

Regionaler Planungsverband Bayerischer Untermain

Regionalplan der Region Bayerischer Untermain (1)

Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“
und 5.1 „Mobilität“

**Zusammenfassende Erklärung und
Maßnahmen zur Überwachung erheblicher
Umweltauswirkungen**

1. Rechtliche Grundlage und Zielsetzung

Aufgrund des Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 und Art. 14 Abs. 6 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) vom 25. Juni 2012 (GVBl. S. 254, BayRS 230-1-W), das zuletzt durch § 4 des Gesetzes vom 23. Juli 2024 (GVBl. S. 257) geändert worden ist, ist es u. a. Aufgabe der Landesplanung, ihre Raumordnungspläne bei Bedarf fortzuschreiben. Diese Aufgabe obliegt, soweit die Regionalpläne betroffen sind, gemäß Art. 8 Abs. 1 und Art. 22 Abs. 1 Satz 1 BayLplG den Regionalen Planungsverbänden (RPV). Rechtsgrundlagen für die Fortschreibung sind Art. 14 bis Art. 18 sowie Art. 21 und Art. 22 BayLplG i.V.m. § 8 bis 10 Raumordnungsgesetz (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist. Weitere rechtliche Grundlagen für die Durchführung einer Umweltprüfung im Rahmen der vorliegenden Änderung des Regionalplans sind Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. EG Nr. L 197 S. 30) sowie das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Verordnung vom 22.08.2013 (GVBl. S. 550, BayRS 230-1-5-W), die zuletzt durch Verordnung vom 16.05.2023 (GVBl. S. 213) geändert worden ist.

Gemäß Art. 15 Abs. 1 BayLplG ist bei Regionalplanfortschreibungen als gesonderter Bestandteil des Begründungstextes „frühzeitig ein Umweltbericht zu erstellen“. Bei der späteren Bekanntmachung der Regionalplanfortschreibung muss die Begründung gem. Art. 18 Satz 2 Nr. 1 BayLplG eine zusammenfassende Erklärung enthalten. Die zusammenfassende Erklärung tritt an die Stelle des Umweltberichts und legt dar, wie Umwelterwägungen in den Regionalplan einbezogen wurden, wie der Umweltbericht sowie die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens in der Abwägung berücksichtigt wurden und welche Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen bei der Verwirklichung des Regionalplans durchgeführt werden sollen.

Die Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ (in Kraft seit 2009) und 5.1 „Mobilität“ (in Kraft seit 2008) erfolgt auf Basis des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG) sowie des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP, Stand 01.06.2023). Die Regionalplanänderung basiert auf dem Regionalen Mobilitäts- und Siedlungsgutachten 2035+ (REMOSI), welches der Regionale Planungsverband als Vorbereitung zur Fortschreibung des Regionalplans bereits 2018 in Auftrag gegeben hat und welches 2021 abgeschlossen wurde. Im Gutachten wurden Entwicklungspfade für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Region untersucht. Auf der 103. Sitzung des Regionalen Planungsausschusses am 25.06.2021 wurde das Szenario „kompakt und ambitioniert“ als Grundlage für die auszuarbeitenden Empfehlungen und am 19.11.2021 die zugehörigen Empfehlungen des Gutachtens zur Fortschreibung des Regionalplans beschlossen.

2. Inhalt und Ziele der Regionalplanänderung

Gemäß Art. 15 Abs. 5 BayLplG wird der Umweltbericht der vorliegenden Regionalplanfortschreibung auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen beschränkt, da für das Landesentwicklungsprogramm, aus dem der Regionalplan entwickelt ist, bereits eine Umweltprüfung durchgeführt wurde.

Im Rahmen des Regionalplans werden die Grundsätze und Ziele des LEP konkretisiert. Die regionalplanerische Kernaufgabe ist es dabei, die vielfältigen Raumnutzungsansprüche untereinander und mit den Belangen des Freiraumschutzes so in Einklang zu bringen, dass die ökologischen, ökonomischen und sozialen Belange gleichberechtigt gewahrt werden.

Die vorliegende Regionalplan-Änderung hat die vollständige Neufassung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ zum Gegenstand, womit eine Aufhebung der bisherigen Festlegungen verbunden ist. Beide Kapitel wurden zuletzt 2008 bzw. 2009 fortgeschrieben.

Ziel der Überarbeitung der Kapitel ist es, die Regionalplanung an die veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen und Herausforderungen anzupassen. Die Fortschreibung trägt den Empfehlungen des REMOSI-Gutachtens Rechnung und setzt die fachlich relevanten, fortgeschriebenen Zielsetzungen des Landesentwicklungsprogramms Bayern um. Zu nennen ist insbesondere die Verordnung über die LEP-Teilfortschreibung 2023 zu den Themen gleichwertige Lebensverhältnisse und starke Kommunen, Klimawandel und gesunde Umwelt sowie nachhaltige Mobilität.

Inhalt und Ziele der Kapiteländerung 3.1 „Siedlungsstruktur“

Für das Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ bilden das aktuelle Landesentwicklungsprogramm Bayerns, insbesondere das darin enthaltene Kapitel „3 Siedlungsstruktur“ sowie das REMOSI-Gutachten die hauptsächlichen Grundlagen für die Fortschreibung. Darüber hinaus werden die Schutzgutkarten Klima/Luft mit der zentralen Planungshinweiskarte des Landesamtes für Umwelt sowie die Gebietsbestimmungsverordnung Bau der Bayerischen Staatsregierung vom 16.09.2022 (nach § 201a BauGB) als Basis herangezogen. Als weitere Grundlagen und Referenzen wurden u.a. Regionalpläne der benachbarten Planungsregionen der Bundesländer Hessen und Baden-Württemberg sowie auch die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie herangezogen.

Eine Neufassung der Festlegungen des Kapitels 3.1 im Regionalplan der Region Bayerischer Untermain ist unter anderem deshalb notwendig, weil seit dessen letzter Fortschreibung vor über 15 Jahren das LEP Bayern schon mehrfach geändert wurde. Daher bedürfen die Festlegungen einer inhaltlichen Aktualisierung an nun geltende Grundsätze und Ziele aus dem LEP. Das jetzt neugefasste Kapitel „Siedlungsstruktur“ im Regionalplan 1 baut zwar teilweise auf den bisherigen Festlegungen auf, wurde jedoch neu strukturiert und in seinem Umfang auf das Wesentliche reduziert. Aus der heutigen Perspektive neue und fachlich relevante Aspekte, die bislang nicht oder nur geringfügig Bestandteil des Kapitels 3.1 waren, wurden ergänzt. Das betrifft insbesondere die Themen Wohndichte, Klimawandel und Klimaanpassung, bedarfsgerechte und integrierte Siedlungsentwicklung in Verknüpfung mit der Verkehrsinfrastruktur, vor allem dem ÖPNV, sowie den Einsatz bestimmter Bauformen, die der aktuellen Haushalts-

und Altersstruktur in der Region Rechnung tragen sollen. Zudem werden die Aspekte der Ressourceneffizienz und des Flächensparens sowie der Innenentwicklung stärker in den Fokus gerückt. Andererseits werden Inhalte, die aus Sicht der Regionalplanung bereits ausreichend und detailliert durch andere Fachstellen und Gesetze geregelt sind, im Vergleich zur bisherigen Ausführung des Kapitels eingekürzt. Das betrifft insbesondere Festlegungen zu Maßnahmen der Ländlichen Entwicklung, der Städtebauförderung sowie des Denkmalschutzes.

Bestrebung der Kapiteländerung ist insgesamt, eine nachhaltige Raumentwicklung und einen sparsamen Umgang mit Fläche sowie anderen Ressourcen zu unterstützen. Raumnutzungskonflikte sowie negative Effekte des interkommunalen Wettbewerbs sollen durch die überarbeiteten Festlegungen bestmöglich minimiert werden. 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.

Übergeordnete Abschätzung möglicher Umweltauswirkungen des Kapitels 3.1 „Siedlungsstruktur“

Konkrete bauliche Maßnahmen sind nicht Inhalt des Kapitels. Die Prüfung baulicher Maßnahmen kann deshalb grundsätzlich erst nach deren räumlicher Konkretisierung auf den nachfolgenden (Fach-)Planungsstufen erfolgen. Zudem erfolgen keine nachrichtlichen Übernahmen aus anderen geltenden Plänen oder Programmen. Von den Festlegungen allein gehen zunächst keine unmittelbaren, konkretisierten Auswirkungen aus. Der Umweltbericht befasst sich ausgehend von der Art der Festlegungen zur Siedlungsentwicklung mit der Prüfung der Umweltauswirkungen von allgemeinen, nicht räumlich konkretisierbaren Festlegungen.

Inhalte und Ziele der Kapiteländerung 5.1 „Mobilität“

Für das Kapitel 5.1 „Mobilität“ sind neben dem Landesentwicklungsprogramm Bayern und dem REMOSI-Gutachten auch der Bundesverkehrswegeplan, der Deutschlandtakt, die europäischen Leitlinien zur integrierten Netzgestaltung, das Bundesschienenwegeausbaugesetz, das Gesetz über den öffentlichen Nahverkehr in Bayern, der Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern, der bayerische Ausbauplan für Radschnellverbindungen sowie regionale Konzepte wie der Nahverkehrsplan Bayerischer Untermain, das Güterverkehrskonzept Miltenberg und die Radverkehrskonzepte Grundlage für die Fortschreibung.

Die nachhaltige Verkehrsentwicklung erfolgt durch den Um- und Ausbau der verkehrlichen Infrastrukturen, schwerpunktmäßig in den Bereichen Schienenverkehr und Radverkehr. In diesen Bereichen sieht der Regionalplan die Trassensicherungen für den Ausbau und die Elektrifizierung von Schienenstrecken, für die Nachnutzung einer ehemaligen Schienenstrecke, für Radschnellverbindungen sowie Radwegebrücken, und die Festlegung von neuen Haltepunkten vor.

Ein weiterer Schwerpunkt der vorliegenden Regionalplanänderung liegt auf der abgestimmten Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung hin zu einer Region der kurzen Wege. Hierfür werden Mobilitätsknoten und Ankerpunkte verbindlich festgelegt.

Weitere Inhalte der vorliegenden Regionalplanänderung im Kapitel 5.1 „Mobilität“ sind Festlegungen zum Güterverkehr, zum ÖPNV, zur Straßeninfrastruktur, Binnenschifffahrt und Häfen sowie Luftverkehr.

Übergeordnete Abschätzung möglicher Umweltauswirkungen des Kapitels 5.1 „Mobilität“

Konkrete bauliche Maßnahmen sind nicht Inhalt des Kapitels. Die Prüfung baulicher Maßnahmen kann deshalb grundsätzlich erst nach deren räumlicher Konkretisierung auf den nachfolgenden (Fach-)Planungsstufen erfolgen. Zudem erfolgen keine nachrichtlichen Übernahmen aus anderen geltenden Plänen oder Programmen. Von den Festlegungen allein gehen zunächst keine unmittelbaren, konkretisierten Auswirkungen aus. Der Umweltbericht befasst sich ausgehend von der Art der Festlegungen zur Mobilität mit der Prüfung der Umweltauswirkungen von allgemeinen, nicht räumlich konkretisierbaren Festlegungen.

Den im Regionalplan festgelegten Raumnutzungen liegen raumordnerische Konzeptionen zu Grunde, die zum Ziel haben, die Verkehrsinfrastruktur raumstrukturell möglichst effektiv zu gestalten, was regelmäßig auch im Hinblick auf die Umweltschutzgüter zu optimierten Standorten und Trassen führt. Übergeordnetes Ziel der Festlegungen und auch des REMOSI-Gutachtens ist im Hinblick auf die Schutzgüter die Reduktion der motorisierten Verkehre sowie die Reduktion der erzeugten Treibhausgase. Wichtige Voraussetzung ist dafür eine möglichst gute Anordnung der Funktionen der einzelnen Räume, um volkswirtschaftliche und soziale Effizienz zu erreichen, ebenso wie die Sicherung und Entwicklung der Freiräume in ihrer Funktion für die Umweltgüter.

Von den Festlegungen zu den o.g. weiteren Verkehrsträgern allein gehen zunächst keine unmittelbaren Auswirkungen aus. Die Wirkungen kommen erst mit Errichtung und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur zum Tragen. Bei Durchsetzung der regionalplanerischen Grundsätze lassen sich verbleibende, ggf. erhebliche Beeinträchtigungen auf den nachfolgenden Planungsebenen umweltverträglich konkretisieren, sodass im Ergebnis keine erheblichen Umweltbeeinträchtigungen durch den Plan präjudiziert werden. Im Gegensatz sind durch die verfolgten Ziele der Reduktion der Treibhausgasemissionen sowie der motorisierten Verkehre positive Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten.

Die Umweltprüfung im Rahmen der LEP-Teilfortschreibung 2023, die u.a. die Änderung der Festlegungen zu Kapitel 3 „Siedlungsstruktur“ und Kapitel 4 „Mobilität und Verkehr“ zum Gegenstand hatte, kommt gemäß zusammenfassender Erklärung zu folgendem Ergebnis: „Soweit Umweltauswirkungen absehbar waren, kam der Umweltbericht zu dem Ergebnis, dass bei der Umsetzung der Festlegungen in der Summe keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind und überwiegend mit positiven Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter zu rechnen ist.“¹

¹ Zusammenfassende Erklärung; Anlage 2 zur Begründung des Landesentwicklungsprogramms Bayern vom 16.05.2023

3. Durchführung der Umweltprüfung

Im Rahmen des Verfahrens der 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain wurde eine Umweltprüfung gem. Art. 15 BayLplG im Sinne der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27.06.2001 über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. EG Nr. L 197 S. 30) durchgeführt. Es wurde gemäß den Kriterien des Anhangs I der Richtlinie 2001/42/EG ein Umweltbericht erstellt. Im erstellten Umweltbericht wurden die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen, die die Umsetzung der Regionalplanänderung auf die Umwelt hat, sowie anderweitige Planungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der wesentlichen Zwecke der Änderungen ermittelt, beschrieben und bewertet. Die Aussagen des Umweltberichtes bezogen sich auf die in der 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans enthaltenen Festlegungen.

3.1 Umweltbericht

Im Rahmen des Verfahrens der 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain wurde unter Einbeziehung der öffentlichen Stellen, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich von den Umweltauswirkungen des Regionalplans berührt werden kann, ein Umweltbericht erstellt. Die strategische Umweltprüfung ist als unselbständiges Verfahren in das Änderungsverfahren des Regionalplans integriert. Gem. Art. 15 Abs. 3 Nr. 1 BayLplG sind hierbei die öffentlichen Stellen, deren umwelt- und gesundheitsbezogener Aufgabenbereich von den Umweltauswirkungen des Raumordnungsplans berührt werden kann, zu beteiligen. Diese Beteiligung ist integriert in das öffentliche Beteiligungsverfahren. Zu nennen sind u.a. das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, die Ämter für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg-Kitzingen und Karlstadt, sowie die Sachgebiete Technischer Umweltschutz (SG 50), Naturschutz (SG 51), Wasserwirtschaft (SG 52), Rechtsfragen Umwelt (SG 55.1) und Landwirtschaft (SG 60) an der Regierung von Unterfranken.

Der Umweltbericht trifft Aussagen zu:

- dem Inhalt und den wichtigsten Zielen der Regionalplanänderung,
- den relevanten Zielen des Umweltschutzes und deren Berücksichtigung,
- dem derzeitigen Umweltzustand,
- den voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter (Mensch, einschl. der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche und Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter) sowie möglichen Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern,
- den voraussichtlichen Entwicklungen bei Durchführung/Nichtdurchführung des Plans,
- den Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen,
- in Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten,
- Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben,
- Überwachungsmaßnahmen.

Gemäß Art. 15 Abs. 5 BayLplG wird der Umweltbericht der vorliegenden Regionalplanfortschreibung auf zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen beschränkt, da für das Landesentwicklungsprogramm, aus dem der Regionalplan entwickelt ist, bereits eine Umweltprüfung durchgeführt wurde.

Im erstellten Umweltbericht wurden die Auswirkungen auf regionalplanerischer Ebene generalisierend bewertet; Detailprüfungen können erst in nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsstufen erfolgen. Die Aussagen des Umweltberichtes bezogen sich auf die in der 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans enthaltenen Festlegungen.

3.2 Alternativenprüfung

Die vorliegende Neufassung der Kapitel 3.1 und 5.1 stellt eine Anpassung an das LEP Bayern dar. Alternativen dazu bestehen seitens des Regionalen Planungsverbands nicht.

Hinsichtlich der Siedlungsstruktur gibt das LEP vor, mit den Grundsätzen unter 3.1. eine nachhaltige, bedarfsorientierte und ressourcenschonende Siedlungsentwicklung zu verfolgen und flächen- wie auch energiesparende Erschließungsformen zu nutzen. Gliedernde Freiräume sollen erhalten und berücksichtigt werden. Entsprechend dem Ziel 3.2. ist der Innenentwicklung gegenüber der Außenentwicklung Vorrang zu gewähren. Auch der im Ziel 4.1.1 LEP formulierte Auftrag zum leistungsfähigen Erhalt, dem nachhaltigen Aus-, Um- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur ist zu erfüllen. Ziel ist die Entwicklung einer leistungsfähigen, ressourcenschonenden Verkehrsinfrastruktur, welche das Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr effizient und umweltschonend lenkt. Die Grundsätze unter 3.1.2 LEP verlangen eine abgestimmte, integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung.

Alternativen zu einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemäß dem Beschluss des Regionalen Planungsverbandes Bayerischer Untermain zur Umsetzung des Regionalen Mobilitäts- und Siedlungsgutachten2035+ werden auch angesichts der Vorgaben des LEP nicht gesehen.

3.3 Ergebnisse der Umweltprüfung

Die Schutzgüter gemäß Richtlinie 2001/42/EG und BayLplG sind:

- Menschen, einschl. der menschlichen Gesundheit,
- Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt,
- Fläche und Boden,
- Wasser,
- Luft und Klima,
- Landschaft,
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie
- die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Im Rahmen der Fortschreibung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ wurden die gem. der EU-Richtlinie 2001/42/EG (SUP-Richtlinie) und Art. 15 BayLplG erforderliche strategische Umweltprüfung auf Ebene der Regionalplanung durchgeführt und im Umweltbericht

dokumentiert. Dabei wurden die möglichen erheblichen Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter frühzeitig ermittelt, beschrieben und unter Einbezug möglicher Maßnahmen zu Vermeidung oder Verminderung bewertet. Die Ergebnisse der strategischen Umweltprüfung fanden Berücksichtigung im planerischen Abwägungsprozess. Im Umweltbericht wurden die Festlegungen der Unterkapitel jeweils auf ihre Wirkungen auf die Schutzgüter geprüft und bewertet.

Nachfolgend wir die zusammenfassende Bewertung je Unterkapitel wiedergegeben:

- **Strategische Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.1):** Von den Festlegungen geht in der Summe voraussichtlich eine positive Wirkung auf die Umwelt aus, sie sind grundsätzlich geeignet, langfristig Umweltbeeinträchtigung zu mindern und zu begrenzen. Insbesondere wird das Schutzgut Fläche / Boden profitieren, da durch die Festlegungen die Flächenneuanspruchnahme reduziert und konzentriert wird. Ein geringerer Flächenverbrauch nutzt auch den Schutzgütern Landschaft sowie Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Das Schutzgut Luft und Klima wird durch das Anstreben einer Region der kurzen Wege positiv beeinflusst, da reduzierte Treibhausgasemissionen zur Reinhaltung der Luft beitragen.
- **Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.2):** Insgesamt geht von den Festlegungen voraussichtlich eine überwiegend positive Wirkung auf die Umwelt aus, sie sind grundsätzlich geeignet, Umweltbeeinträchtigung zu begrenzen. Alle obenstehend gelisteten Schutzgüter erfahren durch die Festlegungen voraussichtlich eine Aufwertung, da diese auf eine geringere Flächenneuanspruchnahme hinwirken und zu einer Konzentration des Siedlungsneubaus an den vorhandenen Infrastrukturen führen. Zudem beugen sie Zersiedelung vor und begünstigen die Nachnutzung bestehender Ressourcen.
- **Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen (Kapitel 3.1.3):** Im Ergebnis geht von den Festlegungen voraussichtlich eine überwiegend positive Wirkung auf die Umwelt aus, da sie zukünftige Umweltauswirkungen insbesondere im Hinblick auf das Schutzgut Boden/ Fläche begrenzen. Durch die Vorgabe einer verdichteten Bauweise wird Zersiedelung vorgebeugt und es muss weniger Fläche neu in Anspruch genommen werden. So wird die Flächeneffizienz gesteigert. Naherholungsräume und Freiflächen am Ortsrand von Siedlungen können dadurch eher erhalten bleiben – so werden Flächen für die Kaltluftentstehung, Grundwassergewinnung und Habitate für Pflanzen und Tiere geschützt. Aufgrund der gewählten weiterhin moderaten und örtlich differenzierte Mindestdichtewerte sind negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit nicht zu erwarten. So sollen auch bestehende hochwertige Freiflächen im Siedlungszusammenhang im Hinblick auf deren Erholungs- und Klimafunktion erhalten und qualifiziert werden. Insgesamt profitieren alle oben genannten Schutzgüter.

- **Gewerbliche Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.4):** Die regionalplanerischen Festlegungen sind insgesamt als positiv einzustufen, da sie im Bereich Gewerbeentwicklung zukünftige Umweltauswirkungen verringern und vermeiden können. Die Festlegungen sind also geeignet, langfristig zum Abbau von Umweltbeeinträchtigungen beizutragen. Neue Ausweisungen von Gewerbeflächen entsprechend dem regionalen Bedarf können zusätzliche Immissionen, Verkehr, Bodenversiegelung und Lärm zur Folge haben und so Schutzgüter negativ beeinträchtigen. Auf der Ebene der Regionalplanung sind allerdings keine konkreten Bauvorhaben oder Ausweisungen vorgesehen. Insofern werden durch die neuen regionalplanerischen Festlegungen zur Vermeidung von Versiegelung, zur Durchgrünung und multifunktionalen Flächennutzung überwiegend positive Umweltauswirkungen hervorgerufen.
- **Klimaanpassung (Kapitel 3.1.5):** Von den Festlegungen geht voraussichtlich eine positive Wirkung auf die Umwelt aus, sie sind grundsätzlich geeignet, langfristig Umweltbeeinträchtigung abzubauen. Alle obenstehend gelisteten Schutzgüter erfahren durch die Festlegungen voraussichtlich eine Aufwertung. Insbesondere die Schutzgüter Luft und Klima, Wasser und menschliche Gesundheit profitieren von den neuen Festlegungen zur Freihaltung von Kaltluftleitbahnen und Ausgleichsräumen, zur Flächenentsiegelung und zum Erhalt von grüner und blauer Infrastruktur.
- **Mobilitätsknoten und Ankerpunkte (Kapitel 5.1.1):** Die Festlegungen sollen in der Zusammenschau einen Beitrag zur Verringerung von Umweltbelastungen leisten. Auf der Ebene der Regionalplanung sind zunächst keine zusätzlichen negativen Umweltauswirkungen gegeben. Schutzgut Boden/Fläche: Später konkretisierte Umsetzungsmaßnahmen sind evtl. mit einer Flächeninanspruchnahme oder Bodenversiegelung verbunden, , voraussichtlich erfolgt der Ausbau zu Mobilitätsknoten und Ankerpunkten jedoch auf bereits gewidmeten, entwickelten Flächen. Schutzgut Mensch, einschl. menschliche Gesundheit und Schutzgut Luft und Klima: Später konkretisierte Umsetzungsmaßnahmen tragen zu einer Reduzierung von lokalen Emissionen im Verkehrssektor sowie zu einer Reinhaltung der Luft und zum Klimaschutz generell bei. Schutzgüterübergreifend sind positive Auswirkungen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung und ressourcenschonenden Inanspruchnahme des Raumes festzustellen. Die Festlegungen sind grundsätzlich geeignet, langfristig zum Abbau von Umweltbeeinträchtigungen beizutragen.
- **Schieneinfrastruktur (Kapitel 5.1.2):** Der Ausbau von Schieneinfrastruktur kann insbesondere negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit (Lärmemissionen) erzeugen. Auch auf das Schutzgut Flächen/ Boden wird eingewirkt, wenn zusätzliche Gleise geschaffen oder Haltepunkte gebaut werden. Damit einher geht auch eine Betroffenheit des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie eingeschränkt Landschaft. Trassensicherungen allein bewirken zunächst nur den Schutz bestehender Flächen gegenüber anderweiteren Raumnutzungsansprüchen, die einer spätere Reaktivierung oder einer Erweiterung der Schieneinfrastruktur entgegenstünden. Es ist damit keine Festlegung eines Ausbaus verbunden,

so dass auch die Umweltauswirkungen möglicherer späterer Ausbau oder Reaktivierungsmaßnahmen erst in weiteren nachfolgenden Verfahren bewertet werden können. Die Trassensicherung allein hat keine unmittelbaren Umweltauswirkungen zur Folge. Durch die Nutzung noch vorhandener Infrastrukturen und Trassen bzw. brachliegender Flächen können die Umweltauswirkungen trotz eines Ausbaus minimiert werden. Die diesbezüglichen Vorgaben, etwa zur Trassensicherung oder Streckenreaktivierung, werden zusätzlich positiv gewertet. Insgesamt soll ein Beitrag zur Verringerung von Umweltbelastungen geleistet werden, insbesondere im Bereich des Schutzgutes Luft und Klima. Schutzgüterübergreifend sind positive Auswirkungen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung und ressourcenschonenden Inanspruchnahme des Raumes festzustellen. Die Festlegungen sind also geeignet, langfristig zum Abbau von Umweltbeeinträchtigungen beizutragen.

- **Öffentlicher Personennahverkehr (Kapitel 5.1.3):** Als Umweltauswirkung zu berücksichtigen sind insbesondere die gesteigerten betriebsbedingten Auswirkungen, solange der ÖPNV nicht klimaneutral betrieben wird, sowie die notwendigen Maßnahmen an der Infrastruktur. Insgesamt überwiegt der positive Effekt auf die Umwelt, der sich in positiven Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit, sowie Luft und Klima widerspiegelt. Die Festlegungen sollen einen Beitrag zur Verringerung von Umweltbelastungen leisten. Sie sind insgesamt geeignet, kurz- und langfristig zum Abbau von Umweltbeeinträchtigungen beizutragen.
- **Straßeninfrastruktur (Kapitel 5.1.4):** Die Grundsätze zum Erhalt und zur Schaffung eines leistungsfähigen Straßennetzes durch einen bedarfsgerechten Ausbau wirken sich tendenziell negativ auf die Umweltschutzgüter (Schutzgut Flächen/ Boden, Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft) aus, insbesondere, da die Kfz-Mobilität erhebliche Luftschadstoff- und Lärmemissionen verursacht. Es werden jedoch nur die bereits in den Ausbauplänen festgelegten Maßnahmen wiedergegeben, für deren konkrete Projektwirkungen deshalb keine Umweltprüfung im Regionalplan durchzuführen ist und durchgeführt werden kann. Indem in weiteren Grundsätzen der Erhaltung und dem Ausbau grundsätzlich der Vorrang ggü. Neubaumaßnahmen eingeräumt wird, durch die geforderte Bündelung mit bestehenden Infrastrukturen und durch die Festlegung zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten werden im Vergleich zur Nichtfortschreibung des Regionalplans positive Umweltwirkungen mit den Festlegungen erzielt. Die geforderte Einbeziehung der Elektromobilität und sowie die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf andere Verkehrsträger weist im Hinblick auf das Ziel einer umweltfreundlicheren Mobilität ebenso positive Wirkungen auf. Die Festlegungen sollen einen Beitrag zur Verringerung von Lärm und weiteren Umweltbelastungen, insbesondere auch auf das Schutzgut Mensch einschließlich menschl. Gesundheit leisten. Sie sind langfristig geeignet, zum Abbau von Umweltbeeinträchtigungen beizutragen.
- **Radverkehr (Kapitel 5.1.5):** Die Festlegungen zur Förderung des Radverkehrs sowie zum Schutz der Radwege gegenüber anderen Nutzungen sind im Hinblick auf ihre Wir-

kung zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität gesamtregional klar positiv zu bewerten. Lediglich der Ausbau der Radwegeinfrastruktur kann, sofern er nicht auf vorhandenen Trassen erfolgt, lokal negative Umweltwirkungen auf die Schutzgüter Flächen/Boden sowie Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft mit sich bringen. Schutzgüterübergreifend sind in Zusammenhang mit der Wechselwirkung der Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs positive Auswirkungen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung und ressourcenschonenden Inanspruchnahme des Raumes festzustellen. Die Festlegungen sollen einen Beitrag zur Verringerung von Umweltbelastungen leisten. Sie sind mittelfristig geeignet, zum Abbau von Umweltbeeinträchtigungen beizutragen.

- **Binnenschifffahrt und Häfen (Kapitel 5.1.6):** Eine Verlagerung von LKW-Güterverkehr auf den umweltfreundlicheren Schiffsverkehr ist positiv zu werten. Von der bestehenden Fahrgastschifffahrt ausgehend sind keine neuen negativen Umweltauswirkungen erwartbar. Insbesondere die Festlegungen zum Hafen sollen einen Beitrag zur Verringerung von Umweltbelastungen leisten. Nachfolgend zu konkretisierende und zu bewertende Ausbaumaßnahmen können mit Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, einschließlich menschl. Gesundheit (Lärmemissionen), Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt sowie Landschaft und Fläche/Boden und Wasser einhergehen. Sie sind zugleich langfristig geeignet, zum Abbau von Umweltbeeinträchtigungen, insbesondere im Hinblick auf die Reinhaltung der Luft, beizutragen. Schutzgüterübergreifend sind in Zusammenhang mit der Wechselwirkung der Reduzierung des Güterverkehrs auf der Straße positive Auswirkungen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung und ressourcenschonenden Inanspruchnahme des Raumes festzustellen.
- **Luftverkehr (Kapitel 5.1.7):** Auch wenn kein Neubau von Flugplätzen in den Festlegungen enthalten ist, führt der Bestandsschutz und Ausbau zu weiter anhaltenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit und Luft/Klima durch den vergleichsweise umweltschädlichen Luftverkehr. Die Wirkung der diesbezüglichen Festlegungen ist daher insgesamt als negativ einzuschätzen, die aufgrund der begrenzten Kapazitäten und der überwiegend freizeitbezogenen Nutzung jedoch als nicht erheblich eingeschätzt wird. Durch die Festlegungen ergibt sich keine Umweltbeeinträchtigung, die über die der Festlegungen des bestehenden Regionalplankapitels und die Festlegungen des Kapitels 4.5.5 LEP hinausgeht.
- **Aufhebung von Festlegungen:** Die bisherigen Festlegungen der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ (Kapitel in Kraft getreten am 11.09.2009) und 5.1 „Mobilität“ (Kapitel in Kraft getreten am 04.11.2008) werden mit der Neufassung beider Kapitel aufgehoben. Mit der vorliegenden Regionalplanänderung ist auch die Aufhebung der Darstellung „Siedlungsentwicklung in diese Richtung auszuschließen“ verbunden, da im LEP keine Rechtsgrundlage mehr für diese Festlegung besteht. Im Kapitel 5.1 entfallen insbesondere die konkreten Straßenausbaumaßnahmen in den Festlegungen. Dies hat keine negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter.

Nennenswerte negative **Wechselwirkungen** zwischen den Schutzgütern sind bei keiner Festlegung der vorliegenden Regionalplanfortschreibung zu erwarten.

4. Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der 19. Verordnung zur Änderung des Regionalplans Bayerischer Untermain wurde ein Beteiligungsverfahren gemäß Art. 16 BayLplG durchgeführt. Das Verfahren wurde mit Schreiben vom 16.09.2025 eingeleitet. Hierbei wurden die beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange aufgefordert, bis zum 20.10.2025 eine Stellungnahme zum Entwurf der Teilfortschreibung des Regionalplans abzugeben. Parallel dazu wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Art. 16 Abs. 3 BayLplG durchgeführt. In der Zeit vom 19.09.2025 bis 20.10.2025 lagen die vollständigen Unterlagen – Regionalplanentwurf, Begründung, relevante Karten und Umweltbericht (Art. 15 Abs. 1 BayLplG) – zur öffentlichen Einsichtnahme aus. Die Auslegung erfolgte bei den Landratsämtern Miltenberg und Aschaffenburg (RPV Bayerischer Untermain), der kreisfreien Stadt Aschaffenburg sowie der Regierung von Unterfranken. Zudem waren die Unterlagen während des genannten Zeitraums online auf den Webseiten der Regierung von Unterfranken und des Regionalen Planungsverbands Bayerischer Untermain zugänglich. Die Modalitäten der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in den Amtsblättern der beteiligten Landkreise, der kreisfreien Stadt Aschaffenburg sowie im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken rechtzeitig bekannt gegeben.

Über ein speziell eingerichtetes Online-Beteiligungstool bestand die Möglichkeit, Hinweise und Anregungen auch digital einzureichen. Zusätzlich konnten Stellungnahmen schriftlich oder per E-Mail übermittelt werden. Die Bürgerinnen und Bürger sowie die Kommunen wurden im Vorfeld über die ortsübliche Bekanntmachung hinaus umfangreich über die Beteiligungsmöglichkeiten informiert, u.a. durch Veröffentlichungen in regionalen Medien.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden bei 373 direkt beteiligten Stellen insgesamt 86 Stellungnahmen eingereicht: Der Rücklauf entsprach wie folgt (Rücklauf / beteiligt): 28 / 67 Verbandsmitglieder, 33 / 228 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, 14 / 47 benachbarte Planungsträger und Nachbarregionen sowie 10 / 31 Bundesstellen. Es ging zudem eine Stellungnahme aus der Öffentlichkeit ein.

Auswertung und fachliche Anpassungen

Alle während der Auslegungsfrist eingegangenen Hinweise, Anregungen und Bedenken wurden im Rahmen der Abwägung sorgfältig geprüft und entsprechend ihrer Relevanz in die Entscheidungsfindung einbezogen. Die Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen wurde systematisch dokumentiert; Die einzelnen Änderungen, die geäußerten Belange sowie der Umgang damit sind jeweils transparent und detailliert der Synopse der Abwägung zum Beteiligungsverfahren zu entnehmen. Sie werden deshalb, auch aufgrund des Umfangs des Verfahrens, nicht erneut in der vorliegenden Zusammenfassung einzeln abgebildet. Die Synopse zeigt die vorgebrachten Belange jeder Stellungnahme auf und wägt diese entsprechend ab, sodass der Umgang mit den vorgebrachten Belangen nachvollziehbar dargestellt ist.

Das Abwägungsverfahren erfolgte stufenweise und systematisch entlang der gesetzlichen Vorgaben und der zentralen regionalen Belange. Nachfolgend wird anhand der Kapitelstruktur der Umgang mit den eingegangenen Stellungnahmen und evtl. Auswirkungen auf die Schutzgüter dargestellt.

Strategische Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.1):

Vereinzelte Einwände kommunaler Seite forderten mehr Spielraum bei der Ausweisung von gewerblicher Baufläche für kleine ländliche Gemeinden, die der organischen Siedlungsentwicklung unterliegen. Daraufhin wurden in den Begründungen der Ziele 3.1.1-03 und -04 geringfügige zusätzliche Möglichkeiten ergänzt, sodass sie weniger restriktiv sind. Ungünstige Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche / Boden sind in gewissem Umfang durch die Änderung denkbar, da durch die Lockerungen mehr Flächenneuanspruchnahme möglich wird. Konkrete Umweltauswirkungen der Flächeninanspruchnahme können erst im Rahmen der nachfolgenden kommunalen Bauleitplanung bewertet werden. Konkrete bauliche Maßnahmen gehen jedoch mit der Festlegung per se nicht einher. Die grundsätzliche, den Flächenverbrauch einschränkende Wirkweise der Ziele hat sich nicht geändert, erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche sind durch die Änderung nicht zu erwarten.

Räumliche Gliederung der Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.2):

Zwei kommunale Einwände forderten eine Klarstellung zum Verhältnis zwischen Ziel 3.1.2-02 und Grundsatz 3.1.5-03, aus welcher hervorgeht, dass auch solche Bestandsgrundstücke als bebaubare Innenentwicklungspotenziale gelten, die temporär als Blüh- oder Streuobstwiese genutzt werden. Eine Konkretisierung der Bedeutung der beiden Festlegungen wird daraufhin in die Fortschreibungsunterlagen eingepflegt. Sie basiert auf der Begründung zu 3.2 LEP, ihr Wortlaut kann in der Abwägung zu ID29 und ID109 nachgelesen werden. Das Schutzgut Klima / Luft wird durch den Einwand berührt, jedoch ergeben sich keine zusätzlichen negativen Auswirkungen aus der Änderung, da lediglich Klarstellungen von bereits vorgesehenen Inhalten erfolgen.

Der Einwand einer Kommune fordert die Streichung der Hauptsiedlungsbereiche (1.000 Meter-Radius) in Ziel 3.1.2-01. Gemäß dem Einwander widerspreche das Ziel der Schaffung von Wohnraum und gefährde die Wohnraumversorgung der Bevölkerung massiv. Der Einwand tangiert somit das Schutzgut Mensch einschl. der menschlichen Gesundheit. Dem Einwand kann mit Verweis auf das LEP, das REMOSI-Gutachten und auf bereits bestehende Ausnahmen zum Ziel nicht gefolgt werden, Änderungen an den Festlegungen ergeben sich nicht. Die genauen Argumente sind der Abwägung zu ID109 zu entnehmen. Negative Auswirkungen auf das genannte Schutzgut ergeben sich nicht.

Ein Verband schlägt mit seinem Einwand eine strengere Formulierung für Grundsatz 3.1.2-03 bzgl. der Zersiedelung der Landschaft vor. Er betrifft die Schutzgüter Landschaft sowie Fläche / Boden. Dem Einwand kann nicht gefolgt werden, da der Formulierungsvorschlag den laut StMWi geltenden Regelungen für Grundsätze der Raumordnung widerspricht. Negative Auswirkungen auf das genannte Schutzgut ergeben sich nicht.

Siedlungsdichte und bedarfsgerechte Wohnstrukturen (Kapitel 3.1.3):

Vereinzelte Einwände von kommunaler Seite argumentieren, dass durch die neu eingeführten Mindestwohndichten die gemeindliche Gestaltungsfreiheit bei der Ausweisung von Baugebieten eingeschränkt

werde, was abgelehnt werde. Ein Verband kritisiert, dass ggf. die Nutzungsmöglichkeiten der Grundstücke zum Nachteil der Eigentümer eingeschränkt werden. Die Einwände betreffen das Schutzgut Fläche / Boden, weil durch sie gefordert wird, dass die Vorgaben zur effizienten Flächennutzung durch verdichtetes Bauen gelockert werden. Änderungen an der Festlegung ergeben sich durch die Einwände nur begrenzt, indem eine bereits in der Begründung enthaltene Ausnahme von Ziel 3.1.3-01 näher konkretisiert wird (vorhandene hohe Dichte in bestehenden Wohngebieten). Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche sind dadurch nicht oder nur in sehr geringem Umfang zu erwarten, da sich an der Festlegung und ihrer Wirkweise grundsätzlich nichts ändert.

Der genannte Verband gibt in seiner Stellungnahme überdies zu bedenken, dass starre Verdichtungsziele die Wohnqualität mindern und Nachbarschaftskonflikte hervorrufen können; er fordert mehr Gestaltungsspielraum. Der Einwand tangiert das Schutzgut Mensch einschl. der menschlichen Gesundheit. Änderungen an der Festlegung ergeben sich auf Basis dessen jedoch nicht. Das Erfordernis zur vorliegenden Festlegung von Mindestwohndichten, die auch ausreichende Ausnahmen und Spielräume vorsieht, ist der Abwägung zu ID015 zu entnehmen. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind nicht zu erwarten.

Gewerbliche Siedlungsentwicklung (Kapitel 3.1.4):

Ein Verband schlägt mit seiner Einwendung strengere bzw. ausführlichere Formulierungen für die Grundsätze 3.1.4-02 und -03 vor. Zudem wird die Vorgabe einer Netto-Null-Versiegelung gefordert. Der Einwand betrifft die Schutzgüter Klima / Luft, Boden und Fläche. Dem Einwand kann nicht gefolgt werden, Änderungen an den Festlegungen ergeben sich nicht. Die Gründe dafür sind der Abwägung zu ID037 zu entnehmen. Negative Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter ergeben sich nicht.

Klimaanpassung (Kapitel 3.1.5):

Eine Behörde forderte die Ergänzung des Grundsatzes 3.1.5-01 um die Aspekte Waldschäden und pauschale Siedlungsabstände zu Wald. Diese Stellungnahme betrifft die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt; Luft und Klima sowie Landschaft. Mit Verweis auf das bereits bestehende Kapitel „Forstwirtschaft“ im Regionalplan 1 sowie auf bereits geltende naturschutzfachliche Ausgleichserfordernisse gem. BayNatSchG wurde von einer Ergänzung abgesehen. Das Kapitel „Siedlungsstruktur“ ist nicht dazu geeignet, weitere forstwirtschaftliche Festlegungen zu treffen. Negative Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter ergeben sich nicht.

Der Einwand eines Verbandes schlägt eine strengere Formulierung für Grundsatz 3.1.5-04 vor. Er betrifft das Schutzgut Klima / Luft, da die Festlegung auf Kaltluftleitbahnen Bezug nimmt. Dem Einwand kann nicht gefolgt werden, da der Formulierungsvorschlag den laut StMWi geltenden Regelungen für Grundsätze der Raumordnung widerspricht. Negative Auswirkungen auf das genannte Schutzgut ergeben sich nicht.

Mobilitätsknoten und Ankerpunkte (Kapitel 5.1.1): Hierzu ergaben sich keine umweltrelevanten Einwände oder Hinweise.

Schieneinfrastruktur (Kapitel 5.1.2): Hierbei wurde insbesondere das Schutzgut Mensch, einschl. menschl. Gesundheit thematisiert sowie das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Landschaft und das Schutzgut Fläche/Boden und Kulturdenkmäler. Einzelne Einwender von kommunaler Seite argumentieren, dass Lärmschutz im regionalplanerischen Konzept nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Daher wurde die Begründung zu den Festlegungen der Schieneinfrastruktur um Hinweise zum Lärmschutz ergänzt. Die Nennung je eines Trägers öffentlicher Belange zu den Aspekten der naturschutzfachlichen Wertigkeit von stillgelegten Schienenstrecken, der Flächenversiegelung bzw. Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Böden und ein Denkmalbelang wurden zur Kenntnis genommen. Zu allen vorgenannten Punkten besteht jedoch seitens des Planungsverbandes keine Regelungskompetenz, gesetzliche Vorgaben sind in nachfolgenden Genehmigungsverfahren sicherzustellen. Negative Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter ergeben sich nicht.

Öffentlicher Personennahverkehr (Kapitel 5.1.3): Hierzu ergaben sich keine umweltrelevanten Einwände oder Hinweise.

Straßeninfrastruktur (Kapitel 5.1.4): Hierbei wurde insbesondere das Schutzgut Fläche/Boden sowie das Schutzgut des Wassers i.V.m. mit dem Schutz des Menschen einschl. der menschlichen Gesundheit: Trinkwasserversorgung eingebracht, sowie das Schutzgut Mensch einschl. der menschlichen Gesundheit im Hinblick auf Lärmemissionen. Daher wurde die Begründung zu den Festlegungen der Straßeninfrastruktur um Hinweise zum Lärmschutz ergänzt. Der Einwand eines Trägers öffentlicher Belange und einer kommunalen Gebietskörperschaft, dass der Trinkwasserschutz nicht ausreichend Berücksichtigung finde, wurde zur Kenntnis genommen, ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Festlegungen. Im Zuge der jeweiligen auf den Regionalplan nachfolgenden Planungsverfahren werden die Träger öffentlicher Belange gehört, was regelmäßig auch im Hinblick auf die Umweltschutzgüter, wovon die Trinkwasserbelange fallen, zu optimierten Standorten und Trassen führt. Im Kapitel 2.4 „Wasser“ des Umweltberichts wurde die Beschreibung des aktuellen Zustands des Grundwassers in der Region um Information zum Trinkwasserschutz ergänzt. Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind durch die Änderung nicht zu erwarten.

Radverkehr (Kapitel 5.1.5): Hierbei wurde insbesondere auf das Schutzgut Fläche/Boden hingewiesen. Ein Einwender kritisiert, dass für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten auf Grund besonderer Anforderungen an die Breite der Wege eine erhöhte Flächeninanspruchnahme zu befürchten sei. Konkrete Umweltauswirkungen der Flächeninanspruchnahme können erst im Rahmen der nachfolgenden kommunalen Planungen ermittelt werden. Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche sind durch die Änderung nicht zu erwarten.

Binnenschifffahrt und Häfen (Kapitel 5.1.6): Hierbei wurde insbesondere auf das Schutzgut Fläche/Boden und Klima hingewiesen. Zwei Kommunen argumentierten, dass der Hafen bereits ein stark versiegelter Bereich und ein Hitze hotspot sei, so dass ein weiterer Ausbau unter Gesichtspunkten der Mehrfachnutzung von Fläche und der Klimaanpassung erfolgen sollte. Dieser Argumentation wurde gefolgt und die Begründung zu den Festlegungen 5.1.6 um diese Gesichtspunkte ergänzt. Auf Grund des geringen Umgriffs des Hafengebietes sind keine zusätzlichen erheblichen Auswirkungen auf die vorgenannten Schutzgüter zu erwarten.

Luftverkehr (Kapitel 5.1.7): Hierzu ergaben sich keine umweltrelevanten Einwände oder Hinweise.

Kapitelübergreifend: Es ging ein behördlicher Hinweis zur EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur (EU-V 2024/ 1991) ein. Diese sei im Hinblick auf den Erhalt und die Entwicklung städtischer Ökosysteme zu beachten. Der Hinweis betrifft das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt. Eine stärkere Einbeziehung der WVO war für die vorliegende regionalplanerische Fortschreibung allerdings nicht möglich, die Gründe dafür sind der Abwägung zu ID029 zu entnehmen. Änderungen an den Unterlagen ergaben sich nicht, zusätzliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut sind nicht erwartbar.

Die Hinweise wurden entsprechend der Stellungnahmen zum Kapitel 5.1 „Mobilität“ und Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ größtenteils in den Begründungen zu den jeweiligen Kapiteln aufgenommen. Darüber hinaus wurde die Gewichtung bzw. Bewertung im Umweltbericht überprüft und daraufhin Aussagen zu Schutzgütern in der zusammenfassenden Erklärung ausdifferenziert. Es ergaben sich jedoch im Ergebnis keine Änderungen an der Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen.

5. Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen

Planungsgemäß erfolgt die laufende Dokumentation und Überwachung raumbedeutsamer Entwicklungen und Umweltwirkungen durch die Landesplanungsbehörde und weitere Fachstellen im Rahmen des Rauminformationssystems gemäß Art. 31 BayLplG. Konkrete Monitoring-Auflagen für Einzelvorhaben werden im nachgeordneten Genehmigungsverfahren festgelegt, um den gesetzlichen Anforderungen auch in der Umsetzung gerecht zu werden.

Die zuständige höhere Landesplanungsbehörde und der Regionale Planungsverband Bayerischer Untermain wirken darauf hin, dass nach Maßgabe der jeweiligen fachplanungsgesetzlichen Raumordnungsklauseln bzw. nach Art. 3 BayLplG die Ziele der Raumordnung beachtet sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigt werden.

Weiter besteht eine gegenseitige Mitteilungs- und Auskunftspflicht zwischen öffentlichen und privaten Planungsträgern und den Landesplanungsbehörden (Art. 30 BayLplG). Gemäß Art. 29 BayLplG sind die Träger der Landes- und Regionalplanung auch aufgefordert, mit den maßgeblichen öffentlichen Stellen und Personen des Privatrechts zusammenzuarbeiten oder auf die Zusammenarbeit dieser Stellen und Personen hinzuwirken. Die den Landesplanungsbehörden nachgeordneten Behörden nehmen zudem Monitoraufgaben im Rahmen ihrer Aufsichtsfunktion bei Genehmigungsverfahren wahr. Damit ist ebenenspezifisch hinreichend gewährleistet, dass die durch die Regionalplanfortschreibung ausgelösten raumbedeutsamen Tatbestände und Entwicklungen fortlaufend erfasst, bewertet und überwacht werden.

6. Fazit

Mit der Fortschreibung der Kapitel 3.1 „Siedlungsstruktur“ und 5.1 „Mobilität“ des Regionalplans Bayerischer Untermain wird eine moderne und regional abgestimmte Grundlage für eine zukunftsfähige,

nachhaltige, klimafreundliche und ressourcenschonende Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung geschaffen und die systematische Berücksichtigung der Schutzgüter gewährleisten. Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Rechtssicherheit. Das umfangreiche Beteiligungsverfahren, umfassende fachliche Abwägungen und gezielte Anpassungen gewährleisten eine ausgewogene Berücksichtigung aller Belange und schaffen die Grundlage für eine verlässliche Umsetzung einer integrierten Siedlungsplanung und Region der kurzen Wege.