundesnetzagentur am 21.02.2025 einen Untersuchungsrahmen fest und bestimmte hiermit den Inhalt der von dem Vorhabenträger noch einzureichenden Unterlagen. Nach deren Einreichung wird die Bundesnetzagentur im nächsten Schritt eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie ggf. einen Erörterungstermin durchführen und zum Abschluss des Verfahrens wird die Bundesnetzagentur mit der Bundesfachplanungsentscheidung einen Trassenkorridor festlegen.</p> <p>Nach derzeitigem Verfahrensstand verlaufen mehrere in Frage kommende Verläufe des für die Ausbaumaßnahme erforderlichen Trassenkorridors, im Folgenden Trassenkorridorvariante genannt, sowie der gesetzlich festgelegte Anfangs- bzw. Endpunkt des Vorhabens im räumlichen Geltungsbereich des Regionalplans Bayerischer Untermain. Eine abschließende Beurteilung der zu bewältigenden Nutzungskonflikte ist seitens der Bundesnetzagentur zum derzeitigen Verfahrensstand nicht möglich. Nach derzeitigem Verfahrensstand wird jedoch keine der o. g. Trassenkorridorvarianten von einer der geplanten Festlegungen überlagert. Konflikte der Planung in Ihrer Zuständigkeit mit dem Vorhaben Nr. 96 sind daher derzeit als unwahrscheinlich einzustufen. Sollte sich jedoch abzeichnen, dass die in der Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung) geplanten Festlegungen die Bundesfachplanung bzw. Planfeststellung des Vorhabens Nr. 96 berühren können – entscheidend ist, dass das jeweilige Verfahren nicht erschwert wird – weise ich bereits jetzt rein vorsorglich auf § 3a NABEG hin, der die konstruktive Zusammenarbeit von Bund und Ländern regelt. In § 3a Abs. 2 heißt es: „Zeichnet sich bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung eines Raumordnungsplans ab, dass Ziele der</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>Raumordnung die Bundesfachplanung oder die Planfeststellung berühren können, sollen im Raumordnungsplan Festlegungen getroffen werden, die sicherstellen, dass die Bundesfachplanung und die Planfeststellung nicht erschwert werden."</p> <p>Entsprechend bitte ich darum, möglichen Konflikten zwischen den in der Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung) geplanten Festlegungen und dem Vorhaben Nr. 96 in angemessener Weise raumplanerisch Rechnung zu tragen und die Belange des Netzausbaus bei der Änderung des Plans zu beachten, damit die Bundesfachplanung bzw. Planfeststellung des Vorhabens Nr. 96 nicht erschwert wird.</p> <p>Ich weise ebenfalls vorsorglich darauf hin, dass nach § 15 Abs. 1 S. 2 NABEG Bundesfachplanungen grundsätzlich Vorrang vor nachfolgenden Planungen, insbesondere Landesplanungen und Bauleitplanungen, haben. Das Bundesverwaltungsgericht hat in Bezug auf die gemeindliche Bauleitplanung ausgeführt, dass die Bundesfachplanungsentscheidung insofern vorübergehend auf die gemeindliche Planungshoheit einwirkt, als sie nach § 15 Abs. 1 S. 2 NABEG „grundsätzlich Vorrang vor nachfolgenden Landesplanungen und Bauleitplanungen“ hat. Bei dem Vorrang der Bundesfachplanung gem. § 15 Abs. 1 S. 2 NABEG handelt es sich danach um eine Abwägungsdirektive und damit zugleich um eine spezielle gesetzliche Verankerung und Betonung des allgemeinen planungsrechtlichen Prioritätsgrundsatzes. § 15 Abs. 1 S. 2 NABEG richtet sich als abwägungsdirektive an die gemeindliche Bauleitplanung im Zeitraum zwischen der Bundesfachplanungs- und der Zulassungsentscheidung. Das Gebot vorrangiger Berücksichtigung der Bundesfachplanung verlangt von der Gemeinde, vorübergehend entgegenstehende Planungen innerhalb des Trassenkorridors aufzuschieben; siehe zu alledem BVerwG, Beschl. v. 24.03.2021 - 4 VR 2.20. Die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts sind aus Sicht der Bundesnetzagentur auf die Landesplanung vollumfänglich übertragbar.</p> <p>Ausweislich des mir vorliegenden Beteiligtenverzeichnis haben Sie bereits den für das Vorhaben Nr. 96 zuständigen Vorhabenträger Amprion GmbH in vorliegender Angelegenheit beteiligt. Ergänzend weise ich darauf hin, dass auf den Internetseiten des Vorhabenträgers Planunterlagen zu dem Vorhaben Nr. 96</p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>abrufbar sind, die den derzeitigen Planungsstand wiedergeben, sich jedoch im weiteren Verfahren noch ändern können. Ergänzend weise ich darauf hin, dass auf den Internetseiten der Bundesnetzagentur die derzeit vorliegenden Planunterlagen zu dem Vorhaben Nr. 96 abrufbar sind (<a href="http://www.netzausbau.de/vorhaben96">www.netzausbau.de/vorhaben96</a>).</p> <p>[...]</p>	
<p>068</p> <p>5.2 Bundesstellen</p> <p>Eisenbahn-Bundesamt</p> <p>20.10.2025</p>	<p>[...]</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</p> <p>Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain (19. Verordnung) berührt, da u.a. die Bahnstrecken</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3557 Darmstadt Hbf. - Aschaffenburg Hbf.</li> <li>• 3660 Frankfurt Süd - Aschaffenburg</li> <li>• 5213 Lohr - Wertheim</li> <li>• 5220 Aschaffenburg - Miltenberg</li> <li>• 5223 Miltenberg - Amorbach (–Seckach)</li> <li>• 5224 Miltenberg West - Wertheim</li> <li>• 5227 München - Lenggries</li> <li>• 5228 Würzburg - Aschaffenburg</li> </ul> <p>durch das Planungsgebiet verlaufen.</p> <p>Aus den mir zur Stellungnahme vorgelegten Festlegungen des Kapitels 5.1 „Mobilität“ geht hervor, dass u.a. geplant ist, verschiedene Bahnhöfe/Haltepunkte zu Mobilitätsknoten auszubauen bzw. einzurichten sowie die Elektrifizierung von bestimmten Strecken(-abschnitten) durchzuführen.</p> <p>Es gilt grundsätzlich zu beachten, dass Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes i. S. d. § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zu denen gem. § 4 Abs. 1 Eisenbahn -Bau- und Betriebsordnung (EBO) neben den Schienenwegen auch Grundstücke, Bauwerke und sonstige Einrichtungen gehören, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.2.4 Neue Haltepunkte</b></p> <p>Die Hinweise zum Eisenbahnbetrieb und zur Eisenbahninfrastruktur i.V.m. dem Allgemeinen Eisenbahngesetz werden zur Kenntnis genommen. In der Begründung zu 5.1.2.4-01 Neue Haltepunkte wird der erläuternde Baustein <u>„Für Änderungen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes in Zusammenhang mit Bauvorhaben sind die entsprechenden Anträge auf planungsrechtliche Zulassungsentscheidung nach § 18 AEG über die DB InfraGO AG beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen.“</u> aufgenommen. Weitere Änderungen sind nicht veranlasst.</p> <p>Bezugnehmend auf den Hinweis, dass für die nicht bundeseigene Strecke 9361 Kahl-Schöllkrippen die Landeseisenbahnaufsicht der Regierung von Unterfranken zu beteiligen sei, wird klargestellt, dass die Landeseisenbahnaufsicht für Nordbayern bei der Regierung von Mittelfranken angesiedelt ist. Diese wurde als Träger öffentlicher Belange beteiligt. Sie hat keine Stellungnahme abgegeben.</p> <p>Die Anregung führt zu keiner Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p> <p>Auch die Anregung zur Beteiligung der Betreiber im Zuge des Änderungsverfahrens wird zur Kenntnis genommen. Die zuständigen Stellen wurden als Träger öffentlicher Belange beteiligt und haben Stellungnahmen abgegeben (siehe <a href="#">ID011</a>, <a href="#">ID065</a> und <a href="#">ID099</a>).</p> <p>Die Anregung führt zu keinen Änderungen an den vorgelegten Unterlagen.</p>

	<p>des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind, dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) sowie dem Fachplanungsvorrang nach § 38 Baugesetzbuch (BauGB) unterliegen.</p> <p>Für Änderungen an Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes in Zusammenhang mit Bauvorhaben sind folglich die entsprechenden Anträge (soweit nicht bereits schon beim Eisenbahn-Bundesamt anhängig) auf planungsrechtliche Zulassungsentscheidung nach § 18 AEG über die DB InfraGO AG beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen.</p> <p>Bahngewidmete Flächen, die einer neuen, nicht mit Bahnbetriebszwecken zu vereinbarenden Nutzungen zugeführt werden sollen, müssen auf Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt in einem Freistellungsverfahren nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt werden.</p> <p>Weiter anzumerken ist, dass durch die Festlegungen im Regionalplan der Schienenverkehr und damit auch die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht gefährdet werden darf.</p> <p>Bei geplanten Maßnahmen im Bereich der Bahnanlagen ist deren Standsicherung und Funktionstüchtigkeit sowie die Zugänglichkeit zu den Betriebsanlagen jederzeit zu gewährleisten.</p> <p>Bepflanzungen sind so zu wählen, dass keine Beeinträchtigung des Lichtraumprofils der Gleise erfolgen kann. Dies ist insbesondere bei beabsichtigten Grünflächen mit Baumbestand zu beachten.</p> <p>Bei Maßnahmen in Zusammenhang mit Gewässern bzw. deren Ableitung ist darauf zu achten, dass die Bahnkörperentwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Für Planungen nichtbundeseigener Eisenbahnen (z.B. Bahnstrecke 9361 Kahl-Schöllkrippen) bitte ich die zuständige Landeseisenbahnaufsicht der Regierung von Unterfranken an dem o.g. Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen (DB InfraGO AG bzw. DB Energie GmbH) prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind betroffen. Daher werden die gebotenen Beteiligungen empfohlen, sofern sie nicht bereits stattfinden. Dies erfolgt über die Koordinierungsstelle der DB AG, DB Immobilien, Region Süd, Barthstraße 12, 80339 München</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	(ktb.muenchen@deutschebahn.com). [...]	
034 6. Öffentlichkeit Mitglied des PAS 15.10.2025	<p>[...]</p> <p>ich [bitte] um Prüfung und Umsetzung folgender Punkte: Im bisherigen Regionalplan unter 5.1.3 Straßenbau sind neue Mainbrücken (09) vorgesehen, um den rechts- und linksmainischen Verkehr besser zu verknüpfen, Ortsdurchfahrten zu entlasten und den Verkehr auf die B469 zu leiten. Eine Direktanbindung der Roland-Schwing-Brücke auf die Bundesstraße ist ebenfalls geplant (10). Diese Punkte fehlen in der Neufassung, da sie nicht im Ausbauplan des Staatlichen Bauamtes stehen und in den allgemeinen Grundsätzen nicht erwähnt werden und sollten deswegen aufgenommen werden.</p> <p>[...]</p> <p>-----Ursprüngliche Nachricht-----</p> <p>[...]</p> <p>Sind durch die o.g. Neufassungen Auswirkungen auf die Festsetzungen der Kapitel B IX „Verkehr“ gegeben?</p> <p>Konkret ist in der Vierten Verordnung aus 2008 unter Strassenbau 3.6. explizit die direkte Anbindung der Mainbrücke bei Sulzbach/Niedernberg an die B469 aufgenommen. Dieser Punkt muss erhalten bleiben! Durch die vielen Verordnungen und Veränderungen ist das unübersichtlich geworden.</p> <p>[...]</p>	<p><b>Abwägung zum Kapitel 5.1 „Mobilität“</b></p> <p><b>Zu Kapitel 5.1.4 Straßeninfrastruktur</b></p> <p>Die vorgebrachten Einwände zur Straßeninfrastruktur (vgl. Kapitel 5.1.4) werden zur Kenntnis genommen. Auf die Abwägung zur Stellungnahme der Gemeinde Niedernberg (<a href="#">ID101</a>) wird verwiesen.</p>

## 4. Abkürzungsverzeichnis

### **Gesetze und Verordnungen:**

ABEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BayDSchG	Bayerisches Denkmalschutzgesetz
BayLplG	Bayerisches Landesplanungsgesetz
BayNatschG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayÖPNVG	Bayerisches Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
InvKG	Investitionsgesetz Kohlereigionen
LEP	Landesentwicklungsprogramm (Bayern)
ROG	Raumordnungsgesetz
RP1	Regionalplan der Planungsregion 1 (Bayerischer Untermain)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
WVO	Verordnung über die Wiederherstellung der Natur (EU-Verordnung 2024/1991)

### **Organisationen:**

BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BMUKN	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DB InfraGO AG	Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn für das Schienennetz
EU	Europäische Union
HWK	Handwerkskammer
IHK	Industrie- und Handelskammer
LfStat	Bayerisches Landesamt für Statistik
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
OGE	Open Grid Europe GmbH
StMB	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
StMWi	Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

### **Inhaltlich:**

ABS	Ausbaustrecke (Schienenverkehr, z. B. ABS Hanau–Aschaffenburg)
AS	Anschlussstelle (Autobahnanschluss, z. B. AS Wertheim, AS Weibersbrunn)
BAB	Bundesautobahn
BIL	Bundesweites Informationssystem zur Leitungsrecherche (BIL-Leitungsauskunfts-Portal)
EW	Einwohner
FNP	Flächennutzungsplan
G	Grundsatz (planungsrechtlich: Grundsatz der Raumordnung)
GFZ	Geschossflächenzahl
LWL	Lichtwellenleiter
MOP	Maximum Operating Pressure (maximaler Betriebsdruck von Rohrleitungen)
NBS	Neubaustrecke (Schienenverkehr, z. B. ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-Strategie 2030	ÖPNV-Strategie 2030 des Freistaats Bayern
REMOSI	Regionales Mobilitäts- und Siedlungsgutachten 2035+ für die Region Bayerischer Untermain
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
St	Staatsstraße (in z.B. St2309 / St 2309)
TK25	Topographische Karte 1:25.000

TÖB	Träger öffentlicher Belange
VO	Verordnung
WE	Wohneinheit(en)
WMS	Web Map Service (Kartendienst)
Z	Ziel (planungsrechtlich, Ziel der Raumordnung)

**Sprachlich:**

Abs.	Absatz (Gesetzes- oder Textabschnitt)
Art.	Artikel (Gesetz, Verordnung)
Bay.	Bayerisch
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
d.h. / d. h.	das heißt
ebd.	ebenda (Verweis auf dieselbe Fundstelle)
etc.	et cetera (und so weiter)
ggf.	gegebenenfalls
ha	Flächeneinheit Hektar
i.d.R. / i. d. R.	in der Regel
i.V.m.	in Verbindung mit
ID	Kennziffer / Identifikationsnummer einer Stellungnahme im Verfahren
kV	Kilovolt (z. B. 110-kV-Leitung)
lfd. Nr.	laufende Nummer
Nr.	Nummer
o. g.	oben genannt
p. a.	per anno (pro Jahr)
s.	siehe
S.	Seite (Seitenangabe in Dokumenten)
u. Ä. / u. ä.	und Ähnliches
u.a. / u. a.	unter anderem
u.	und
vgl.	vergleiche
z.B. / z. B	zum Beispiel
z. T.	zum Teil
bspw.	beispielsweise