

A Grundlagen

1 Einleitung

1.1 Anlass und Auftrag

Mit Fertigstellung der Bundesautobahn A 71 zwischen Schweinfurt und Erfurt bis spätestens 2006 werden sich die Entwicklungsvoraussetzungen und Standortbedingungen in der Region Main-Rhön gravierend verändern. Die Region rückt endgültig aus dem Verkehrsschatten des früheren Zonenrandgebiets und gewinnt eine zentrale Lage in der Bundesrepublik Deutschland. Zusammen mit dem schon vollzogenen Lückenschluss der Bahnlinie von Schweinfurt nach Erfurt und dem nach der Wiederherstellung der Einheit Deutschlands vollzogenen beschleunigten Ausbau der Maintalautobahn A 70 gelten neue Rahmendeterminanten für die Region Main-Rhön. Mit der verbesserten Erreichbarkeit von Mittel- und Osteuropa und mit dem in Gang gesetzten Erweiterungsprozess der Europäischen Union durch die mittel- und osteuropäischen Länder verändern sich die Wettbewerbsbedingungen in den Bereichen Wirtschaft und Arbeitsmarkt sowie bezüglich der Verkehrsströme zusätzlich. Von allen diesen Veränderungen können für die Region Main-Rhön vor allem neue Entwicklungschancen erwartet werden, die es zu nutzen gilt. Doch können auch Fehlentwicklungen nicht ausgeschlossen werden, denen möglichst früh zu begegnen ist.

Um eine fundierte qualitative und quantitative Beurteilungsgrundlage für die absehbaren Veränderungsprozesse in struktureller und räumlicher Hinsicht zu erhalten und um auf dieser Grundlage frühzeitig auf regionaler, kommunaler und fachlicher Ebene die notwendigen Weichenstellungen vornehmen zu können, haben das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, die Landkreise Bad Kissingen und Rhön-Grabfeld sowie der Regionale Planungsverband Main-Rhön im Herbst 2002 ein Teilraumgutachten zur Erstellung des raumordnerischen Entwicklungskonzepts „A 71 - IMPULS FÜR MAIN-RHÖN, ENTWICKLUNGSSACHSE ALS KOOPERATIONSRAUM“ in Auftrag gegeben. Auftragnehmer dieses Teilraumgutachtens ist ein Gutachterteam, dem das Büro für Städtebau und Architektur Dr. Hartmut Holl, Würzburg, das Büro Kling-Consult, Krumbach, die Universität Regensburg, Lehrstuhl für Wirtschaftsgeographie und Tourismusforschung, sowie das Büro INGEVOST, Planegg, angehören.

Entlang der Entwicklungsachse im Zuge der A 71 hat sich ein Kooperationsraum aus insgesamt 46 Städten und Gemeinden gebildet, welche das Teilraumgutachten und dessen Umsetzung in einer gemeinsamen Erklärung und unter entsprechender finanzieller Eigenbeteiligung nachdrücklich befürwortet haben. Die Initiative wird vom Regionalen Planungsverband Main-Rhön und seinen davon betroffenen Mitgliedern getragen und vom Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, von der Regierung von Unterfranken und der Direktion für Ländliche Entwicklung Würzburg ausdrücklich begrüßt und in ihrer Vorbereitung, Erarbeitung und Umsetzung personell, organisatorisch, inhaltlich und finanziell unterstützt.

1.2 Zielsetzung

Das Teilraumgutachten A 71 soll als Dach- bzw. Rahmengutachten Orientierung geben für nachgeordnete Konzepte, Planungen und Projekte. Zunächst und unmittelbar betroffen sind die anlaufenden Unternehmensflurbereinigungen entlang der A 71. Zu verweisen ist hier insbesondere auf die Unternehmensflurbereinigungen im Bereich der Gemeindegruppe im „Oberem Werntal“, für die bereits ein interkommunales Entwicklungskonzept (IKEK) im Auftrag der Direktion für Ländliche Entwicklung Würzburg, des Verbandes für Ländliche Entwicklung in Unterfranken sowie der beteiligten Kommunen (Gemeinden Bergrheinfeld, Euerbach, Gel-

dersheim, Niederwerrn, Oerlenbach, Poppenhausen und Wasserlosen sowie Markt Werneck) erarbeitet wurde. Hinzu kommen die Unternehmensflurbereinigungen in zwei weiteren Teilräumen in den Landkreisen Bad Kissingen (Gemeindeguppe „Zwischen Lauer und Wern“) und Rhön-Grabfeld, in denen ebenfalls jeweils ein interkommunales Entwicklungskonzept (IKEK) angestrebt wird.

Im Kooperationsraum sollen des Weiteren auch die Maßnahmen der Städtebauförderung und der Dorferneuerung aufeinander abgestimmt und koordiniert werden. Für die gemeindliche Bauleitplanung, die im Hinblick auf den Bau der A 71 schon neue Ansätze sucht und umzusetzen begonnen hat, gibt es Abstimmungsbedarf. Gleiches gilt für das gesamte Umfeld der Infrastruktur und der Wirtschaft im Kooperationsraum. Inhaltlicher Leitsatz des Teilraumgutachtens soll die regionale Kooperation sein. Sie soll Ideen, Zielvorstellungen und Handlungsanleitungen aus regionaler Sicht entwickeln und damit auch einen Beitrag leisten für die Fortschreibung des Regionalplans und für die Teilräume der Region.

Grundsätzlich besteht die Zielsetzung, den bislang strukturell benachteiligten Kooperationsraum entsprechend seiner spezifischen Begabungen zu entwickeln. Dies heißt, dass die kooperierenden Städte und Gemeinden in einem zielgerichteten Zusammenwirken die Chance erhalten sollen, ihre spezifischen, sich nach landschaftlicher, historischer, ökonomischer und kultureller Eigenart unterscheidenden, sich interkommunal jedoch ergänzenden Stadt- und Gemeindeprofile zu entwickeln. Die endogenen Entwicklungsanlagen der einzelnen Städte und Gemeinden sollen dabei zu einer Gesamtqualität gebündelt werden, die über den Kooperationsraum ausstrahlt.

2 Methodik und Beteiligung der regionalen Akteure

Das Teilraumgutachten ist in fünf wesentliche, aufeinander aufbauende Arbeitsschritte gegliedert:

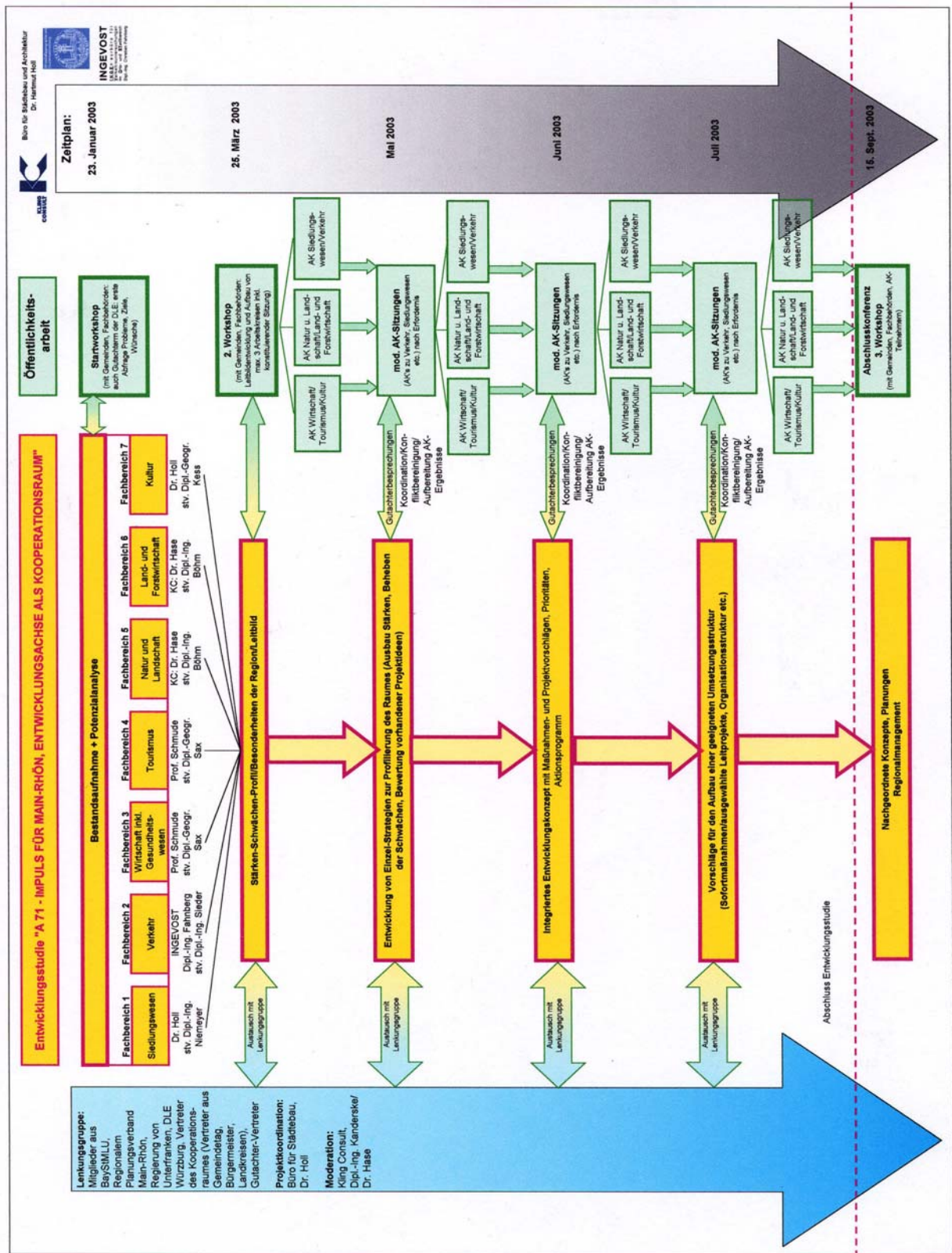
- Bestandsaufnahme und Bewertung, gegliedert nach Fachbereichen
- Stärken-Schwächen-Analyse, gegliedert nach Fachbereichen
- Erarbeitung von Entwicklungsleitlinien, gegliedert nach Fachbereichen
- Erarbeitung eines integrierten Entwicklungskonzepts mit mehreren Projektvorschlägen
- Erarbeitung von Vorschlägen für den Aufbau einer geeigneten Organisationsstruktur zur Umsetzung von Projekten

Im Rahmen einer problemorientierten, sektoralen Bestandsaufnahme wurde zunächst eine fachspezifische Bestandsbewertung durchgeführt, aus der für jeden Fachbereich ein Stärken-Schwächen-Profil erstellt wurde. Aufbauend hierauf wurden Entwicklungsleitlinien für den Kooperationsraum erarbeitet und die Schwerpunkte der zukünftigen räumlichen Entwicklung aus der jeweiligen fachspezifischen Sicht festgelegt. In Anlehnung an diese Entwicklungsschwerpunkte wurden mehrere Projektvorschläge erarbeitet, die auf den Ausbau vorhandener Stärken und das Beheben von Schwächen zielen und schließlich in ein integriertes Entwicklungskonzept mit aufeinander abgestimmten Maßnahmen- und Projektvorschlägen mit entsprechender Prioritätensetzung münden. Dieses integrierte Entwicklungskonzept wurde ergänzt durch Vorschläge für den Aufbau einer geeigneten Organisationsstruktur zur Umsetzung von Projekten.

Um in dem knappen Zeitrahmen des Teilraumgutachtens, bei einer Vielzahl an teilnehmenden Gemeinden, zu befriedigenden Arbeitsergebnissen zu kommen, erfolgte die Erarbeitung des Teilraumgutachtens in Gestalt eines interaktiven Prozesses unter intensiver Einbindung und Vernetzung aller Beteiligten (Auftraggeber, Fachgutachter, Gemeinden, Fachbehörden). Dabei war der sog. moderierte Planungsprozess von wesentlicher Bedeutung. Durch Schaffung eines kreativen Milieus mittels bottom-up-Prinzip und aktiv gestalteter Dialogplanung in Arbeitskreisen und moderierten Workshops sollten einvernehmliche und abgestimmte Problemlösungen durch die betroffenen Akteure erzielt werden. Deren Beteiligung am Planungsprozess erfolgte dabei in folgenden Schritten (vgl. Abb. A 2/1):

- Durchführung eines **Startworkshops** mit Vertretern aller am Kooperationsraum beteiligter Gemeinden und ausgewählter Fachbehörden (inkl. der von der DLE beauftragten Gutachter): Dieser Workshop beinhaltete die Vorstellung des geplanten Vorgehens von Seiten der Gutachter (inkl. Nennung von Ansprechpartnern, „Hotline“ etc.) sowie eine erste Abfrage von Problemen, Zielen und Wünschen der am Planungsprozess Beteiligten
- Durchführung eines **2. Workshops** mit den beteiligten Akteuren: Im Rahmen dieses Workshops erfolgte die Vorstellung der bis dahin abgeschlossenen gutachterlichen Bestandsaufnahme unter Benennung der bestehenden Stärken und Schwächen des Kooperationsraumes. Weiter beinhaltete dieser Workshop die Erarbeitung von Leitbildvorstellungen durch die Workshopteilnehmer sowie den Aufbau von drei Arbeitskreisen (inkl. konstituierender Sitzung). Dabei handelte es sich um die Arbeitskreise
 - Natur und Landschaft / Land- und Forstwirtschaft
 - Wirtschaft / Tourismus / Kultur
 - Siedlungswesen / Verkehr

Abb. A 2/1: Planungsprozess



Quelle: Kling-Consult

- Durchführung moderierter **Arbeitskreissitzungen**: Durchgeführt wurden drei Sitzungstermine für jeden Arbeitskreis, wobei die moderierenden Gutachter jeweils einen informativen Input als Arbeitsgrundlage für die Arbeitskreisteilnehmer lieferten und die im Rahmen der Arbeitskreissitzungen ermittelten Ergebnisse in ihre weitere Planungsarbeit einfließen ließen. Inhalte und Ziele der Arbeitskreissitzungen sind der Abb. A 2/2 zu entnehmen
- Durchführung einer **Abschlusskonferenz (3. Workshop)** mit den beteiligten Akteuren: Diese Abschlusskonferenz diente der Vorstellung des integrierten Entwicklungskonzepts und der Umsetzungsstruktur, der sich eine Diskussion über die ausgearbeiteten Ergebnisse anschloss. Im Rahmen der Abschlusskonferenz geäußerte letzte Anregungen wurden im Endbericht berücksichtigt

Ergänzend zu dem beschriebenen Beteiligungsverfahren wurden im Vorfeld und während der Bestandsaufnahme sowie im Rahmen des nachfolgenden Planungsprozesses weitere Beteiligungsschritte durchgeführt. Zu nennen sind hierbei:

- Schriftliche Befragung der im Kooperationsraum zusammengeschlossenen Städte und Gemeinden sowie der relevanten Träger öffentlicher Belange zu den Stärken und Schwächen des Kooperationsraumes, möglichen zukünftigen Entwicklungslinien, gemeindlichen Potenzialen, gemeindlichen Erwartungen und denkbaren Kooperationen im Dezember 2002 / Januar 2003
- Schriftliche Befragung der beteiligten Städte und Gemeinden zum jeweils vorhandenen Baulandangebot im März 2003
- Schriftliche Befragung der Kulturreferenten der Landkreise Bad Kissingen und Rhön-Grabfeld zum Kulturangebot des Kooperationsraumes im März 2003
- Vertiefende Einzelgespräche von Vertretern des Gutachterteams mit den Bürgermeistern der beteiligten Städte und Gemeinden seit Januar 2003
- Informelle Gespräche von Vertretern des Gutachterteams mit Vertretern von Fachbehörden seit Januar 2003
- Fachgespräche zum Thema Verkehr im Juli und August 2003 mit Vertretern verkehrlicher Fachbehörden (Autobahndirektion, Straßenbauamt)

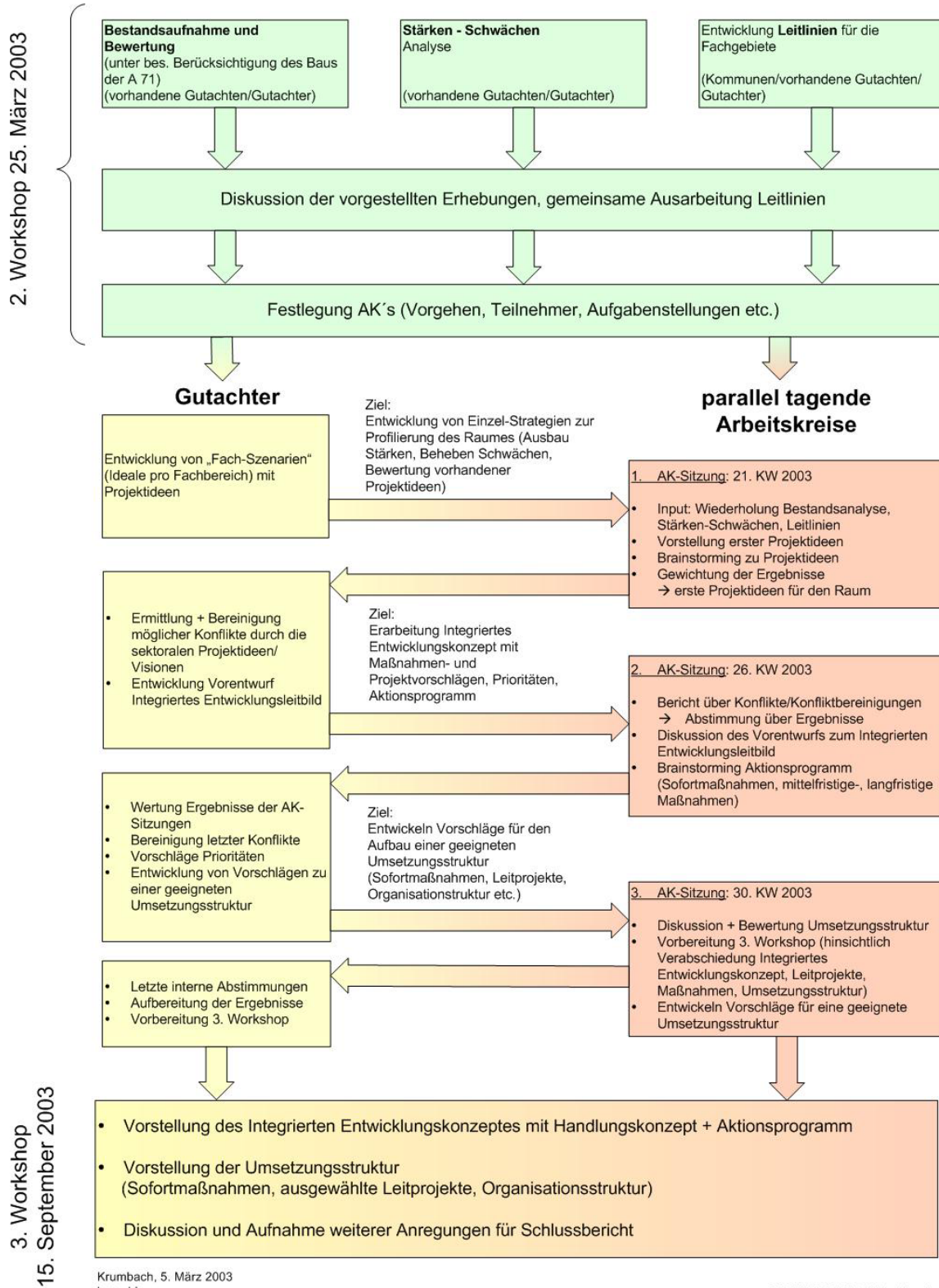
Insgesamt wurde der Planungsprozess begleitet durch mehrere Treffen der Lenkungsgruppe, deren Aufgabe die Steuerung und Koordinierung der einzelnen Schritte zur Erstellung des Teilraumgutachtens war. Der Lenkungsgruppe gehörten Mitglieder des Bayerischen Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen, des Regionalen Planungsverbandes Main-Rhön, der Regierung von Unterfranken und der Direktion für Ländliche Entwicklung Würzburg sowie Vertreter des Kooperationsraumes (Bürgermeister, Vertreter der Landkreise) und des Gutachterteams an.

Des Weiteren fanden regelmäßige Treffen des Gutachterteams zum Zwecke des internen Informationsaustauschs sowie der Beratung über die in den Workshops und Arbeitskreisen erzielten Ergebnisse statt.

Abb. A 2/2: Arbeitsschritte

IMPULS A 71

**Entwicklungsstudie A71
- Leitfaden Arbeitsschritte -**



Quelle: Kling-Consult

Abb. A 2/3: 2. Workshop am 25.03.2003 in Werneck



Abb. A 2/4: 3. Workshop am 15.09.2003 in Bad Bocklet



Abb. A 2/5: Arbeitskreis-Sitzung “Natur und Landschaft / Land- und Forstwirtschaft”



Abb. A 2/6: Arbeitskreis-Sitzung “Siedlungswesen / Verkehr”



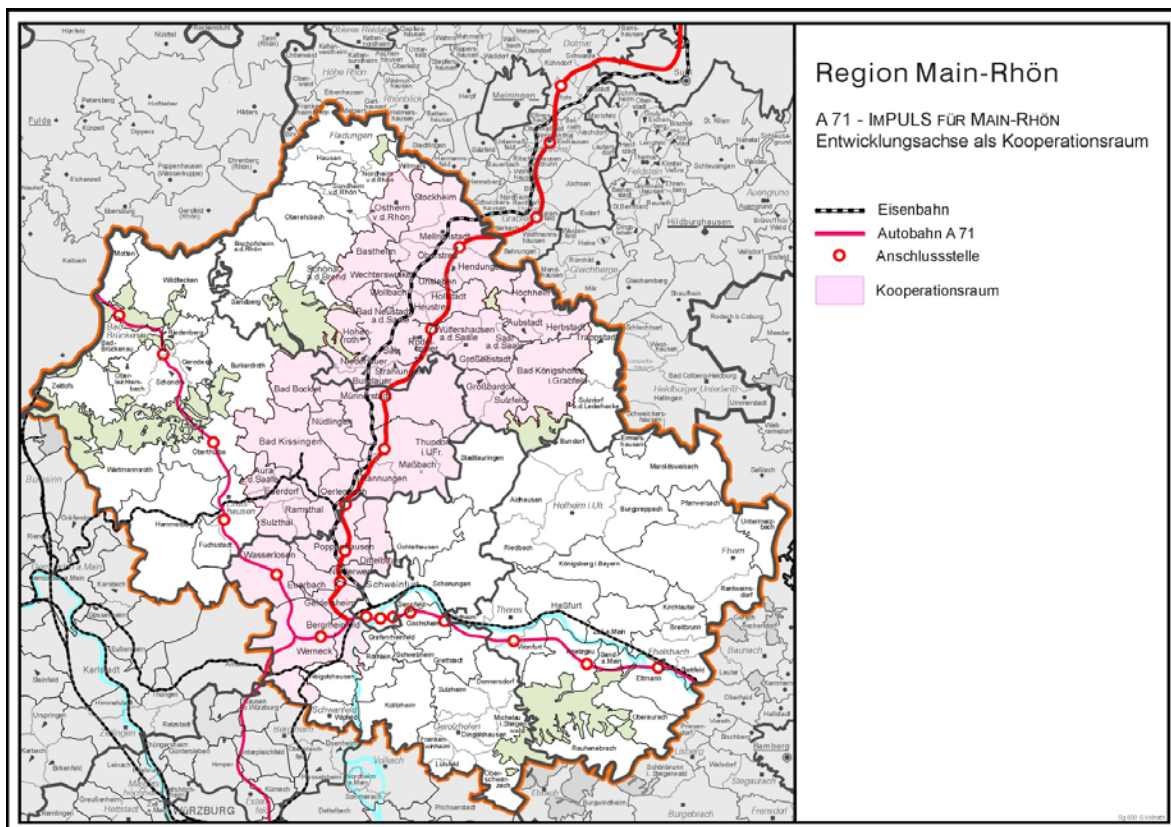
3 Kurzcharakteristik des Kooperationsraumes

Lage im Raum / Raumstruktur

Der im Teilraumgutachten zu behandelnde Kooperationsraum liegt im Norden des bayerischen Regierungsbezirks Unterfranken in der Planungsregion Main-Rhön (3). Er wies in der Vergangenheit aufgrund seiner relativ großen Entfernung zu größeren Ballungsräumen und seiner bislang schwachen Anbindung an das bundesdeutsche Fernverkehrsnetz eine eher periphere Lage auf. Dies galt insbesondere für den nördlichen Teil des Kooperationsraumes, der aufgrund seiner jahrzehntelangen Randlage in unmittelbarer Nähe zur ehemaligen innerdeutschen Grenze nur wenige Entwicklungsimpulse erfahren hat. Nach Aufhebung der deutschen Teilung vor rund 14 Jahren ist der Kooperationsraum in die Mitte Deutschlands gerückt. Auch im europäischen Kontext hat der Kooperationsraum nach Öffnung des Eisernen Vorhangs eine zentrale Lage zurückgewonnen. Damit bestehen heute für den Kooperationsraum deutlich bessere Entwicklungsvoraussetzungen, auch wenn im Norden des Kooperationsraumes noch nicht alle strukturellen Probleme beseitigt werden konnten. Als nachteilig erweist sich heute für diesen nördlichen Teilraum insbesondere das wirtschaftliche Fördergefälle zum benachbarten neuen Bundesland Thüringen. Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) weist daher den Norden des Kooperationsraumes als ländlichen Teilraum aus, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll. Dagegen zählt der wirtschaftlich stärker entwickelte Süden des Kooperationsraumes gemäß LEP zum allgemeinen ländlichen Raum sowie teilweise zum Verdichtungsraum Schweinfurt.

Das generelle Entwicklungsgefälle zwischen dem Süden und dem Norden des Kooperationsraumes wird überlagert durch Entwicklungsunterschiede, die sich zwischen einzelnen Städten und Gemeinden innerhalb des Kooperationsraumes ergeben. So ragen aus den allgemein

Abb. A 3/1: Lage und Abgrenzung des Kooperationsraumes



Quelle: Regierung von Unterfranken

entwicklungsschwächeren ländlichen Teilgebieten des Kooperationsraumes einige Zentren heraus, die als Motoren der regionalen Entwicklung fungieren. Es sind dies vor allem die Städte Bad Kissingen und Bad Neustadt/Saale, die gemäß LEP als Mittelzentren eingestuft sind. Weitere Zentren innerhalb des Kooperationsraumes sind die möglichen Mittelzentren Bad Königshofen und Mellrichstadt sowie die Unterzentren Werneck, Münnerstadt und Ostheim v.d.Rhön. Starke wirtschaftliche Verflechtungen weist der Kooperationsraum zum unmittelbar südlich gelegenen Oberzentrum Schweinfurt auf. In wesentlich geringerem Umfang bestehen darüber hinaus auch Verflechtungen zum weiter südlich gelegenen Oberzentrum Würzburg sowie zum nördlich in Thüringen gelegenen Mittelzentrum Meiningen. Quer durch den Kooperationsraum weist das LEP von Süden nach Norden eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung aus, die sich am Verlauf der B 19 als wichtigster Fernverkehrsachse innerhalb des Kooperationsraumes sowie der Bahnstrecke Schweinfurt - Meiningen orientiert, dabei aber auch das nicht an der B 19 gelegene Mittelzentrum Bad Kissingen mit einbezieht (siehe Kapitel B 6 „Siedlungswesen“).

Naturraum

Der naturräumlichen Gliederung nach ist der Kooperationsraum überwiegend im Bereich der Mainfränkischen Platten mit den Untereinheiten Wern-Lauer-Platte, Schweinfurter Becken, Hesselbacher Waldland und Grabfeldgau gelegen. Der nordwestliche Teil des Kooperationsraumes zählt zur Südrhön. Der Kooperationsraum weist bezüglich seines landschaftlichen Erscheinungsbildes eine agrare Prägung auf. Entsprechend hoch ist der Anteil an landwirtschaftlich genutzter Fläche, während der Waldflächenanteil eher gering ist. Wichtigste Fließgewässer im Kooperationsraum sind die Frk. Saale, die Lauer und die Streu. Darüber hinaus sind wegen des vielfach karstigen Untergrunds (anstehender Muschelkalk) nur wenige Oberflächengewässer anzutreffen. Als wichtigste Naturraumpotenziale bietet der Kooperationsraum eine in weiten Teilen noch unverbrauchte Landschaft, ein vielfach hohes Erholungspotenzial sowie eine hohe ökologische Leistungsfähigkeit in einzelnen Landschaftsteilen. Als nachteilig erweisen sich die trotz ansprechenden Landschaftsbildes geringere Attraktivität des Raumes im Vergleich zur Rhön oder zu den Haßbergen, der durch Niederschlagsarmut und Karstuntergrund bedingte Wassermangel, die durch hohe Wasserhärte und bakterielle Belastungen teils verminderte Wasserqualität und die mancherorts intensive Landbewirtschaftung, die zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes führt (siehe Kapitel B 1 „Natur und Landschaft“).

Landbewirtschaftung

Der Kooperationsraum stellt im Wesentlichen eine Ackerbauregion mit nur vereinzelter Grünlandnutzung dar. Die Schwerpunkte der ackerbaulichen Nutzung liegen dabei im Schweinfurter Becken, im Bereich der westlichen Wern-Lauer-Platte und im Grabfeld, wo jeweils aufgrund der Boden-, Klima- und Reliefverhältnisse meist günstige landwirtschaftliche Erzeugungsbedingungen anzutreffen sind. Schlechtere Erzeugungsbedingungen bestehen im Bereich der Süd- und Vorrhön, wo entsprechend die forstwirtschaftliche Nutzung ein höheres Gewicht bekommt. Trotz der insgesamt meist günstigen Erzeugungsbedingungen zählt fast der gesamte Kooperationsraum mit Ausnahme des Schweinfurter Beckens zur benachteiligten Agrarzone - Indiz dafür, dass für einen Großteil der landwirtschaftlichen Betriebe des Kooperationsraumes nicht unerhebliche ökonomische Erschwernisse bestehen. Aufgrund dieser Erschwernisse ist der landwirtschaftliche Strukturwandel im Kooperationsraum besonders ausgeprägt. Er äußert sich in einer im Vergleich zu Bayern überdurchschnittlich starken Abnahme der landwirtschaftlichen Betriebszahl, wobei insbesondere kleine und mittlere Betriebe von Betriebsaufgaben betroffen sind, während die Zahl der größeren Betriebe mit mehr als 30 ha Betriebsfläche tendenziell leicht ansteigt (siehe Kapitel B 2 „Land- und Forstwirtschaft“).

Siedlungsstruktur

Der Kooperationsraum ist in weiten Teilen nur sehr dünn besiedelt, wobei im Süden tendenziell eine stärkere Besiedlungs- und Bevölkerungsdichte anzutreffen ist als im Norden. So liegt

die Bevölkerungsdichte in den Landkreisen Rhön-Grabfeld und Bad Kissingen, in die der nördliche Teil des Kooperationsraumes hineinragt, bei unter 100 Einw. / qkm, während im Landkreis Schweinfurt, zu dem der südliche Teil des Kooperationsraumes zählt, immerhin eine Bevölkerungsdichte von etwa 140 Einw. / qkm erreicht wird. Damit liegt aber auch hier die Bevölkerungsdichte immer noch deutlich unter derjenigen Bayerns (über 170 Einw. / qkm). Stärkere Siedlungskonzentrationen sind innerhalb des Kooperationsraumes in den zentralen Orten (v.a. Bad Kissingen und Bad Neustadt/S.), in den Tälern der Fränkischen Saale und der Streu sowie entlang der zwischen Schweinfurt und Bad Kissingen verlaufenden Verkehrsachse (B 19, B 286) anzutreffen. Als größte siedlungsstrukturelle Probleme im Kooperationsraum sind derzeit die Funktionsentleerung in den peripher gelegenen Siedlungen (u.a. durch landwirtschaftliche Betriebsaufgaben, schrumpfende Zahl von Handwerks- und Gewerbebetrieben, Verlust traditioneller Kommunikationseinrichtungen), die infrastrukturellen Defizite in einzelnen Gemeinden (z.B. Einzelhandel, Dienstleistungen) sowie die teils gestörten Ortsbilder und Zersiedlungstendenzen durch Neubaugebiete zu nennen (siehe Kapitel B 6 „Siedlungswesen“).

Bevölkerung

Die Bevölkerung im Kooperationsraum ist seit 1987 annähernd so stark gewachsen wie in Bayern, wo im Jahre 2000 durchschnittlich etwa 12,2% mehr Menschen lebten als 1987. So betrug der Einwohnerzuwachs zwischen 1987 und 2000 im Landkreis Rhön-Grabfeld ebenfalls rund 12,2%, im Landkreis Bad Kissingen rund 10,4% und im Landkreis Schweinfurt rund 12,4%. Die Einwohnerzuwächse seit 1987 sind vor allem auf Wanderungsgewinne in den Jahren nach der Deutschen Wiedervereinigung zurückzuführen, inzwischen hat sich die Zuwanderung jedoch deutlich abgeschwächt. Die stärksten Einwohnerzuwächse konnten seit 1987 in den Zentren Bad Neustadt (+ 14,1%) und Bad Königshofen (+ 16,9 %) sowie in den Umlandgemeinden von Schweinfurt und Bad Neustadt erzielt werden. Dagegen waren die Einwohnerzuwächse insbesondere im äußersten Norden des Kooperationsraumes (Mellrichstadt: + 4,8%, Ostheim: + 3,5%), aber auch in den Zentren Bad Kissingen (+ 5,4%) und Münnerstadt (+ 4,8%) deutlich geringer. Insgesamt zeigt die Einwohnerentwicklung der letzten Jahre, dass im Kooperationsraum einige Städte und Gemeinden mit hohem Wohnwert existieren, die für zuziehende Neubürger attraktiv sind. Ein Blick auf die Altersstruktur der Bevölkerung lässt zudem erkennen, dass im Kooperationsraum relativ viele junge Menschen leben. Darüber hinaus sticht innerhalb der im Kooperationsraum lebenden Bevölkerung die relativ hohe Zahl gut ausgebildeter, qualifizierter Arbeitskräfte positiv ins Auge. Problematisch ist allerdings, dass insbesondere in den peripher gelegenen Gemeinden eine Abwanderungstendenz der

Tab. A 3/1: Bevölkerungsentwicklung

Kommunen	Bevölkerung am 25.05.1987 absolut	Bevölkerung am 31.12.2000 absolut	Bevölkerungs- zuwachs 1987-2000 (abs.)	Bevölkerungs- zuwachs 1987-2000 (%)
Lkr. Bad Kissingen	99.022	109.328	+ 10.306	+ 10,4
Lkr. Rhön-Grabfeld	77.197	86.609	+ 9.412	+ 12,2
Lkr. Schweinfurt	103.697	116.569	+ 12.872	+ 12,4
Bad Kissingen	20.455	21.565	+ 1.110	+ 5,4
Bad Neustadt a.d.S.	13.751	15.694	+ 1.943	+ 14,1
Bad Königshofen	5.901	6.899	+ 998	+ 16,9
Münnerstadt	7.837	8.214	+ 377	+ 4,8
Mellrichstadt	5.968	6.257	+ 289	+ 4,8
Werneck	9.759	10.634	+ 875	+ 9,0
Oerlenbach	4.660	5.316	+ 656	+ 14,1
Maßbach	4.422	4.929	+ 507	+ 11,5
Ostheim	3.581	3.708	+ 127	+ 3,5

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, eigene Darstellung

jüngeren erwerbsfähigen Bevölkerung besteht und ganz allgemein ein Rückgang der Geburtenrate im Kooperationsraum festzustellen ist (siehe Kapitel B 3 „Wirtschaft“ und B 6 „Siedlungswesen“).

Wirtschaft

Der Kooperationsraum ist insgesamt als strukturschwacher Raum mit einem bislang unzureichenden Arbeitsplatzangebot zu charakterisieren. Dies trifft vor allem auf den nördlichen Teilraum zu, wo sich das Arbeitsplatzangebot in jüngster Zeit eher noch verschlechtert als verbessert hat. Ablesbar ist dies an der Beschäftigtenzahl, die zwischen 1995 und 2000 im Landkreis Rhön-Grabfeld um fast 4% und im Landkreis Bad Kissingen um fast 2% zurückgegangen ist. Dagegen ist im gleichen Zeitraum die Beschäftigtenzahl im Landkreis Schweinfurt um rund 6% gestiegen. Ausschlaggebend hierfür ist die Nähe zur Stadt Schweinfurt als bedeutendem regionalen Wirtschaftszentrum. Rund 45.700 Beschäftigte wurden im Jahr 2000 in Schweinfurt registriert, darunter eine Vielzahl von Berufspendlern aus dem näheren und weiteren Umland.

Innerhalb des Kooperationsraumes sind als herausragende Arbeitsmarktzentren die Städte Bad Neustadt/Saale (ca. 12.900 Beschäftigte) und Bad Kissingen (ca. 11.300 Beschäftigte) zu nennen. Beide Städte, insbesondere Bad Kissingen, verfügen als regionale Verwaltungs- und Versorgungszentren sowie als überregional bedeutsame Kurorte über eine größere Zahl von Arbeitsplätzen im Bereich des tertiären Sektors. Zusätzliche Arbeitsplätze in diesem Bereich ergeben sich in Bad Neustadt zudem durch dessen Stellung als überregional bedeutsamer Klinikstandort. Darüber hinaus bietet Bad Neustadt mit seiner hier ansässigen Elektroindustrie auch eine größere Zahl von Arbeitsplätzen im Bereich des produzierenden Gewerbes, welches in Bad Kissingen nur von untergeordneter Bedeutung ist.

Abgesehen von den genannten Arbeitsmarktzentren Bad Kissingen und Bad Neustadt ist der tertiäre Sektor im Kooperationsraum nur unterdurchschnittlich entwickelt. Dies gilt insbesondere für den strukturschwächeren Norden des Kooperationsraumes. Der Anteil der im tertiären Sektor Beschäftigten an der Gesamtbeschäftigtenzahl beträgt hier (Landkreis Rhön-Grabfeld) nur etwa 50%, während er im Süden (Landkreise Bad Kissingen und Schweinfurt) bei über 60% liegt (siehe Kapitel B 3 „Wirtschaft“).

Tourismus

Der Tourismus ist im Kooperationsraum deutlich schwächer entwickelt als in den benachbarten Fremdenverkehrsregionen Rhön und Haßberge und konzentriert sich im Wesentlichen auf die im Kooperationsraum gelegenen Kurorte. Insbesondere in den Zentren Bad Kissingen und Bad Neustadt mit ihrer größeren Zahl touristischer Angebote - ergänzend zum eigentlichen Kurbetrieb - ist der Tourismus stärker entwickelt. Dabei ist das Gästeaufkommen in Bad Kissingen (rund 224.000 Gästeankünfte im Jahr 2000) nochmals deutlich höher als in Bad Neustadt (rund 34.000 Gästeankünfte im Jahr 2000). Kleinere Fremdenverkehrszentren stellen darüber hinaus die Kurorte Bad Königshofen und Bad Bocklet mit einem jährlichen Gästeaufkommen von rund 17.000 bzw. 13.000 Personen dar. Schließlich sind als weitere touristische Anziehungspunkte noch die Städte Münnernstadt, Ostheim v.d.Rhön und Werneck sowie die Gemeinde Sulzfeld zu nennen (siehe Kapitel B 4 „Tourismus“).

Kultur

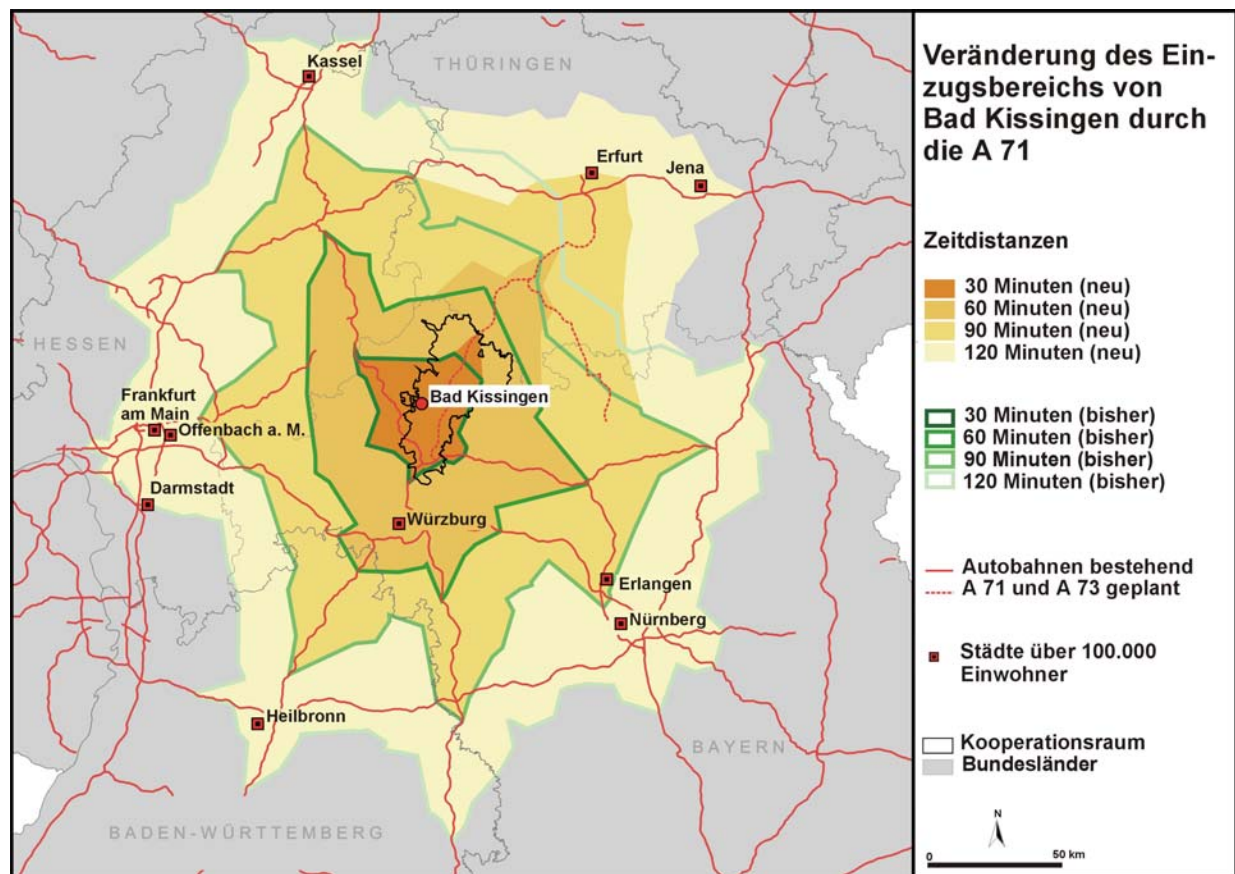
Überragendes Kulturzentrum im Kooperationsraum ist die Stadt Bad Kissingen mit ihrem umfangreichen Theater-, Konzert- und sonstigen Kulturprogramm. Im weiteren Umland ist dagegen das Kulturangebot - abgesehen von einigen weiteren kulturellen Aktivitäten in den größeren Städten und Gemeinden des Kooperationsraumes - vergleichsweise schwach. Allerdings muss betont werden, dass zahlreiche Orte des Kooperationsraumes attraktive Altstädte und Ortskerne sowie eine Vielzahl interessanter Baudenkmäler wie Schlösser, Kirchenburgen und Klöster als besonderes Kulturpotenzial aufweisen, das bislang nur unzureichend genutzt wird.

Hinzu kommt eine relativ dichte Museumslandschaft, innerhalb derer größere publikumswirksame Einrichtungen aber eher eine Seltenheit darstellen (siehe Kapitel B 5 „Kultur“).

Verkehr

Wie oben bereits angedeutet, ist der Kooperationsraum bislang nur unzureichend an das bundesdeutsche Fernverkehrsnetz angebunden. Wichtigste Fernverkehrsverbindung im Bereich des Straßenverkehrs ist die von Süden nach Norden verlaufende B 19, die allerdings in den Hauptverkehrszeiten stark belastet ist. Im Bereich des Schienenverkehrs besteht seit 1991 wieder eine durchgängige Bahnstrecke zwischen Schweinfurt im Süden und Meiningen bzw. Erfurt im Norden, die annähernd parallel zur B 19 verläuft. Diese Bahnstrecke erfuhr allerdings mit der Teilung Deutschlands einen eingleisigen Rückbau und ist nicht elektrifiziert. Durch den Bau der A 71 wird zukünftig die B 19 zumindest abschnittsweise nachhaltig entlastet. Vor allem aber wird sich durch die A 71 die verkehrliche Lagegunst des Kooperationsraumes deutlich verbessern. Damit ergeben sich insbesondere für die gewerbliche Entwicklung günstigere Voraussetzungen. Gleichzeitig kann aber auch der Fremdenverkehr weiter gestärkt werden, da sich eine schnellere Erreichbarkeit der im Kooperationsraum gelegenen Kurorte und weiterer touristisch attraktiver Orte für Kurgäste und Besucher ergibt. Schließlich sorgt der Bau der A 71 für eine schnellere Erreichbarkeit benachbarter und entfernterer Zentren für die im Kooperationsraum lebenden Menschen, was potenziell den Wohnwert vor allem der autobahnnahe gelegenen Gemeinden erhöht. Dabei fällt auf, dass sich vor allem die Erreichbarkeit der in Thüringen und Sachsen gelegenen Zentren wie Erfurt, Jena, Leipzig, Chemnitz und Dresden sowie darüber hinaus auch der osteuropäischen Länder verbessert (s. Abb. A 3/2), während sich in Richtung Süden die Erreichbarkeitsvoraussetzungen aufgrund der hier bereits bestehenden Fernverkehrsverbindungen nur geringfügig verändern (siehe Kapitel B 7 „Verkehr“).

Abb. A 3/2: Veränderung des Einzugsbereichs von Bad Kissingen durch die A 71



Quelle: eigene Darstellung

4 Übergeordnete Planungsvorgaben

Für die Erstellung eines integrierten gemeindeübergreifenden Entwicklungskonzepts sind neben der Berücksichtigung der kommunalen Entwicklungswünsche insbesondere die landes- und regionalplanerischen Ziele zu beachten. Im Rahmen des Teilraumgutachtens wurden daher das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP, Gesamtfortschreibung 2003) und der Regionalplan Main-Rhön (1987) inklusive Gesamtfortschreibung Teil I (Stand 15. Mai 2003) als verbindliche Planungsgrundlage bei der Erarbeitung herangezogen.

Nachfolgend sind überfachliche bzw. allgemeine Zielsetzungen der o.g. Planwerke in Auszügen aufgeführt.

4.1 Landesentwicklungsprogramm (LEP)

Neben grundlegenden Zielen zur nachhaltigen Entwicklung der Raumstruktur in Bayern legt das Landesentwicklungsprogramm für die unterschiedlich strukturierten Teilräume verschiedene Gebietskategorien fest, damit den jeweiligen Erfordernissen durch spezielle Zielsetzungen zur räumlichen Ordnung und Entwicklung Rechnung getragen wird. Das Landesentwicklungsprogramm weist den nördlichen Teil des zu untersuchenden Kooperationsraumes als ländlichen Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll, und den südlichen Teil größtenteils als allgemeinen ländlichen Raum aus. Der Bereich nahe des Oberzentrums Schweinfurt ist als Verdichtungsraum, untergliedert in den Stadt- und Umlandbereich im Verdichtungsraum und in die äußere Verdichtungszone, ausgewiesen.

Für die genannten Gebietskategorien bestehen folgende Entwicklungsziele:

Allgemeiner ländlicher Raum (Ziel A II 3.1)

- Der ländliche Raum soll als eigenständiger gleichwertiger Lebens- und Arbeitsraum bewahrt und im Sinne der nachhaltigen Raumentwicklung weiter entwickelt werden. Dabei sollen die naturräumlich-landschaftlichen, siedlungsstrukturellen und kulturellen Eigenarten der Teilräume beachtet werden.
- Die für die Versorgung der Bevölkerung notwendigen Infrastruktureinrichtungen sollen unter Beachtung der sich abzeichnenden Änderungen bei Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur und Konsumverhalten insbesondere in den zentralen Orten vorgehalten und, soweit erforderlich, ausgebaut werden.
- Die natürlichen Lebensgrundlagen sollen in ihrer Regenerationsfähigkeit und in ihrer Bedeutung für die Erhaltung und Verbesserung der Umweltqualität des gesamten Landes sowie als ökonomischer Standortfaktor gesichert werden.
- Bei Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und des Arbeitsplatzangebotes soll darauf hingewirkt werden, dass vielseitige Arbeitsplätze im sekundären und tertiären Sektor, insbesondere auch in den neuen Branchen der Informations- und Kommunikationstechnologie, geschaffen werden. Die für die Festigung der klein- und mittelbetrieblichen Wirtschaftsstruktur erforderlichen Rahmenbedingungen sollen gesichert und verbessert werden. Bedarfsgerechte Forschungs- und Bildungseinrichtungen sollen geschaffen und ausgebaut sowie möglichst vernetzt werden.

- Die Land- und Forstwirtschaft soll unter Beachtung der ökologischen und sozialen Erfordernisse in ihren Funktionen für die Bewahrung der landeskulturellen Identität des ländlichen Raumes und seiner Teilräume sowie in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung wettbewerbsfähig erhalten und weiterentwickelt werden. Bei siedlungsstrukturellen Veränderungen und nichtlandwirtschaftlichen Folgenutzungen auf Grund des landwirtschaftlichen Strukturwandels sollen die Belange weiter wirtschaftender landwirtschaftlicher Betriebe beachtet werden.
- Die für die Erholung und den Tourismus gegebenen naturräumlichen Voraussetzungen sollen bewahrt sowie umwelt- und sozialverträglich genutzt werden. Die wohnortnahen Einrichtungen für die Erholung der ortsansässigen Bevölkerung sollen gesichert und weiter ausgebaut werden.
- Auf die bewahrende Erneuerung und Weiterentwicklung der Siedlungseinheiten soll hingewirkt werden. Einer Zersiedelung soll entgegengewirkt werden. Der Flächenverbrauch soll durch flächensparende Bauformen bei der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung reduziert werden.
- Das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs soll erhalten und unter Einsatz spezifischer Angebotsformen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiter ausgebaut werden. Noch bestehende Lücken in der überregionalen Verkehrsanbindung sollen umweltverträglich geschlossen werden.
- Soweit im Ausnahmefall erforderlich, sollen für den „allgemeinen ländlichen Raum“ in den Regionalplänen eigene Festlegungen, die über die Ziele zu A II 3.1 hinausgehen, getroffen werden.

*Ländliche Teilräume, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll
(Ziel A II 3.4)*

- Den ländlichen Teilräumen, deren Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll, soll bei Planungen und Maßnahmen zur Stärkung des ländlichen Raums der Vorzug eingeräumt werden. Dabei sollen der jeweilige Grad, die Art und die Ursachen der Strukturchwäche beachtet werden.
- Bei der zentralörtlichen Versorgung soll ein zeitgemäßer Ausstattungsstandard in zumutbarer Entfernung geschaffen und vorgehalten werden.
- Einseitige Wirtschaftsstrukturen sollen aufgelockert werden. Auf eine Differenzierung des Arbeitsplatzangebotes soll hingewirkt werden. Rationalisierungs-, Modernisierungs- und Umstellungsbemühungen in Wirtschaftszweigen mit Strukturproblemen, einschließlich der Land- und Forstwirtschaft, sollen unter Beachtung sozialer und ökologischer Belange vorrangig unterstützt werden.
- Integrierte Verkehrskonzepte zur bedarfsgerechten Erhaltung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen entwickelt werden.
- Einer Abwanderung sowie der Entwicklung einseitiger Sozial- und Altersstrukturen soll entgegengewirkt werden. Bei Bedarf sollen die Voraussetzungen für Zuwanderungen verbessert werden.

Stadt- und Umlandbereiche in Verdichtungsräumen (Ziel A II 2.2)

- Bestehende Raumnutzungskonflikte, insbesondere die erheblichen gegenseitigen Beeinträchtigungen von Wohn-, Gewerbe-, Erholungs- und Verkehrsfunktionen, sollen möglichst abgebaut und neue verhindert werden. Eine umweltverträgliche Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie Versorgungseinrichtungen soll gesichert und geschaffen werden.
- Bei der bevorzugt anzustrebenden qualitativen wirtschaftlichen Entwicklung soll neben der Stärkung des Dienstleistungsbereichs auch auf die Erhaltung und strukturelle Verbesserung von Arbeitsplätzen im produzierenden Gewerbe hingewirkt werden.
- Der Erhaltung von Freiflächen und der Anwendung bodensparender Formen bei der Siedlungsentwicklung und beim Infrastrukturausbau soll in besonderer Weise Rechnung getragen werden.
- Die Verkehrsverhältnisse sollen durch Planungen und Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsberuhigung und umweltgerechten Deckung des Bedarfs durch den öffentlichen Personennahverkehr und den nichtmotorisierten Verkehr verbessert werden.
- Die siedlungsmäßige und infrastrukturelle Entwicklung soll in enger Abstimmung zwischen den Gebietskörperschaften, insbesondere durch interkommunale Kooperationen, erfolgen. Auf eine ausgeglichene Bevölkerungs- und Altersstruktur zur Auslastung der Infrastruktureinrichtungen soll hingewirkt werden.

4.2 Regionalplan Main-Rhön (3)

Der Regionalplan Main-Rhön (3) weist ergänzend zum Landesentwicklungsprogramm u.a. folgende überfachliche Ziele aus (Ziele A I 2, A II 1.1, A II 2.1, A II 2.2, A III 2.2, A VII):

- Das zwischen den einzelnen Teilen der Region bestehende erhebliche Gefälle der Lebens- und Arbeitsbedingungen soll vermindert werden: Im ländlichen Raum soll eine nachdrückliche Stärkung der Gesamtentwicklung angestrebt werden (...). Die Leistungsfähigkeit des Verdichtungsraumes Schweinfurt soll gesichert und weiter ausgebaut werden.
- Bei allen die Landschaft verändernden Planungen und Maßnahmen sollen die natürlichen Belastungsgrenzen, wie sie sich aufgrund der unterschiedlichen natürlichen Ausstattung ergeben, beachtet werden. Bei Ansprüchen an den Raum soll auf die Nutzung, die mit dem Naturhaushalt am besten in Einklang steht, hingewirkt werden.
- Der Verdichtungsraum Schweinfurt soll als Siedlungs- und Wirtschaftsschwerpunkt der Region gesichert und gestärkt werden; dadurch soll die Entwicklung der gesamten Region gefördert werden.
- Der gesamte ländliche Raum soll erheblich gestärkt werden. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit soll, vor allem durch die Schaffung vielseitiger und qualifizierter Arbeitsplätze im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich, erheblich verbessert werden. Durch eine Konzentration auf die zentralen Orte soll auf eine bestmögliche Nutzung der Entwicklungschancen hingewirkt werden. Maßnahmen zur Schaffung von Arbeitsplätzen im industriell-gewerblichen Bereich sollen den Fremdenverkehr nicht beeinträchtigen. Die infrastrukturelle Ausstattung soll unter besonderer Berücksichtigung der zentralen Orte weiter verbessert werden.

- Die Belange der Land- und Forstwirtschaft sollen in allen Teilen des ländlichen Raumes besonders berücksichtigt werden (...).
- Die Wohnverhältnisse sollen durch Maßnahmen des Wohnungsbaus, der Wohnungsmodernisierung, der städtebaulichen Sanierung und der Dorferneuerung (...) verbessert werden. Dabei soll insbesondere eine angemessene Siedlungstätigkeit ermöglicht, auf die Sanierung bzw. Erneuerung der oft erhaltenswerten baulichen Substanz der Ortskerne unter Beachtung der ortsgestalterischen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkte hingewirkt, auf die Belange der Landwirtschaft geachtet, den Erfordernissen des Fremdenverkehrs und der Tages- und Wochenenderholung Rechnung getragen werden.
- Im ländlichen Raum sollen in erheblichem Umfang zusätzliche nichtlandwirtschaftliche Arbeitsplätze geschaffen werden.
- Die Region Main-Rhön soll aufgrund ihres Potentials und aufgrund ihrer schon heute gegebenen eindeutigen Branchenausrichtung als Region mit besonderen Aufgaben im Gesundheits- und Tourismuswesen gesichert und weiter gestärkt werden. Die für die Bereiche Gesundheit und Tourismus besonders bedeutsamen zentralen Orte Bad Bocklet, Bad Brückenau, Bad Königshofen, vor allem aber Bad Neustadt und Bad Kissingen mit ihren jeweiligen Mittelbereichen sind entsprechend ihrer speziellen Eignung gezielt für hochqualifizierte gesundheitliche Prävention und medizinische Rehabilitation, innovativen Gesundheitstourismus, bevorzugte Betriebsansiedlungen im Bereich Medizintechnik und Biomedizin sowie als Standort gesundheitsorientierter Ausbildungs-, insbesondere Fachhochschulzweige, zu entwickeln und auszubauen. Der herausragenden Bedeutung Bad Kissingsens ist dabei in besonderer Weise Rechnung zu tragen.

5 Bedeutung des Fernstraßenbaus für die regionale Entwicklung

Funktion von Fernstraßen

Die Bundesautobahnen als Fernstraßen in der BR Deutschland haben aus raumordnungspolitischer Sicht vor allem folgende zwei Funktionen zu erfüllen:

- Eine großräumige Verbindungsfunktion für die größeren Zentren und Verdichtungsräume
- Eine kleinräumige Erschließungsfunktion für die im Einzugsbereich der Autobahntrasse liegenden Kleinstädte und sonstigen Gemeinden des ländlichen Raumes

Durch den Bau einer neuen Autobahn „gelangen einerseits Gebiete, die bislang außerhalb zumutbarer Erreichbarkeitszeiten lagen, in den Einzugsbereich größerer Zentren, andererseits verbessert sich durch eine Zeitverkürzung die Erreichbarkeit der Zentren und somit die Inanspruchnahme von Versorgungsleistungen für solche Räume, die schon bisher innerhalb zumutbarer Erreichbarkeitszeiten lagen“ (SEIMETZ, 1987, S. 21). Der Autobahnbau führt somit insgesamt zu einer Erhöhung der Mobilität, woraus sich Konsequenzen für die Bevölkerungsentwicklung in den vom Autobahnbau betroffenen Räumen ergeben. Als mögliche Mobilitätsfolgen können einerseits Entleerungstendenzen (etwa durch die Abwanderung jüngerer erwerbstätiger Personen aus dem ländlichen Raum in die größeren Zentren), andererseits aber auch Stabilisierungseffekte (bei Wechsel von Berufstätigen an einen weiter entfernt liegenden Arbeitsplatz unter Inkaufnahme längerer Berufspendelwege und Beibehaltung des bisherigen Wohnorts) oder sogar Zuwanderungseffekte in die nun zeitgünstiger an die größeren Zentren angeschlossenen Gemeinden genannt werden.

Entwicklungsimpulse durch den Fernstraßenbau

In der Verkehrswissenschaft bestehen unterschiedliche Auffassungen darüber, welchen Beitrag der Bau einer Autobahn für die regionale Entwicklung leisten kann. Im Wesentlichen lassen sich drei Auffassungsrichtungen unterscheiden, in deren Argumentation weitgehend nur regional- bzw. raumwirtschaftliche Effekte berücksichtigt werden (SEIMETZ, 1987, S. 25 ff):

- Die Anbindungs- / Erschließungsthese:
Nach dieser Auffassung können durch den Autobahnbau generell positive regionalwirtschaftliche Folgeeffekte bewirkt werden. Derartige positive Effekte werden insbesondere „in einer Verbesserung der großräumigen Erreichbarkeit, in erhöhten Standortvorteilen für unternehmerische Neuansiedlungs- und Erweiterungsmaßnahmen und in einer Belebung des lokalen und regionalen Arbeitsmarktes gesehen“. Durch die Anbindung strukturschwacher Regionen an die größeren Zentren soll zudem erreicht werden, dass viele Arbeitskräfte durch (Fern-)Auspendeln bei zumutbaren Fahrtzeiten zum Arbeitsplatz ihren Wohnort beibehalten können und nicht in entferntere Zentren abwandern. Außerdem soll erreicht werden, dass ein Teil der in den Arbeitsorten erworbenen Einkommen am Wohnort bzw. in dessen Nahbereich ausgegeben wird, was eine zusätzliche strukturstabilisierende Wirkung mit sich brächte.
- Die Entleerungsthese:
Nach dieser Auffassung löst der Autobahnbau keine oder nur geringe Entwicklungsimpulse in den vom Autobahnbau betroffenen Räumen aus, was vor allem damit begründet wird, dass das Neuansiedlungspotential im Wesentlichen erschöpft und die großräumige Fernstraßen Erreichbarkeit beim heutigen Netzausbau nahezu ubiquitär geworden ist. Vielmehr erhöht sich mit den radial auf die Verdichtungsräume ausgerichteten Autobahnverbindungen die Gefahr von Sogeffekten auf die ländlichen Arbeitsmärkte und wird die Abwanderung qualifizierter Arbeitskräfte aus den ländlichen Räumen in die größeren Zentren und Verdichtungsräume forciert.
- Die Potentialfaktortheorie:
Nach dieser Auffassung werden die beiden o.g. Sichtweisen als zu einseitig abgelehnt. Es wird argumentiert, dass durch den Autobahnbau nicht mehr quasi automatisch positive regionale Entwicklungsimpulse ausgelöst werden, sondern dass der Autobahnbau nur dann positive Wirkungen entfalten kann, wenn die Region über eine ausreichende Ausstattung mit wichtigen Potentialfaktoren wie z.B. Arbeitskräftepotential, Wirtschaftsstrukturpotential, Siedlungsstrukturpotential, Infrastrukturpotential oder Umwelt- und Freizeitpotential verfügt. „Fehlen solche Potentialfaktoren, dann bleiben auch die erhofften Entwicklungseffekte aus; liegen hingegen solche Entwicklungspotentiale brach, so gehen von der mangelnden verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung erhebliche Entwicklungshemmnisse aus“. Dem Autobahnbau kommt somit die Funktion zu, bislang brachliegende, aufgrund der mangelhaften Verkehrsanbindung nur bedingt nutzbare Entwicklungspotentiale zu aktivieren und einer intensiveren Nutzung zuzuführen. Dabei muss jedoch darauf geachtet werden, dass der Autobahnbau nicht andererseits zu einer Schwächung vorhandener Potentiale wie z.B. des Naturraumpotentials führt.

Folgt man der in der Potentialfaktortheorie enthaltenen Argumentation, dann ergibt sich als Konsequenz für das vorliegende Teilraumgutachten, dass die im Kooperationsraum vorhandenen Potentiale genauer herausgearbeitet werden müssen, die es zukünftig - begünstigt durch den Bau der A 71 - stärker zu entwickeln gilt. Zu diesem Zwecke wurde eine umfassende Bestandsanalyse durchgeführt, welche die Stärken und Schwächen des Kooperationsraumes in einzelnen Fachbereichen aufzeigt und damit deutlich macht, welche nutzungsfähigen Potentiale im Kooperationsraum bestehen.