



REGIERUNG VON NIEDERBAYERN
Höhere Landesplanungsbehörde

Landesplanerische Beurteilung

Vereinfachtes Raumordnungsverfahren

"Gemeinsames Sondergebiet Straßkirchen - Irlbach"
Errichtung eines Produktionsstandorts der BMW Group
für die Montage von Hochvoltbatterien

vom 28.12.2023

Aktenzeichen: 8314.1.9-35-25-21

Inhaltsübersicht

A.	Ergebnis der Landesplanerischen Beurteilung.....	1
I.	Gesamtergebnis.....	1
II.	Maßgaben (M)	1
III.	Hinweise für nachfolgende Verfahren und Abstimmungsprozesse (H)	3
B.	Gegenstand und Verlauf des Verfahrens	5
I.	Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.....	5
1.	Beschreibung des Vorhabens.....	5
2.	Nicht erfasste Varianten	7
II.	Angewandtes Verfahren.....	8
III.	Verlauf des Verfahrens	10
C.	Wesentliche Inhalte und Ergebnisse der Beteiligung	13
D.	Begründung der Landesplanerischen Beurteilung	13
1.	Räumliche Entwicklung und Ordnung	14
2.	Raum- und Wirtschaftsstruktur	18
3.	Siedlungsstruktur.....	24
4.	Mobilität und Verkehr.....	29
5.	Land- und Forstwirtschaft, Flächensparen	36
6.	Natur und Landschaft	40
7.	Wasserwirtschaft	44
E.	Raumordnerische Gesamtabwägung.....	47
F.	Abschließende Hinweise	49

Anhang: Wesentliche Inhalte und Ergebnisse der Beteiligung

A. Ergebnis der Landesplanerischen Beurteilung

I. Gesamtergebnis

Der Bebauungsplan „Gemeinsames Sondergebiet Straßkirchen - Irlbach“ des Planungsverbandes Straßkirchen/Irlbach bzw. die geplante Errichtung und der Betrieb eines Produktionsstandortes für Hochvoltbatterien der BMW Group ist unter Beachtung der nachfolgenden Maßgaben und Hinweise raum- und umweltverträglich.

II. Maßgaben (M)

- M 1 Die Planung ist so umzusetzen, dass der Flächenverbrauch und die Versiegelung unter Berücksichtigung der Funktionalität des geplanten Werkes so gering als möglich ausfallen. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind entsprechend darzulegen, das städtebauliche Konzept bzw. die geplante Bebauung sind entsprechend zu begründen. Die erforderlichen Stellplätze für Werksangehörige sind in ihrer überwiegenden Anzahl in mehrgeschossigen Parkhäusern zu errichten.
- M 2 Zur langfristigen Reduzierung des Güterverkehrs auf der Straße ist die Realisierung eines Schienenanschlusses bzw. die Errichtung eines Terminals in der Nähe des geplanten Werkes anzustreben.
- M 3 Der durch das Vorhaben induzierte Verkehr ist soweit als möglich auf die vorhandene leistungsfähige Infrastruktur zu lenken. Es ist sicherzustellen, dass die vorgesehenen Notausfahrten nur als solche dienen und dort kein regulärer Werksverkehr stattfinden kann.
- M 4 Es ist sicherzustellen, dass die durch das Vorhaben induzierten Verkehre soweit als möglich reduziert und so abgewickelt werden, dass die Lärmbelastung an den Erschließungsstraßen weitestgehend reduziert wird.
- M 5 Zur Reduzierung des Individualverkehrs ist für Werksangehörige ein breitgefächertes Angebot an Anreizen zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anzubieten sowie ein Werksbussystem aufzubauen.
- M 6 Soweit durch das Vorhaben induzierte Verkehre zu berechenbaren, deutlichen Lärmbelastungen nach BImSchG führen, sind dort passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wo ansonsten die Grenzen einer Gesundheitsgefährdung überschritten würden.

- M 7 Es ist ein Bodenschutzkonzept zu erarbeiten und durch eine bodenkundliche Baubegleitung abzusichern. Ein bodenfunktionaler Ausgleich bzw. eine sachgerechte Verwertung des anfallenden Oberbodens ist auf der Basis einer Bodenfunktionsbewertung sicherzustellen.
- M 8 Eingriffe in Natur und Landschaft sind möglichst zu vermeiden. Bei unvermeidbaren Eingriffen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu ergreifen.
- M 9 Um sicherzustellen, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände auftreten, ist eine ergänzende spezielle artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich.
- M 10 Der natürliche Ablauf wild abfließenden Wassers darf nicht nachteilig verändert werden. Die Dimensionierung von Gräben und Durchlässen ist hydraulisch ausreichend leistungsfähig zu gestalten, sodass die Wassermengen bei einem hundertjährlichen Regenereignis abgeführt werden können.
- M 11 Die langfristige Versorgung des Plangebietes mit Trink- und Brauchwasser ist sicherzustellen.
- M 12 Die ordnungsgemäße Entsorgung von Schmutzwasser ist sicherzustellen.

III. Hinweise für nachfolgende Verfahren und Abstimmungsprozesse (H)

- H 1 Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden (Natur-, Land- und Wasserwirtschaftsverwaltung) zu bestimmen.

- H 2 Zur Wahrung des funktionellen Bezugs und hinsichtlich des multifunktionalen Ausgleichs für die betroffenen Schutzgüter sind als naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen Maßnahmen im Offenland anzustreben.

- H 3 Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für den Artenschutz (CEF-Maßnahmen) sind zeitlich so zu planen und umzusetzen, dass sie zum Zeitpunkt des Eingriffs bereits ihre Funktion erfüllen.

- H 4 Um die Funktionalität von artenschutzfachlichen Maßnahmen innerhalb des Baugebietes zu gewährleisten, ist im weiteren Planungsprozess die Empfindlichkeit gegenüber Beleuchtungsanlagen und deren Ausrichtung zu überprüfen und auch das Thema „Vogelschlag“ näher zu beleuchten.

- H 5 Etwaige Bodenfunde unterliegen der gesetzlichen Meldepflicht nach Art. 8 des Denkmalschutzgesetzes. Vor Bodeneingriffen ist eine denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 BayDSchG bei der unteren Denkmalschutzbehörde einzuholen.

- H 6 Die Aus- und Aufbringung von Oberboden auf umliegende Ackerflächen ist i.d.R. genehmigungspflichtig. Im Rahmen der Genehmigung ist eine enge Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden (Natur-, Land- und Wasserwirtschaftsverwaltung) notwendig. Anfallender Bodenaushub ist außerhalb naturschutzfachlich hochwertiger Flächen aufzubringen. Zwischengelagerte Überschussmassen dürfen nicht in oder angrenzend an Kompensations- bzw. CEF-Flächen gelagert werden.

- H 7 Unter welchen rechtlichen Vorgaben eine Wiederverwendung von Abwasser (gesammeltes Niederschlagswasser von befestigten Flächen zur Bewässerung) möglich ist, ist mit den zuständigen Fachstellen und Rechtsbehörden zu klären.

- H 8 In Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Passau ist ein Baustellenlogistikkonzept zu erstellen. Veränderungen und Ergänzungen von Straßenbestandteilen der B 8 und der

St 2325 sind vom Planungsverband bzw. dem von ihm Beauftragten bzw. vertraglich Verpflichteten im Einvernehmen mit dem Staatlichen Bauamt Passau zu veranlassen und die dafür notwendigen Genehmigungen und Gestattungen einzuholen. Dadurch entstehende Kosten sind vom Planungsverband bzw. dem von ihm Beauftragten bzw. vertraglich Verpflichteten zu tragen.

- H 9 Im Sinne einer abgestimmten Siedlungsentwicklung, die sowohl Gewerbe als auch Wohnen umfasst, sind die indirekten Folgen der Ansiedelung des geplanten Werkes in der zukünftigen Flächenentwicklungsplanung der beiden Gemeinden zu berücksichtigen.

B. Gegenstand und Verlauf des Verfahrens

I. Gegenstand des Raumordnungsverfahrens

1. Beschreibung des Vorhabens

Der Planungsverband Straßkirchen/Irlbach, dem die beiden Gemeinden angehören, beabsichtigt die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedelung einer Produktionsstätte für Hochvolt-Batterien der BMW Group zu schaffen. Hierzu sollen der genannte Bebauungsplan aufgestellt und die Flächennutzungspläne (Straßkirchen Deckblatt 28, Irlbach Deckblatt 6) und Landschaftspläne (Straßkirchen Deckblatt 18, Irlbach Deckblatt 4) der Gemeinden geändert werden.

Der Bebauungsplan sieht die Ausweisung eines Sondergebietes „Komponentenfertigung für Kfz-Energiesysteme“ vor. Darin soll die Unterbringung von großflächig produzierenden Gewerbebetrieben der Automobilbranche für die Komponentenfertigung von Kfz-Energiesystemen, sowie von Nebeneinrichtungen und Anlagen mit Funktionsbezug zum Gewerbebetrieb möglich sein. Als zulässige Nutzungen sind definiert: (a) Entwicklung, Herstellung und Montage von Komponenten für Kfz-Energiesysteme inkl. erforderlicher Infrastruktur (z.B. Büros, Parkplätze, Kantinen, Werksarzt, Energieversorgung, Feuerwehr, IT), (b) Lagerung und Umschlag von Komponenten für die Automobilproduktion und (c) Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen.

Nach der Vorhabenbeschreibung (vgl. Anhang 2 zum Bebauungsplan) wird die BMW Group ab 2025 damit beginnen, ihre nächste Generation an Elektrofahrzeugen, die sogenannte NEUE KLASSE, zu produzieren. Um den Bedarf an Hochvoltbatterien hierfür sicherzustellen, baut das Unternehmen weltweit neue Produktionslinien für die Montage von Hochvoltbatterien der nächsten Generation auf. Um ihre bayerischen Fahrzeugwerke mit Hochvoltbatterien versorgen zu können, benötigt die BMW Group daher einen zusätzlichen Produktionsstandort, von dem aus in Zukunft die drei Werksstandorte München, Dingolfing und Regensburg mit Hochvoltbatterien versorgt werden können.

Nach einer internen Standortalternativenprüfung hat die BMW Group den Standort Straßkirchen/Irlbach ausgewählt. Dort sollen in mehreren Stufen Produktionskapazitäten für rund 580.000 Hochvoltbatterien/Jahr aufgebaut werden. Das sich über die beiden genannten Gemeinden erstreckende Plangebiet umfasst in Summe rund 134 Hektar und soll in drei Bauabschnitten entwickelt werden.

Der erste Bauabschnitt (BA 1) umfasst eine Fläche von ca. 60 ha. Auf dieser Fläche ist geplant, die Hochvoltbatterien für die Werksstandorte München und Regensburg zu montieren. Aktuell

wird die Installation von Kapazitäten für ein geplantes Produktionsvolumen von 250.000 Hochvoltbatterien/Jahr im BA 1 geplant. Dieser Bauabschnitt umfasst neben dem Produktionsgebäude mit angeschlossener Logistik auch alle wesentlichen Versorgungsfunktionen, welche ein neuer Standort benötigt. Dazu zählen insbesondere Energieversorgung, Kantine, Feuerwehr, Rechenzentrum sowie die externe Erschließung mit Strom, Wasser, Abwasser sowie die Verkehrsanbindung.

Der zweite Bauabschnitt (BA 2) ist zur Versorgung des Werkes Dingolfing mit Hochvoltbatterien vorgesehen und umfasst eine Fläche von ca. 45 ha. Dort liegt das aktuell geplante Produktionsvolumen bei ca. 330.000 Hochvoltbatterien/Jahr. Dieser Output auf kleinerer Fläche ist möglich, weil die für den Betrieb notwendigen Versorgungsgebäude überwiegend im BA 1 platziert sein werden. Im BA 2 sind überwiegend reine Produktionsgebäude vorgesehen. Kleinere Erweiterungen bestehender Gebäude und infrastruktureller Einrichtungen werden ebenfalls durchgeführt, wie z.B. der Bau eines Parkhauses.

Für den dritten Bauabschnitt (BA 3), der eine Fläche von ca. 29 ha umfasst, bestehen aktuell nur konzeptionelle Objektplanungen. Die BMW Group geht aus ihren Erfahrungen von einem Flächenbedarf dieser Größenordnung im Zuge des branchenüblichen Wechselflächenkonzepts aus, welcher sich nach aktueller Prognose Anfang der 2030er Jahre manifestieren wird. In einem Wechselflächenkonzept werden Anlagen der Folgegeneration bei laufender Produktion der aktuellen Generation an anderer Stelle aufgebaut.

Im ersten Bauabschnitt sollen rund 1.600 Arbeitsplätze entstehen, für den zweiten Bauabschnitt wird zusätzlich mit einer ähnlichen Mitarbeiterzahl gerechnet. Damit handelt es sich um die vergleichsweise größte industrielle Neubegründung eines Produktionsstandortes in Niederbayern in den letzten Jahrzehnten. Hinzu kommen je Bauabschnitt mehrere hundert Arbeitsplätze externer Dienstleister, die schwerpunktmäßig in der Logistik, aber auch im Gesundheitsdienst, Werkschutz und Gebäudemanagement tätig sein werden.

Gegenstand des vereinfachten Raumordnungsverfahrens sind der vom Planungsverband Straßkirchen/Irlbach vorgelegte Entwurf des Bebauungsplanes „Gemeinsames Sondergebiet Straßkirchen/Irlbach“ und die zugehörigen Änderungen der Flächennutzungs- und Landschaftspläne. Nähere Einzelheiten zu dem Vorhaben können den Planunterlagen zum Bauleitplanverfahren entnommen werden.

2. Nicht erfasste Varianten

Wie bereits erwähnt, hat die BMW Group im Vorfeld des Bauleitplanverfahrens eine interne Standortalternativenprüfung vorgenommen, in der verschiedene mögliche Standortalternativen vergleichend bewertet wurden. Im Ergebnis hat sich die BMW Group entschieden, die Realisierung des Vorhabens nur am gegenständlichen Standort weiterzuverfolgen und hat die Alternativen aus dem weiteren Planungsprozess ausgeschieden.

Die abgeschichteten Varianten wurden zu informativen Zwecken in den Verfahrensunterlagen überblicksartig dargestellt. Sie sind aber nicht Gegenstand des vereinfachten Raumordnungsverfahrens, da sich der Verfahrensgegenstand eines Raumordnungsverfahrens durch die Trägerin des Vorhabens bestimmt (vgl. Art. 24 Abs. 2 BayLplG).

II. Angewandtes Verfahren

Nach Art. 24 Abs. 1 BayLplG sind Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit Gegenstand von Raumordnungsverfahren.¹

Die Auswirkungen der geplanten Ansiedelung gehen voraussichtlich über die Grenzen der beiden Standortgemeinden hinaus und werden die räumliche Entwicklung in den Landkreisen Straubing-Bogen, Deggendorf und Dingolfing-Landau beeinflussen. Vor diesem Hintergrund sind die Voraussetzungen für die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens gegeben (vgl. Art. 24 BayLplG).

Aufgabe des Raumordnungsverfahrens ist es, die Raumverträglichkeit des Vorhabens grundsätzlich zu überprüfen. Darüber hinaus dient es der Abstimmung eines Vorhabens mit weiteren raumbedeutenden Planungen und überprüft die räumliche Verträglichkeit insbesondere am Maßstab der Erfordernisse der Raumordnung. Hierzu wird bewertet, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und wie es mit den Vorhaben anderer Planungsträger unter Gesichtspunkten der Raumordnung abgestimmt werden kann. Dies setzt aber voraus, dass andere Vorhaben bekannt und hinreichend konkretisiert sind.

Planerische Detailfragen, Entschädigungsfragen oder städtebauliche Verträge sind nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Auch greift das Ergebnis des Verfahrens den im Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vor und ersetzt weder öffentlich-rechtliche Gestattungen noch privatrechtliche Zustimmungen. Eine abschließende und verbindliche Entscheidung über die rechtliche Zulässigkeit des konkreten Vorhabens wird insofern noch nicht getroffen, sondern ist einem gesonderten Genehmigungsverfahren vorbehalten.

Im Rahmen des vorliegenden Raumordnungsverfahrens überprüft die höhere Landesplanungsbehörde das geplante Vorhaben auf seine Raumverträglichkeit unter überörtlichen Gesichtspunkten. Materieller Prüfungsmaßstab sind damit alle überfachlichen und fachlichen Belange, soweit sie von den raumbedeutenden Auswirkungen des Vorhabens berührt sind. Im Vordergrund stehen zunächst die Erfordernisse der Raumordnung im Sinne von Art. 2 Nr. 1 BayLplG, d.h. die Ziele und Grundsätze in den einschlägigen Raumordnungsplänen wie dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und dem Regionalplan Donau-Wald (RP 12) und die sonstigen Erfordernisse der Raumordnung wie beispielsweise die Ergebnisse anderer Raumordnungsverfahren.

¹ Am 28. September 2023 trat das ROGÄndG in Kraft. Nach § 27 Abs. 1 ROG werden Raumordnungsverfahren, die bis zum 27. September 2023 eingeleitet wurden, nach den bis zum 27. September 2023 geltenden Raumordnungsgesetzen von Bund und Ländern abgeschlossen.

Art. 24 Abs. 2 Satz 2 BayLplG begrenzen den Prüfungsmaßstab des Raumordnungsverfahrens jedoch nicht auf die Erfordernisse der Raumordnung. Vielmehr ist – wie schon aus dem Wort „insbesondere“ folgt – grundsätzlich an sämtlichen raumrelevanten Belangen Maß zu nehmen. Damit ist der höheren Landesplanungsbehörde der Zugang zu einer umfassenden Raumverträglichkeitsprüfung eröffnet. Bei der Erfüllung des räumlichen Abstimmungsauftrages können sämtliche überörtlich raumbedeutsamen Belange einschließlich der überörtlich raumbedeutsamen Belange des Umweltschutzes Berücksichtigung finden. Gleichwohl findet keine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung statt (vgl. Art. 24 Abs. 2 Satz 3 BayLplG).

III. Verlauf des Verfahrens

Die Regierung von Niederbayern hat sich aufgrund des im Mai 2023 durch den Planungsverband Straßkirchen/Irlbach eingeleiteten Bauleitplanverfahrens für das Vorhaben dazu entschieden, von der Möglichkeit eines vereinfachten Raumordnungsverfahrens nach Art. 26 BayLplG Gebrauch zu machen. Demnach können erheblich überörtlich raumbedeutsame Vorhaben auf ihre Raumverträglichkeit überprüft werden, wenn bereits ein Bauleitplan- oder Zulassungsverfahren eingeleitet ist. Dies ist hier der Fall.

Die Regierung von Niederbayern hat mit Pressemitteilung vom 24.05.2023 darüber informiert und im Rahmen der Stellungnahme vom 13.07.2023 zur frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB den Planungsverband darauf hingewiesen, dass zu diesem Verfahrensschritt nur ein Teil der erforderlichen Unterlagen, Fachgutachten und Stellungnahmen vorgelegt wurde. Die landesplanerische Beurteilung könne daher erst erfolgen, wenn alle erforderlichen Informationen vorhanden sind. Dies werde absehbar nach dem Verfahren nach § 4 Abs. 2 bzw. § 3 Abs. 2 BauGB der Fall sein.

Das Vorhaben war Ende September 2023 Gegenstand eines Bürger- bzw. eines Ratsbegehrens in der Gemeinde Straßkirchen. Den Bürgerentscheid, den Gegner der BMW-Ansiedlung initiiert hatten, lehnten gut 70 % der Wahlberechtigten ab, gut 75 % votierten für die Werksansiedlung bzw. das Ratsbegehren.

Im Rahmen der Beteiligung nach § 3 Abs. 2 bzw. § 4 Abs. 2 BauGB wurde vom Planungsverband darauf hingewiesen, dass die eingehenden Stellungnahmen bzw. Einwendungen von der Regierung von Niederbayern im vereinfachten Raumordnungsverfahren berücksichtigt werden. Der Planungsverband hat dementsprechend die eingegangenen Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten und der Öffentlichkeit an die Regierung von Niederbayern übermittelt (vgl. Art. 26 Satz 2 BayLplG). Das Beteiligungsverfahren bzw. die Auslegung der Unterlagen lief vom 19.10.2023 bis zum 24.11.2023. Während dieser Frist konnten gegenüber dem Planungsverband Stellungnahmen abgegeben werden.

Folgende öffentliche Stellen wurden beteiligt:

- Gemeinde Aiterhofen
- Gemeinde Oberschneiding
- Gemeinde Stephansposching
- Markt Wallersdorf
- Stadt Bogen
- Stadt Plattling

- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Straubing
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Deggendorf-Straubing
- Amt für Ländliche Entwicklung Niederbayern
- Autobahndirektion Südbayern
- Bayerischer Bauernverband – Geschäftsstelle Straubing
- Bayernwerk Netz
- BJV Kreisgruppe Straubing Stadt und Land
- Bund Naturschutz – Kreisgruppe Straubing-Bogen
- DB Immobilien
- Deutsche Telekom
- Eisenbahn-Bundesamt
- Energie Südbayern
- Energienetze Bayern
- Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz
- Industrie- und Handwerkskammer Niederbayern
- Kreisbrandrat Landkreis Straubing-Bogen
- Kreishandwerkerschaft Donau-Wald
- Landesamt für Denkmalpflege
- Landesbund für Vogelschutz
- Landesfischereiverband Bayern
- Landesjagdverband Bayern
- Landesverband für Amphibien- und Reptilienschutz in Bayern
- Landratsamt Straubing-Bogen
- KJR Straubing
- Münchner Entomologische Gesellschaft
- Regierung von Niederbayern
- Regionaler Planungsverband Donau-Wald
- Staatliches Bauamt Passau
- Stadtwerke Straubing
- Verein für Landschaftspflege, Artenschutz & Biodiversität
- Verein Wildes Bayern
- Vodafone
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- Wasserzweckverband Straubing-Land
- Zweckverband Abfallwirtschaft Straubing Stadt und Land

Grundlage dieser landesplanerischen Beurteilung sind die im Verfahren nach § 3 Abs. 2 bzw. § 4 Abs. 2 BauGB abgegebenen Stellungnahmen. Wenn darin auf eine frühere Stellungnahme (§ 3 Abs. 1 bzw. § 4 Abs. 1 BauGB) verwiesen wurde, wird auch diese berücksichtigt.

Insgesamt sind rund 100 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingegangen. Die Informationen und Argumente aus den Stellungnahmen von Kommunen, sonstigen Planungsträgern und Trägern öffentlicher Belange werden im Anhang wiedergegeben, soweit sie für die landesplanerische Beurteilung relevant sind. Auch die Kernargumente aus den Äußerungen der Öffentlichkeit werden dort in anonymisierter und aggregierter Form genannt.

C. Wesentliche Inhalte und Ergebnisse der Beteiligung

Die wesentlichen Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen und Äußerungen sind im Anhang zusammengefasst und wurden in die Abwägung einbezogen.

D. Begründung der Landesplanerischen Beurteilung

I. Materieller Prüfmaßstab

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens prüft die zuständige Landesplanungsbehörde die raumbedeutsamen Auswirkungen eines Vorhabens unter überörtlichen Gesichtspunkten. Insbesondere dient das Raumordnungsverfahren der Prüfung,

- ob das Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung einschließlich der raumbedeutsamen und überörtlichen Belange des Umweltschutzes sowie sonstigen überörtlich raumbedeutsamen Belangen vereinbar ist,
- wie das Vorhaben umgesetzt und ggf. mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt werden kann.

Im Raumordnungsverfahren geht es somit um die grundsätzliche Frage, ob das Vorhaben unter den Gesichtspunkten der Raumordnung raum- und umweltverträglich ist, bzw. welche Bedenken aus fachlicher Sicht gegen das Vorhaben sprechen und wie diese ggf. durch die Umsetzung von Maßgaben ausgeräumt bzw. minimiert werden können.

Maßstab bei der Beurteilung des Vorhabens sind gemäß Art. 24 Abs. 2 BayLplG insbesondere die Erfordernisse der Raumordnung. Dazu zählen neben den Raumordnungsgrundsätzen gemäß Art. 6 BayLplG die im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und im Regionalplan Donau-Wald (RP 12) enthaltenen einschlägigen Ziele und Grundsätze sowie sonstige Erfordernisse der Raumordnung. Ziele der Raumordnung sind dabei zu beachten, Grundsätze, sonstige Erfordernisse der Raumordnung sowie sonstige Belange sind im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (Art. 3 Abs. 1 Satz 1 BayLplG).

In den nachfolgenden Abschnitten werden jeweils die einschlägigen Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung angeführt und daran anschließend die Vereinbarkeit des Vorhabens beurteilt. Die Beurteilung der Einzelbelange wird mit entsprechendem Gewicht in die raumordnerische Gesamtabwägung eingestellt.

II. Bewertung des Vorhabens anhand der Erfordernisse der Raumordnung

1. Räumliche Entwicklung und Ordnung

1.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Art. 6 Abs. 2 Nr. 1 Satz 1-4 BayLplG, Grundsatz: Im gesamten Staatsgebiet und in seinen Teilräumen sollen ausgeglichene infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische, soziale und kulturelle Verhältnisse angestrebt werden. Dabei sollen in allen Teilräumen die nachhaltige Daseinsvorsorge gesichert, nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Innovation unterstützt, Entwicklungspotenziale und eine raumtypische Biodiversität gesichert, Gestaltungsmöglichkeiten mittel- und langfristig offengehalten und Ressourcen geschützt werden. Demographischen, wirtschaftlichen, sozialen und anderen raumstrukturverändernden Herausforderungen soll Rechnung getragen werden. Auf einen Ausgleich raumstruktureller Ungleichgewichte zwischen den einzelnen Teilräumen soll hingewirkt werden.

LEP 1.1.1, Abs. 1, Ziel: In allen Teilräumen sind gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schaffen oder zu erhalten. Die Stärken und Potenziale der Teilräume sind weiter zu entwickeln. Alle überörtlich raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen haben zur Verwirklichung dieses Ziels beizutragen.

LEP 1.1.1, Grundsatz: Hierfür sollen insbesondere die Grundlagen für eine bedarfsgerechte Bereitstellung und Sicherung von Arbeitsplätzen, Wohnraum sowie Einrichtungen der Daseinsvorsorge und zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, wo zur Sicherung der Versorgung erforderlich auch digital, geschaffen oder erhalten werden.

LEP 1.1.2, Ziel: Die räumliche Entwicklung Bayerns in seiner Gesamtheit und in seinen Teilräumen ist nachhaltig zu gestalten. Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn ansonsten eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.

LEP 1.1.3, Abs. 1, Grundsatz: Der Ressourcenverbrauch soll in allen Landesteilen vermindert werden. Unvermeidbare Eingriffe sollen ressourcenschonend erfolgen.

LEP 1.1.3, Abs. 2, Grundsatz: Bei der Inanspruchnahme von Flächen sollen Mehrfachnutzungen, die eine nachhaltige und sparsame Flächennutzung ermöglichen, verfolgt werden.

LEP 1.4.1, Grundsatz: Die räumliche Wettbewerbsfähigkeit Bayerns soll durch Schaffung bestmöglicher Standortqualitäten in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Sicht in allen Teilräumen gestärkt werden.

RP 12 A I 1 Abs. 1, Ziel: Die Region soll zur Sicherung der Lebens- und Arbeitsbedingungen künftiger Generationen nachhaltig entwickelt werden. In ihrer Gesamtheit und in ihren Teilräumen soll sie so entwickelt und gestärkt werden, dass die sich aus der Lage inmitten Europas und an der Nahtstelle zur Tschechischen Republik und zum Donaauraum ergebenden Herausforderungen bewältigt und gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Regionsteilen geschaffen werden.

RP 12 A I 1 Abs. 2, Grundsatz: Dabei sind insbesondere die Erhaltung bestehender und die verstärkte Schaffung von Erwerbsmöglichkeiten, eine verbesserte Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen in räumlich und zeitlich zumutbarer Entfernung, die Bewahrung des reichen Kulturerbes, die Erhaltung der Schönheit und Vielfalt der Landschaft, die Stärkung der Funktion der Region als Bindeglied zwischen Südbayern und Böhmen, eine abgestimmte grenzübergreifende Entwicklung, vor allem in den Bereichen Wirtschaft, Verkehr und Umwelt zwischen der Region und den angrenzenden Gebieten der Tschechischen Republik und Oberösterreichs anzustreben.

1.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen sind Voraussetzung für eine räumlich ausgewogene Entwicklung des gesamten Landes und bedeuten insbesondere Chancengleichheit durch Zugang und Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen sind für die soziale, wirtschaftliche und territoriale Kohäsion von großer Bedeutung. Ihre Sicherung ist somit ein zentraler gesellschaftspolitischer Beitrag zur Herstellung von räumlicher Gerechtigkeit (vgl. LEP 1.1.1).

Insbesondere im ländlichen Raum beinhaltet das Leitbild gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen den Zugang zu (qualitativ hochwertigen) Arbeits- und Ausbildungsplätzen sowie das Vorhandensein und die Erreichbarkeit von differenzierten Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Gerade das Angebot von Arbeitsplätzen im ländlichen Raum ist eines der entscheidenden Kriterien dafür, dass die Menschen dort ihren Lebensmittelpunkt behalten oder begründen können und nicht auf das Angebot der Verdichtungsräume angewiesen sind. Dies gewinnt angesichts der Herausforderungen durch den demographischen Wandel zunehmend an Bedeutung, um dem Fachkräftemangel speziell im ländlichen Raum entgegenzuwirken und die Rahmenbedingungen

für einen funktionsfähigen, im Idealfall wohnortnahen Arbeitsmarkt zu erhalten bzw. zu verbessern.

In diesem Sinne leistet die Planung des Planungsverbandes bzw. das Ansiedelungsvorhaben der BMW Group einen wertvollen Beitrag zur Sicherung des ländlichen Raums als eigenständiger Wirtschafts- und Lebensraum.

Das Vorhaben trägt in erheblichem Maß zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Teilraums bei (vgl. LEP 1.4.1 und RP 12 A I 1). Ostbayern und speziell Niederbayern haben – was die Wirtschaftsstruktur anbelangt – einen sehr starken Schwerpunkt im Bereich Fahrzeugbau. So nimmt der Fahrzeugbau mit einem Beschäftigtenanteil von beinahe 30 % den größten Stellenwert in der niederbayerischen Industrie ein. Der Wert von gut 35.000 Beschäftigten in diesem Bereich zeigt die wirtschaftliche Bedeutung für Niederbayern sehr deutlich auf. Gemessen an der Anzahl der Beschäftigten liegen die regionalen Schwerpunkte dieser Branche bisher in den Landkreisen Dingolfing-Landau und Landshut. Die BMW Group stellt hierbei den weitaus größten Anteil der Arbeitsplätze zur Verfügung und nimmt die Rolle als „Leitbetrieb“ des Kompetenz-Clusters Fahrzeugbau in Niederbayern ein.

Die hohe Kompetenz im Fahrzeugbau, die neben der Produktion auch eine Vielzahl von Zulieferern und Dienstleistern umfasst, ist Aushängeschild und wirtschaftliche Basis Niederbayerns gleichermaßen. Diese starke industrielle Basis zu erhalten und den laufenden Transformationsprozess in der Automobilindustrie erfolgreich zu gestalten, ist eine der Zukunftsherausforderungen von elementarer Bedeutung für den Standort Niederbayern insgesamt. Bei diesem Transformationsprozess ist neben der Erhaltung und Weiterentwicklung von technischem Knowhow und einer Technologiewende in Richtung einer elektrifizierten Mobilität auch der Auf- und Umbau der zugehörigen Produktionskapazitäten in Niederbayern von herausragender Bedeutung, um diese Leitindustrie als wichtigen Arbeitgeber in der Region langfristig zu erhalten.

Grundlegend für den Wandel zur Elektromobilität ist die Entwicklung neuer Kompetenzen im Bereich der Batterie und des Hochvoltsystems. Der geplante Bau des Montagewerkes für Hochvoltbatterien in Straßkirchen/Irlbach ist daher eine Standortentscheidung, die einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der wirtschaftlichen Prosperität und der Wettbewerbsfähigkeit Niederbayerns leisten kann. Er trägt zu einer Sicherung der Arbeitsplätze in der Region bei und kann die Standortfaktoren für die Wirtschaft sichern bzw. verbessern (LEP 1.1.1, LEP 1.4.1, RP 12 A I 1). Den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung hinsichtlich der Stärkung der ökonomischen Belange und der Weiterentwicklung des ländlichen Raumes wird daher entsprochen.

1.3 Zwischenergebnis

Das Vorhaben ist hinsichtlich der Belange der Raumordnung zur räumlichen Entwicklung überwiegend positiv zu beurteilen. Der Aufbau von Kapazitäten zur Versorgung der bayerischen Werke der BMW Group mit Hochvoltbatterien ist ein wesentlicher Beitrag zur Standortsicherung des Automobilclusters, der seit vielen Jahren eine der wichtigsten Grundlagen für die Prosperität Niederbayerns darstellt.

Dies ist im Rahmen der Gesamtabwägung mit hohem Gewicht zu berücksichtigen.

2. Raum- und Wirtschaftsstruktur

2.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Art. 6 Abs. 2 Nr. 2 Satz 1-4 BayLplG, Grundsatz: Die prägende Vielfalt des gesamten Landesgebiets und seiner Teilräume soll gesichert werden. (...) Es soll dafür Sorge getragen werden, dass Verdichtungsräume und ländliche Räume auch künftig ihre vielfältigen Aufgaben für die Gesellschaft erfüllen können. Ländliche Teilräume sollen unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen wirtschaftlichen und naturspezifischen Entwicklungspotenziale als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenständiger Bedeutung erhalten und entwickelt werden.

Art. 6 Abs. 2 Nr. 6 Satz 1-3 BayLplG, Grundsatz: Die räumlichen Voraussetzungen für eine langfristig wettbewerbsfähige und räumlich ausgewogene Wirtschaftsstruktur und wirtschaftsnahe Infrastruktur sowie für ein ausreichendes und vielfältiges Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen sollen erhalten und entwickelt werden. Geeignete räumliche Rahmenbedingungen für eine möglichst ausgewogene Branchenstruktur der gewerblichen Wirtschaft, für eine ausgewogene Versorgung mit Handwerks- und sonstigen Dienstleistungsbetrieben sowie für die Sicherung des Bestands und der Weiterentwicklung und die Neuansiedlung von leistungsfähigen kleinen und mittelständischen Unternehmen sowie der Freien Berufe sollen gewährleistet werden. Insbesondere in Räumen, in denen die Lebensverhältnisse in ihrer Gesamtheit im Verhältnis zum Landesdurchschnitt wesentlich zurückgeblieben sind oder ein solches Zurückbleiben zu befürchten ist, sollen die Entwicklungsvoraussetzungen gestärkt werden.

LEP 2.2.2, Grundsatz: Die Verdichtungsräume und der ländliche Raum sollen sich unter Wahrung ihrer spezifischen räumlichen Gegebenheiten ergänzen und gemeinsam im Rahmen ihrer jeweiligen Entwicklungsmöglichkeiten zur ausgewogenen Entwicklung des ganzen Landes beitragen.

LEP 2.2.3, Ziel: Teilräume mit wirtschaftsstrukturellen oder sozioökonomischen Nachteilen sowie Teilräume, in denen eine nachteilige Entwicklung zu befürchten ist, werden unabhängig von der Festlegung als Verdichtungsraum oder ländlicher Raum als Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf festgelegt.

LEP 2.2.5, Grundsatz: Der ländliche Raum soll so entwickelt und geordnet werden, dass er seine Funktion als eigenständiger Lebens- und Arbeitsraum nachhaltig sichern und weiterentwickeln kann, seine Bewohner mit allen zentralörtlichen Einrichtungen in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt sind, er seine eigenständige Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur bewahren kann und er seine landschaftliche Vielfalt sichern kann.

LEP 5.1, Grundsatz: Die Standortvoraussetzungen für die bayerische Wirtschaft, insbesondere für die leistungsfähigen kleinen und mittelständischen Unternehmen sowie für die Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, sollen erhalten und verbessert werden.

RP 12 A II 1.5, Grundsatz: Der Funktion des Donautals und des Raumes südlich der Donau als überregional bedeutsames landwirtschaftliches Produktionsgebiet und als bedeutender, breit aufgefächerter Wirtschaftsstandort ist von besonderer Bedeutung.

RP 12 B IV 2.1 Abs. 1, Ziel: Im zunehmenden Standortwettbewerb um Fachkräfte, Investitionen und Wissen soll die Region Donau-Wald in allen Teilräumen als attraktiver, leistungsfähiger und innovativer Wirtschaftsraum gestärkt und gesichert werden.

RP 12 B IV 2.1 Abs. 2, Grundsatz: Hierzu ist es von besonderer Bedeutung, dass zum Ausgleich des innerregionalen Strukturgefälles, insbesondere im ländlichen Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll, qualifizierte und saisonunabhängige Arbeitsplätze gesichert und geschaffen werden.

RP 12 B IV 2.2 Abs. 1, Ziel: Zur Stabilisierung der wirtschaftlichen Entwicklung und zur Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes soll in der Region eine möglichst ausgewogene Betriebsgrößen- und Branchenstruktur im Produzierenden Gewerbe und in den Dienstleistungsbereichen angestrebt werden.

RP 12 B IV 3.1 Abs. 1, Ziel: In der gesamten Region soll die Leistungsfähigkeit von Industrie und Handwerk erhalten und weiterentwickelt werden.

RP 12 B IV 3.1 Abs. 2, Grundsatz: Hierzu ist es u. a. von besonderer Bedeutung, dass die erforderlichen Anpassungen an den Strukturwandel unterstützt, die wirtschaftsnahe Infrastruktur weiter ausgebaut und bedarfsorientiert Industrie- und Gewerbegebiete an geeigneten Standorten zur Verfügung gestellt werden.

2.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Der Standort des geplanten BMW-Werks liegt in den beiden Gemeinden Straßkirchen und Irlbach, die nach dem LEP Bayern dem ländlichen Raum (Unterkategorie „Raum mit besonderem Handlungsbedarf“) zugeordnet sind (vgl. LEP 2.2.3). Straßkirchen ist nach dem Regionalplan als Kleinzentrum ausgewiesen und übernimmt damit zentrale Funktionen auf der Grundversorgungsebene. Irlbach hat keine zentralörtliche Funktion.

Für die Einstufung als Raum mit besonderem Handlungsbedarf wurden im LEP verschiedene Kriterien verwendet (Bevölkerungsvorausberechnung, Arbeitslosenquote, Beschäftigtendichte, Einkünfte je Steuerpflichtigem, Wanderungssaldo der 18- bis unter 30-jährigen), die in unterschiedlicher Gewichtung in die Bildung eines Gesamtindikators eingeflossen sind. Sowohl Straßkirchen als auch Irlbach lagen demnach zum Zeitpunkt der Einstufung unter 90 % des Landesdurchschnittes. Für diese geringen Werte sind bei Straßkirchen vor allem die Bevölkerungsprognose, die Beschäftigtendichte und der Wanderungssaldo und bei Irlbach vor allem die Bevölkerungsprognose und die Beschäftigtendichte sowie in geringerem Umfang das Durchschnittseinkommen und der Wanderungssaldo verantwortlich.

Die Festlegungen des LEP zum ländlichen Raum als Gebietskategorie stellen in erster Linie darauf ab, ihn (gegenüber den Verdichtungsräumen) als eigenen Lebens- und Arbeitsraum zu sichern und zu entwickeln (vgl. LEP 2.2.2 und 2.2.5). Hierbei liegt der Schwerpunkt auf der Stärkung der Wirtschaftsstruktur, der Schließung infrastruktureller Lücken, der Bereitstellung von zentralörtlichen Einrichtungen verschiedener Lebensbereiche und der Sicherung der ländlichen Siedlungsstrukturen bzw. naturräumlichen und landschaftlichen Qualitäten. Aus landesplanerischer Sicht ist es u.a. angezeigt, durch geeignete Maßnahmen und Weichenstellungen die räumlichen Voraussetzungen zu schaffen, dass im ländlichen Raum vorhandene Defizite ausgeglichen werden können.

Es ist eines der Leitbilder der bayerischen Landesentwicklung, dass sich insbesondere wirtschaftliche Entwicklung nicht nur in den Verdichtungsräumen abspielen soll. Zwar gehen von den Verdichtungsräumen vielfältige Entwicklungsimpulse aus, von denen auch die ländlichen Räume profitieren. Gleichmaßen ist es eine wesentliche Zielsetzung, dass sich die ländlichen Räume auch als eigenständiger Wirtschafts- und Lebensraum verstehen und eigenständig entwickeln sollen (vgl. LEP 2.2.2). Das Prinzip der gleichwertigen Lebens- und Arbeitsbedingungen sieht u.a. auch vor, dass qualifizierte Arbeitsplätze gerade auch in den ländlichen Regionen geschaffen werden sollen, um die Attraktivität dieser Räume zu erhalten bzw. zu erhöhen. Zugleich soll damit der hohe Nutzungs- und Bevölkerungsdruck in den Verdichtungsräumen abgemildert werden.

Auf den ersten Blick drängt sich eine Industrieansiedelung in der gegenständlichen Größenordnung und mit entsprechender Anzahl an Arbeitsplätzen in einem Kleinzentrum bzw. einer nicht-zentralen Gemeinde nicht auf. Das zentralörtliche System der Landesplanung schließt aber nicht aus, dass kleinere Orte auch höherrangige Versorgungsaufgaben übernehmen, oder ihre günstigen Standortvoraussetzungen nutzen, um überörtliche Versorgungseinrichtungen oder – wie hier – größere Betriebe anzusiedeln. Angezeigt ist eine regionale Perspektive, die nicht nur auf

eine Stärkung der ohnehin starken Räume oder Zentren abstellt, sondern auch die Räume zwischen den Zentren in den Blick nimmt und die dort vorhandenen Potenziale aufgreift und für die regionale Entwicklung nutzbar macht. So ist es z.B. Teil der „Heimatstrategie“ der bayerischen Staatsregierung, mit Behördenverlagerungen in den ländlichen Raum aktive Strukturpolitik zu betreiben und sichere Arbeitsplätze in den ländlichen Raum zu verlagern. Dieses Instrument soll auch als Vorbild für die Wirtschaft dienen.

Die BMW Group ist der größte Arbeitgeber Niederbayerns. Allein am Standort Dingolfing, dem größten europäischen Produktionsstandort der BMW Group, sind mehr als 18.000 Mitarbeiter inkl. rd. 850 Auszubildender in 15 Berufen beschäftigt (Stand: Juni 2023). Eine mindestens ebenso hohe Zahl an Mitarbeitern dürfte in weiteren Betrieben, die Teil der Zulieferkette sind, hinzukommen. Fast 300.000 Fahrzeuge wurden am Standort Dingolfing im Jahr 2022 gebaut. Die Investitionen des Unternehmens aber auch der öffentlichen Hand in den letzten gut 50 Jahren waren und sind Garant dieser überaus erfolgreichen Entwicklung.

Die Bedeutung der Automobilindustrie für Niederbayern wird auch aus der offiziellen Statistik erkennbar: Im Jahr 2022 waren (in Betrieben mit im Allgemeinen 20 oder mehr Beschäftigten) rd. 35.000 Personen mit der „Herstellung von Kraftwagen und Kraftwagenteilen“ beschäftigt, wobei sie einen Umsatz in Höhe von rd. 30,4 Mrd. € erwirtschafteten. Das bedeutet (unter der o. g. Einschränkung auf Betriebe mit im Allgemeinen 20 oder mehr Beschäftigten), dass rund ein Viertel der Beschäftigten in Niederbayern im Automobilbereich tätig ist und dass über 55 % des Gesamtumsatzes des Verarbeitenden Gewerbes im Regierungsbezirk daraus resultiert. Insofern kann der Automobilsektor im Regierungsbezirk Niederbayern als die Schlüsselindustrie bezeichnet werden.

Die Automobilindustrie unterliegt derzeit weltweit einem tiefgreifenden Transformationsprozess, der u.a. von der Digitalisierung, Automatisierung und der Entwicklung neuer Antriebe geprägt wird. Diese Trends bedeuten einen strukturellen Wandel und zwingen die Automobilindustrie, tiefgreifende Veränderungen in allen Geschäftsbereichen vorzunehmen. Für den Standort Niederbayern ist es – wie bereits erwähnt – von herausragender Bedeutung, dass diese Transformation erfolgreich gemeistert werden kann, um möglichst viele Arbeitsplätze und den daraus resultierenden Wohlstand in der Region zu erhalten. Kompetenzen und Kapazitäten im Bereich Batterietechnik sind dabei eine Schlüsselkomponente und machen einen großen Teil der Wertschöpfung in der Fertigung batterieelektrischer Fahrzeuge aus. Das geplante Hochvoltbatterie-Werk in Straßkirchen/Irlbach ist damit eines der zentralen Investitionsvorhaben zur Bewältigung des skizzierten Transformationsprozesses. Es ist wesentliche Voraussetzung zur Sicherung der

Wettbewerbsfähigkeit der bayerischen BMW-Werke und generell des Automobil- und Wirtschaftsstandorts Niederbayern. Insofern leistet das geplante BMW-Werk in Straßkirchen/Irlbach einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes bzw. zur Stabilisierung der wirtschaftlichen Entwicklung im Rahmen des Strukturwandels in der Region (vgl. RP 12 B IV 2.2 Abs. 1 und RP 12 B IV 3.1 Abs. 1).

Die Planung des Planungsverbandes bzw. die vorgesehene Errichtung eines Produktionsstandortes für Hochvoltbatterien der BMW Group sieht ein mittelfristiges Beschäftigungsniveau von etwa 3.400 Arbeitsplätzen am Standort plus ca. 1.100 Mitarbeitern von Dienstleisterfirmen vor. Der Träger des Vorhabens geht davon aus, dass rund zwei Drittel der am Standort Straßkirchen/Irlbach entstehenden Arbeitsplätze mit Arbeitskräften besetzt werden wird, die (bisher) an anderen BMW-Standorten ihren Arbeitsplatz haben. Insofern kann innerhalb der BMW Group ein nicht unerheblicher Teil der Arbeitsplätze gesichert werden, die ansonsten durch den Transformationsprozess in der Automobilindustrie (z.B. Umstieg auf Elektroantrieb) freigesetzt werden könnten. Da ein großer Anteil dieser Mitarbeiter bereits in der Region ansässig sein dürfte (nach Informationen aus der Vorhabenbeschreibung zeigt eine Analyse der aktuellen Beschäftigungsstruktur von BMW in Ober- und Niederbayern, dass in einem Umkreis von 20 km um den geplanten Standort ca. 7.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group leben), ergeben sich voraussichtlich nur geringere raumstrukturell bedeutsame Veränderungen, da nur in untergeordnetem Maß von Änderungen der Wohnsitze dieser Mitarbeiter auszugehen ist. Insofern ändert sich diesbezüglich für einen Großteil der zukünftigen Mitarbeiter am Standort Straßkirchen/Irlbach nur das Pendelziel innerhalb der Region, idealerweise verbunden mit einer geringeren Pendelstrecke.

Darüber hinaus ist aber auch die Schaffung von Arbeitsplätzen in nicht unerheblicher Anzahl zu erwarten, die für Arbeitnehmer aus der Region oder aber auch für Zuzügler interessant sind und damit die Attraktivität der Region insgesamt als Arbeitsstandort erhöhen. Hieraus ergibt sich auch ein demographisches Entwicklungspotenzial, da qualifizierte Arbeitsmigration in erster Linie aus jüngeren Bevölkerungsgruppen gespeist wird, die die demographische Entwicklung stabilisieren können. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass hieraus auch nachgelagerte Effekte durch Zuzug von Arbeitskräften und deren Familien resultieren werden, die sich aber nicht nur auf die beiden Standortgemeinden auswirken werden, sondern auch auf die Städte und Gemeinden im Einzugsbereich des zukünftigen Werks. Da sich solche indirekten Effekte aller Voraussicht nach über einen längeren Zeitraum und über einen größeren Raum verteilen werden, können

diese in der Region wirksam werden, ohne die betroffenen Gemeinden vor nicht leistbare planerische Herausforderungen zu stellen.²

Das LEP Bayern formuliert für Teilräume mit besonderem Handlungsbedarf ein Vorrangprinzip (LEP 2.2.4). Dieses Vorrangprinzip ist hier jedoch – anders als in den Planunterlagen dargelegt – nicht einschlägig, da es sich nicht um eine der im Ziel genannten staatlichen Aktivitäten (Versorgung mit Einrichtungen der Daseinsvorsorge, Ausweisung räumlicher Förderschwerpunkte/Fördermaßnahmen, Verteilung von Finanzmitteln) handelt. Gleichwohl leistet das Vorhaben mit den bereits angesprochenen Aspekten (z.B. Standortsicherung des Automobil-Clusters, Bereitstellung von Arbeitsplätzen, usw.) einen wertvollen Beitrag zum Abbau von Disparitäten zwischen dem ländlichen Raum und Verdichtungsräumen bzw. dem Abbau von Defiziten in der Region (speziell im Raum mit besonderem Handlungsbedarf).

2.3 Zwischenergebnis

In Bezug auf die landesplanerischen Festlegungen zur Raum- und Wirtschaftsstruktur kann sich das Vorhaben grundsätzlich positiv auswirken. Insbesondere die Arbeitsplatzsicherung bzw. die Neuschaffung von weiteren Beschäftigungsmöglichkeiten im Automobilsektor stärkt diesen in Niederbayern starken Wirtschaftsbereich. Das Vorhaben trägt somit zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des ländlichen Raums in Niederbayern bei.

Die positiven Auswirkungen auf die Raum- und Wirtschaftsstruktur sind mit hohem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen.

² Hierzu hat das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie gemeinsam mit den Standortgemeinden und den Landkreisen Deggendorf, Dingolfing-Landau und Straubing-Bogen ein Raumentwicklungs- und Mobilitätsgutachten in Auftrag gegeben, das die regionalen Wirkungen der BMW-Ansiedlung in Irlbach und Straßkirchen näher untersuchen soll. Für die Kommunen soll das Gutachten Handlungsempfehlungen liefern, um den Entwicklungsimpuls bestmöglich inwertsetzen zu können.

3. Siedlungsstruktur

3.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1 BayLplG, Grundsatz: Eine Zersiedelung der Landschaft soll vermieden werden.

Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 5 bis 8 BayLplG, Grundsatz: Bei der erstmaligen planerischen Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll angestrebt werden, dass eine Begrenzung auf eine Richtgröße von 5 ha pro Tag landesweit bis spätestens zum Jahr 2030 erreicht wird. Auch kommt dem Umstand, wofür und wie die betroffenen Flächen genutzt werden sollen, maßgeblich Bedeutung zu. Dabei ist zu berücksichtigen, in welchem Ausmaß es bei der Inanspruchnahme der Flächen zu einer Bodenversiegelung kommt und welche Maßnahmen für den Umwelt-, Klima- und Artenschutz getroffen werden. Insbesondere sollen die Potenziale für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, für die Nachverdichtung und für andere Maßnahmen zur Innenentwicklung der Städte und Gemeinden sowie zur Entwicklung vorhandener Verkehrsflächen ausgeschöpft werden.

LEP 3.1.1 Abs. 1, Grundsatz: Die Ausweisung von Bauflächen soll an einer nachhaltigen und bedarfsorientierten Siedlungsentwicklung unter besonderer Berücksichtigung des demographischen Wandels und seiner Folgen, den Mobilitätsanforderungen, der Schonung der natürlichen Ressourcen und der Stärkung der zusammenhängenden Landschaftsräume ausgerichtet werden.

LEP 3.1.1 Abs. 2, Grundsatz: Flächen- und energiesparende Siedlungs- und Erschließungsformen sollen unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Gegebenheiten angewendet werden.

LEP 3.1.1 Abs. 3, Grundsatz: Die Entwicklung von Flächen für Wohnzwecke, gewerbliche Zwecke sowie für Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen soll abgestimmt erfolgen. Ergänzend kann auf der Grundlage interkommunaler Entwicklungskonzepte ein Ausgleich zwischen Gemeinden stattfinden.

LEP 3.1.1 Abs. 4, Grundsatz: Die Ausweisung größerer Siedlungsflächen soll 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.

LEP 3.2, Ziel: In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung vorrangig zu nutzen. Ausnahmen sind zulässig, wenn Potenziale der Innenentwicklung begründet nicht zur Verfügung stehen.

LEP 3.3, Ziel: Neue Siedlungsflächen sind möglichst in Anbindung an geeignete Siedlungseinheiten auszuweisen. Ausnahmen sind zulässig, wenn (...) ein großflächiger produzierender Betrieb mit einer Mindestgröße von 3 ha aus Gründen der Ortsbildgestaltung nicht angebunden werden kann (Tiret 3), von Anlagen, die im Rahmen von produzierenden Gewerbebetrieben errichtet und betrieben werden sollen, schädliche Umwelteinwirkungen, insbesondere durch Luftverunreinigungen oder Lärm einschließlich Verkehrslärm, auf dem Wohnen dienende Gebiete ausgehen würden (Tiret 4) (...).

RP 12 BII 1.4, Grundsatz: Es ist von besonderer Bedeutung, dass der Nachfrage nach Siedlungsflächen durch eine vorausschauende kommunale Bodenpolitik Rechnung getragen wird

3.2 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die Siedlungsstrukturen sind in Bayern räumlich sehr differenziert ausgebildet. Im Landkreis Straubing-Bogen hat sich südlich der Donau und vor allem im Bereich des Gäubodens ein recht kompaktes Siedlungsmuster herausgebildet, das – anders als in weiten Teilen der Region – weniger durch eine Streusiedlungsstruktur geprägt ist.

Das raumordnerische Leitbild für die Siedlungsentwicklung sieht eine dezentrale Konzentration vor. Ziel ist es, die Zersiedelung zu reduzieren (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1 BayLplG) und möglichst kompakte Siedlungskörper auf der einen Seite (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 2 BayLplG) und funktionsfähige Freiräume auf der anderen Seite entstehen zu lassen. Das Ziel der Freihaltung des Freiraums von Siedlungstätigkeit und die Ausbildung kompakter Siedlungskörper hat viele Vorteile. So können z.B. der Erschließungsaufwand reduziert und kurze Wege ermöglicht werden.

Das Plangebiet liegt abgesetzt von einer bestehenden Siedlungseinheit und entspricht daher zunächst nicht dem Anbindegebot von LEP 3.3. Die dem Plangebiet nächstgelegene größere Siedlungseinheit ist der Hauptort der Gemeinde Straßkirchen. Das dort zusammenhängend bebaute Siedlungsgebiet umfasst etwa 150 ha. Die Siedlungsstruktur ist dabei in weiten Teilen durch die gewachsenen Orts- bzw. Dorfstrukturen gekennzeichnet, die sich in erster Linie durch Wohn- und Mischgebiete mit einer relativ geringen städtebaulichen Dichte und einem für den ländlichen Raum typischen hohen Grünflächenanteil (z.B. Hausgärten) auszeichnen. Die Kubaturen und

Höhen der vorhandenen Bebauung sind typisch für eine kleinteilige ländliche Siedlung. Lediglich einige wenige gewerbliche Gebäude am Ortsrand gehen über dieses Maß hinaus, was aber ebenfalls für ländliche Siedlungen nicht untypisch ist.

Das Plangebiet für das Industriegebiet umfasst eine Fläche von rund 134 ha und soll für die Errichtung eines produzierenden Betriebs, in dem Hochvolt-Batterien gefertigt werden, dienen. Die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes sehen auf dem Gelände Gebäudehöhen von bis etwa 20 m (ohne Aufbauten) und eine Grundflächenzahl von 0,8 vor. Eine industrielle Nutzung in dieser Größenordnung bringt erhebliche Konflikte mit einer organischen Siedlungs- und Ortsentwicklung mit sich, die sich in angebundener Lage kaum lösen lassen. Um diese Konflikte zu umgehen, sind in LEP 3.3 Ausnahmen definiert, die in solchen Sondersituationen einen Verzicht auf eine Anbindung an die bestehenden Siedlungseinheiten ermöglichen.

Der Hauptort der Gemeinde Straßkirchen ist als Siedlungseinheit nicht geeignet, die geplante Betriebsstätte für Hochvoltbatterien ohne Beeinträchtigung des Ortsbildes an sich anzubinden. Die geplante massive industrielle Bebauung würde – sowohl hinsichtlich der Fläche als auch hinsichtlich der Höhenentwicklung - dem Maßstab des vorhandenen Siedlungskörpers von Straßkirchen nicht entsprechen und das Ortsbild erheblich stören. Wie in den Planunterlagen richtig dargestellt, ist daher der Anwendungsbereich der Ausnahme nach Tiert 3 vom Anbindegebot nach LEP 3.3 eröffnet. Diesbezüglich steht die Planung daher mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang.

Darüber hinaus wäre eine direkte Anbindung des Plangebietes an Straßkirchen auch deshalb nicht zweckmäßig, weil damit die Konfliktlagen zwischen schützenswerten Wohnbereichen und den von dem Vorhaben ausgehenden Umwelteinwirkungen (insbesondere Lärm) deutlich verstärkt würden (vgl. LEP 3.3 Tiert 4). Darüber hinaus werden durch die von Straßkirchen abgesetzte Standortwahl auch noch Entwicklungsoptionen für andere raumbedeutsame Vorhaben offengehalten. So verbleibt zwischen dem Plangebiet und Straßkirchen ein Korridor, der eine Realisierung der schon seit vielen Jahren angedachten Ortsumgehung von Straßkirchen im Süden ermöglicht. Insofern sind auch Mobilitätsanforderungen in der Standortgemeinde berücksichtigt worden und konfliktvermeidend in die Planung eingeflossen (vgl. LEP 3.1.1 Abs. 1).

Wie schon erwähnt, ist der Flächenbedarf des Vorhabens nicht unerheblich. Dieser Flächenbedarf ist auch einer der Hauptgründe, warum das Vorhaben nicht im Bereich bestehender Siedlungsbereiche realisiert werden kann. Die BMW Group hat sich – aus hiesiger Sicht nachvollziehbar – mit den vorhandenen Flächenpotenzialen an den bayerischen Standorten auseinandergesetzt und dargelegt, dass eine Umsetzung der Planung dort nicht möglich ist. Auch wenn diese

Alternativenbetrachtung aus der Sicht einiger Verfahrensbeteiligter nicht überzeugend ist, erfüllt sie doch die Anforderungen von LEP 3.2 und zeigt auch auf, dass ländliche Räume Standortpotenziale mitbringen, die in bereits stark verdichteten Räumen häufig nicht mehr vorzufinden sind. So können Planungen mit großflächigen Raumnutzungsansprüchen in den Verdichtungsräumen kaum mehr umgesetzt werden, weil die Flächenpotenziale häufig nicht vorhanden sind. Insofern nutzt der Planungsverband hier die im ländlichen Raum verhältnismäßig günstigeren Standortvoraussetzungen für eine industrielle bzw. gewerbliche Weiterentwicklung.

Der hohe Flächenbedarf des Vorhabens wurde im Verfahren von einer Reihe von Fachstellen (z.B. Umweltverbände) und Teilen der Öffentlichkeit kritisiert. Es wurde dabei angeführt, dass die Planung daher nicht mit den Zielen zum Flächensparen des LEP vereinbar sei bzw. die Anforderungen des BauGB nicht erfüllt seien. Aufgrund des hohen Flächenbedarfs des Vorhabens ist ein nicht unerheblicher Konflikt zu Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 BayLplG und § 1a Abs. 2 BauGB gegeben. Es ist daher von besonderer Bedeutung, dass die notwendige Flächeninanspruchnahme auch gut begründet ist und die Potenziale einer flächensparenden Bau- und Erschließungsform ausgeschöpft werden (vgl. LEP 3.1.1 Abs. 2). Eine gesamtgesellschaftlich notwendige und normativ verankerte Reduzierung der Inanspruchnahme von Flächen ist nur dann möglich, wenn dem Optimierungs- und Vermeidungsgrundsatz entsprechend Rechnung getragen wird (vgl. Maßgabe 1). Aus hiesiger Sicht können die Planung bzw. einzelne Teile der vorgesehenen Bebauung die Anforderungen an eine flächensparende Bebauung nur bedingt erfüllen. Eine plausible Darlegung, warum z.B. im ersten Bauabschnitt kein (flächensparendes) Parkhaus errichtet werden kann, im zweiten Bauabschnitt hingegen schon, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Auch die unterschiedlichen Angaben zu den zulässigen Gebäudehöhen im Bebauungsplan und den Angaben in der Vorhabenbeschreibung lassen Unsicherheiten bestehen, ob die Möglichkeiten zum Flächensparen genutzt werden. Auch wird die Mehrfachnutzung der Dachflächen für PV-Anlagen nur auf einem Drittel der Dachfläche des Produktionsgebäudes vorgesehen. In diesem Bereich sind aus landesplanerischer Sicht Optimierungen angezeigt, um die Anforderungen an eine flächensparende Umsetzung des Vorhabens sicherzustellen. Im weiteren Planungsprozess sind daher die Notwendigkeit der Festsetzungen bzw. die geplante Bauausführung und die dahinter liegenden planerischen Überlegungen näher zu begründen.

Eine integrierte Siedlungsentwicklung in den Gemeinden setzt voraus, dass eine gewisse Harmonisierung der Flächenentwicklung für Wohnzwecke, gewerbliche Zwecke sowie für Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen in abgestimmter Form erfolgt (vgl. LEP 3.1.1 Abs. 3). Die gegenständliche Planung erfasst bisher nur Flächen für die Gewerbeentwicklung. Der Planungsverband führt in der Begründung zum Bebauungsplan hierzu an, dass die Planung der Schaffung wohnortnaher Arbeitsplätze diene und die Reduzierung von Pendlerbewegungen insbesondere im Landkreis Straubing-Bogen, der sehr hohe Auspendlerquoten habe, begünstigen solle. Diese

Argumentation ist grundsätzlich nachvollziehbar und wurde bereits im Kapitel Raumstruktur aufgegriffen. Der Planungsverband ist dennoch aufgerufen, sich mit der Frage zu beschäftigen, welche planerischen Schlüsse aus dem Umstand zu ziehen sind, dass vor Ort zusätzliche Arbeitsplätze zu erwarten sind, die nicht aus dem Bestand der BMW Group bzw. Arbeitskräften, die schon in der Region leben und zum BMW-Werk pendeln werden, besetzt werden können. Das Harmonisierungsgebot sieht vor, dass insbesondere die Ausweisung neuer gewerblicher Siedlungsflächen in Abstimmung mit dem Bedarf an Wohnsiedlungsflächen erfolgen soll. Im Sinne einer abgestimmten Siedlungsentwicklung, die sowohl die Funktionen Gewerbe als auch Wohnen umfasst, sind daher die indirekten Folgen der Ansiedelung des geplanten Montagewerkes für Hochvoltbatterien der BMW Group in der zukünftigen Flächenentwicklungsplanung der beiden Gemeinden zu berücksichtigen (vgl. Hinweis 9). Das vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie und den Gemeinden bereits in Auftrag gegebene Raumentwicklungsgutachten kann hierzu eine erste Grundlage darstellen. Hierbei ist es von besonderer Bedeutung, dass der erwartbaren Nachfrage nach Siedlungsflächen durch eine vorausschauende kommunale Bodenpolitik Rechnung getragen wird, die Entwicklungsflächen bereithält (vgl. RP 12 BII 1.4).

Nicht zuletzt aufgrund der vom Ortsrand von Straßkirchen abgesetzten Lage des geplanten BMW-Werkes sind nach den Gutachten „Luftreinhaltung“ keine schädlichen Umwelteinwirkungen auf das Schutzgut Mensch durch Luftschadstoffe zu erwarten, da die prognostizierten Immissionsbeiträge an den relevanten Beurteilungspunkten unter den Irrelevanzkriterien der Nr. 4.1 TA Luft liegen. Nach der Einschätzung der im Gutachten „Geräuschemissionsschutz-Zusatzbelastung Schall“ ermittelten Beurteilungspegel können die Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten werden. Insofern sind durch den Betrieb der Anlage keine negativen Auswirkungen auf die dem Plangelände nächstgelegenen Siedlungsbereiche anzunehmen.

3.3 Zwischenergebnis

Die Planung ist flächenintensiv und wird das Siedlungsgefüge von Straßkirchen erheblich verändern. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach dem Anbindegebot sind gegeben.

Hinsichtlich einer optimierten Flächennutzung sind noch Potenziale vorhanden, die es im weiteren Verfahren zu berücksichtigen gilt.

4. Mobilität und Verkehr

4.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Art. 6 Abs. 2 Nr. 4 Satz 7 und 8 BayLplG, Grundsatz: Die Voraussetzungen für die Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße sollen verbessert werden. Raumstrukturen sollen so gestaltet werden, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird.

Art. 6 Abs. 2 Nr. 8 Satz 9 BayLplG, Grundsatz: Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft soll sichergestellt werden.

LEP 4.1.1 Abs. 1, Ziel: Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.

LEP 4.1.2, Grundsatz: Die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz soll bedarfsgerecht verbessert werden. Das regionale Verkehrswegenetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden.

LEP 4.1.3, Grundsatz: Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung konsequent weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert und durch ein bedarfsorientiertes, leistungsfähiges Mobilitätsangebot ergänzt werden.

LEP 4.2, Grundsatz: Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

RP 12 B IV 3.2, Grundsatz: Es ist anzustreben, dass an geeigneten Standorten die günstigen infrastrukturellen Voraussetzungen der vorhandenen Bandinfrastruktureinrichtungen für industriell-gewerbliche Vorhaben genutzt werden.

RP 12 B X 3.1, Ziel: Die Anbindung der Region an das nationale und internationale Straßennetz soll verbessert werden. Dazu sollen die Fernstraßen, insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen Regensburg - Straubing - Passau (B 8), (...) weiter ausgebaut werden.

4.2 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Der vorgesehene Mikrostandort des Vorhabens liegt direkt an der Bundesstraße B 8 und ist von dort auf relativ kurzem Weg verkehrlich an die Autobahn A 92 angebunden. Der Standort weist daher grundsätzlich günstige infrastrukturelle Voraussetzungen, die das übergeordnete Straßennetz mit sich bringt, auf (vgl. RP 12 B IV 3.2). Die Bahnlinie Straubing-Plattling verläuft ebenfalls in der Nähe des Plangebietes. Eine direkte Anbindung des Plangebietes an die Schiene ist derzeit aber nicht vorgesehen, was von einer Reihe von Verfahrensbeteiligten kritisiert und als nicht nachhaltig angesehen wird. Gerade im Bereich des Güterverkehrs hätte ein solcher Gleisanschluss jedoch erhebliche Vorteile und würde ein nicht unerhebliches Entlastungspotenzial bzgl. des LKW-Verkehrs mit sich bringen.

Nach eigenem Bekunden prüft die BMW Group in Zusammenarbeit mit der Bahn, welche Lösungen hier möglich sind. Allerdings lässt sich ein Bahnanschluss oder ein Bahnterminal kurzfristig nicht umsetzen, da die Planungs- und Umsetzungshorizonte für ein solches Vorhaben deutlich länger sind. Nichtsdestotrotz ist es im Sinne von Art. 6 Abs. 2 Nr. 4 Satz 7 und 8 BayLplG bzw. RP 12 B IV 3.2 angezeigt, die Logistik so weiterzuentwickeln, dass die Beschickung des Werkes nicht nur über die Straße abgewickelt wird. Aus raumordnerischer Sicht ist hierzu ein direkter Schienenanschluss wünschenswert und sinnvoll. In Anbetracht der Tatsache, dass eine Vielzahl von Vorprodukten nicht im Raum Niederbayern hergestellt und produziert, sondern weltweit bezogen werden, ist die Gesamtbilanz der Logistikkette zu berücksichtigen. Hierbei bietet der Raum mit seinem trimodalen Güterverkehrszentrum in Straubing-Sand oder dem GVZ Regensburg grundsätzlich auch gute Voraussetzungen, zumindest einen Teil des Güterverkehrs nicht über die Straße abzuwickeln. Dennoch wäre die Realisierung eines Schienenanschlusses bzw. die Errichtung eines Terminals in der Nähe des geplanten Werkes weiter zu verfolgen und möglichst umzusetzen (vgl. Maßgabe 2).

Das Plangebiet liegt direkt an der Bundesstraße B 8 im Osten von Straßkirchen. Die planmäßige verkehrliche Erschließung erfolgt ausschließlich über die B 8 und soll den Verkehrsfluss auf der St 2325 so wenig wie möglich beeinflussen. Hierzu ist die Errichtung einer parallel zur Bundesstraße verlaufenden bi-direktionalen Verteilerspur „BMW-Allee“ vorgesehen, die mit der B 8 über zwei Kreisverkehre verbunden werden soll. Von dieser Verteilerspur aus erfolgt die Anbindung zu Park- und Warteplätzen für LKW, PKW, Bussen, Motorrädern und Fahrrädern. Die Zufahrt ins Werksgelände selbst erfolgt über eine Pforte bzw. Logistikscheuse. Die planmäßige verkehrliche Erschließung über die B 8 soll den Verkehrsfluss auf dem nachgeordneten Straßennetz so wenig als möglich beeinflussen. Dies ist aus landesplanerischer Sicht sinnvoll und nachvollziehbar, da

das übergeordnete Straßennetz gerade für die Aufnahme des überregionalen sowie weiträumigen Verkehrs dienen soll. Durch eine Lenkung des Verkehrs auf die B 8 kann ein Beitrag dazu geleistet werden, dass das nachgeordnete Straßennetz nicht überlastet wird (vgl. Maßgabe 3).

Mit der Umsetzung des Vorhabens in mehreren Abschnitten bzw. mit der denkbaren vollständigen Ausnutzung des geplanten Baurechtes sind verkehrliche Wirkungen zu erwarten, die im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung betrachtet wurden. Die Untersuchung berücksichtigt neben dem Individualverkehr und dem Verkehr für Werksbusse auch alle LKW-Verkehre für den Standort.

Das Verkehrsgutachten zeigt für unterschiedliche Planfälle und unter der Berücksichtigung verschiedener Annahmen (z.B. LKW-Routing) die Verkehrszunahmen im Umfeld des Plangebietes gegenüber dem sog. „Prognose-Nullfall“ auf. Für den Grenzfall (theoretisches Betriebszeitmodell von 24 h/d an 365 d/a) beläuft sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf ca. 8.650 Kfz-Fahrten/Tag, wovon ca. 2.000 Kfz-Fahrten/Tag dem Schwerverkehr zuordenbar wären. Die von BMW derzeit geplante Nutzung des Gebietes (Planfall 1 und 2) zieht hingegen ein deutlich geringeres zusätzliches Verkehrsvolumen nach sich und beläuft sich in der Summe auf ca. 5.500 Kfz-Fahrten/Tag, wovon ca. 1.250 Kfz-Fahrten/Tag dem Schwerverkehr zuordenbar wären.

Der Untersuchungspunkt innerhalb der Ortsdurchfahrt Straßkirchen (B 8) weist für den Planfall der Realisierung des Bauabschnittes 1 und 2 eine Verkehrszunahme von 1.050 Kfz auf (+8 %), wovon allerdings nur 30 dem Schwerverkehr zuzuordnen sind (+1 %). Dies ist eine Folge des umfassenden LKW-Routings, welches von BMW mit seinen Lieferanten vereinbart werden soll. Einen ähnlichen Effekt aus dem LKW-Routing erwarten die Gutachter auch in der Ortsdurchfahrt Altenbuch (St 2325). Dort wird insgesamt eine Verkehrszunahme von 900 Kfz erwartet (+56 %), wovon aber nur 10 dem Schwerverkehr zuzuordnen seien (+6 %). Der wesentliche Anteil des Schwerverkehrs wird demnach über die B 8 in bzw. aus Richtung Plattling geführt, was sich ebenfalls in den Verkehrszunahmen am Untersuchungspunkt B 8 (östlich der GVS Makofen) widerspiegelt. Der Kfz-Verkehr soll hier um 1.250 Fahrzeuge zunehmen (+13 %), wovon 520 auf den Schwerverkehr entfallen (+25 %).

Der Untersuchungspunkt innerhalb der Ortsdurchfahrt Straßkirchen (B 8) weist für den Planfall der maximalen Ausnutzung des Baurechtes eine Verkehrszunahme von 1.800 Kfz/Tag auf (+14 %), wovon 230 dem Schwerverkehr zuzuordnen sind (+10 %). In der Ortsdurchfahrt Altenbuch wird dann eine Verkehrszunahme von 1.350 Kfz/Tag prognostiziert (+84 %), wovon 20 dem Schwerverkehr zuzuordnen seien (+13 %). Der wesentliche Anteil des Schwerverkehrs wird auch in diesem Fall weiterhin über die B 8 in bzw. aus Richtung Plattling geführt, was sich in den Verkehrszunahmen am Untersuchungspunkt B8 (östlich der GVS Makofen) widerspiegelt. Der Kfz-

Verkehr soll hier um 2.350 Fahrzeuge zunehmen (+24 %), wovon 1.030 auf den Schwerverkehr entfallen (+49 %).

Unabhängig von der geplanten Ansiedelung des BMW-Werkes ist eine Ortsumgehung von Straßkirchen im Zuge der B 8 seit vielen Jahren im Gespräch. Die Ortsumgehung ist im Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes enthalten, das Vorhaben befindet sich in der Dringlichkeitsstufe „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Derzeit läuft ein Prozess, der aus verschiedenen Planungsvarianten eine Vorzugsvariante bestimmen soll. Diese Vorplanung befindet sich derzeit in der Endphase. Die Vorplanung dient der Entscheidung über die weiterzuverfolgende Trassenvariante für die Ortsumgehung Straßkirchen. Aus landes- und regionalplanerischer Sicht ist eine solche Ortsumgehung sinnvoll und dient der Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Netzes der Bundesfernstraßen (vgl. LEP 4.2) bzw. der Verbesserung der Anbindung der Region an das nationale und internationale Straßennetz (vgl. RP 12 B X 3.1). Die Ortsumfahrung von Straßkirchen ist aber nicht Gegenstand dieser landesplanerischen Beurteilung. In die o.g. Verkehrsuntersuchung zum gegenständlichen Vorhaben ist die geplante Ortsumfahrung ebenfalls nicht eingeflossen.

Die im Verfahren beteiligten öffentlichen Stellen zum Straßenverkehr gehen davon aus, dass der zusätzliche Verkehr von der vorhandenen und geplanten Infrastruktur aufgenommen werden kann. Insofern sind die Anforderungen von LEP 4.1.1 grundsätzlich erfüllt. Nichtsdestotrotz haben sich im Rahmen des Beteiligungsverfahrens Verbände, Kommunen und Private kritisch zu der zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsbelastung geäußert und erwarten zum Teil erheblich negative Auswirkungen. Zum einen werden hierbei verkehrliche Aspekte geltend gemacht (z.B. Überlastung der Infrastruktur, Überholdruck, schwierigeres Abbiegen, Zeitverlust, Gefährdung in Ortsdurchfahren), zum anderen werden aber auch gesundheitliche Auswirkungen durch den zusätzlichen Verkehr wie z.B. durch Lärm und Abgase befürchtet. Auch wenn die vorhandene Infrastruktur grundsätzlich für die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs geeignet ist, müssen die negativen Auswirkungen, die mit einer Verkehrszunahme einhergehen - soweit als möglich und von den Planungsträgern beeinflussbar – reduziert werden (vgl. Maßgabe 4).

Eine weitere Optimierungsmöglichkeit zur Reduzierung des individuellen Pendlerverkehrs besteht darin, die Nutzung des vorhandenen Angebotes des Öffentlichen Personennahverkehrs möglichst attraktiv zu gestalten und eine gute öffentliche Erreichbarkeit des Werks sicherzustellen. Der geplante Radweg und der geplante Pendelbusverkehr zum Bahnhof Straßkirchen sind hierzu positiv zu bewerten. Eine Verzahnung mit dem Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs ist hier also grundsätzlich gegeben. Da die Fahrpläne des Öffentlichen Nahverkehrs aber üblicherweise nicht auf den Schichtbetrieb von Einzelunternehmen abgestimmt sind, kann dieses System nur bedingt zu einer Verkehrsreduktion im Individualverkehr beitragen. Der Anteil der Nutzer des

Öffentlichen Verkehrs wird nur mit rund 5 % prognostiziert, was aus hiesiger Sicht nicht unplausibel ist. Umso wichtiger ist es, dass das öffentliche Angebot um ein BMW-eigenes Angebot ergänzt wird. Die BMW Group verfügt schon an anderen Standorten über ein sehr gut ausgebautes Werksbussystem, das auch in Straßkirchen/Irlbach etabliert werden soll. Nach Einschätzung der BMW Group wird für den ersten Bauabschnitt mit einem Anteil von 40 % Werksbusnutzern gerechnet, mit der Realisierung des zweiten Bauabschnitts wird mit einer Erhöhung der Nutzungsrate auf dann 45 % gerechnet. Die genannten Maßnahmen tragen zur Reduzierung des Individualverkehrs von und zum Werk bei und können einen Beitrag zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch Werksangehörige leisten (vgl. Maßgabe 5).

Trotz der Ausschöpfung von Verkehrsminderungsmaßnahmen und des geplanten LKW-Routings ist mit einer nicht unerheblichen Zunahme des Verkehrs auf den Straßen im Umfeld des geplanten Werkes zu rechnen. Der weitaus größte Anteil des zusätzlichen Verkehrs wird dabei über die B 8 abgewickelt werden und von dort aus auf die A 92 fließen. Nach dem Gutachten zu den Geräuschimmissionen durch den zusätzlichen Verkehr ergibt sich, dass die Siedlungsbereiche im Umfeld des Werks unterschiedlich betroffen sein werden.

In Straßkirchen (Landkreis Straubing-Bogen) ist im Einwirkungsbereich der B 8 bereits im Prognose-Nullfall (allgemeine Verkehrszunahme ohne Realisierung des Vorhabens) im ungünstigsten Fall am Tag eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) um bis zu 4 dB und in der Nacht eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 60 dB(A) um bis zu 9 dB zu erwarten. Für den Prognose-Planfall ergeben sich im Vergleich zum Prognose-Nullfall im ungünstigsten Fall Pegelerhöhungen am Tag um 0,3 dB und in der Nacht um 1,6 dB. Je nach Lage der Immissionsorte wird an einzelnen Immissionsorten der Schwellenwert der Gesundheitsgefahr somit erstmals oder weitergehend überschritten.

In Stephansposching (Landkreis Deggendorf) ist bei einigen Anwesen im unmittelbaren Einwirkungsbereich der B 8 bereits im Prognose-Nullfall im ungünstigsten Fall am Tag eine Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) um bis zu 4 dB und in der Nacht Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 60 dB(A) um bis zu 9 dB feststellbar (Rottenmann). Für den Prognose-Planfall ergeben sich im Vergleich zum Prognose-Nullfall im ungünstigsten Fall Pegelerhöhung am Tag um 0,3 dB und in der Nacht um 2,8 dB. Das heißt, dass an den Anwesen in Rottenmann die Schwellen zur Gesundheitsgefahr damit weitergehend überschritten und in Rottersdorf nachts erstmalig erreicht werden. Am Anwesen Rottersdorf 30 wird der Immissionsgrenzwert tags überschritten und die Schwelle zur Gesundheitsgefahr nachts erreicht. Auch an den der Bundesstraße nächstgelegenen Wohngebäuden in Stephansposching-Bahnhof werden die Immissionsgrenzwerte überschritten.

In Altenbuch (Landkreis Dingolfing-Landau) werden zum Prognosezeitpunkt zur Tagzeit die Immissionsgrenzwerte auch im Prognose-Planfall noch unterschritten. Zur Nachtzeit wird der Immissionsgrenzwert erstmalig oder weitergehend um bis zu 5 dB überschritten. Der höchste Beurteilungspegel liegt bei 59 dB und unterschreitet somit gerade noch den Schwellenwert zur Gesundheitsgefahr von 60 dB.

Für die Bereiche Straßkirchen sowie für die Einzelanwesen und Ortschaften entlang der Bundesstraße B 8 im Gemeindebereich Stephansposching wurden durch den Verkehr auf der öffentlichen Straße bereits Geräuschimmissionen ermittelt, welche die anzunehmenden Schwellen zur Gesundheitsgefahr überschreiten. Somit ist im Rahmen der Bauleitplanung ein Einbezug weiterer Lärmarten im Hinblick auf eine Gesamtlärbetrachtung geboten. Insbesondere können durch die örtlich vorhandene Bahnstrecke weitergehende maßgebliche Pegelbeiträge nicht ausgeschlossen werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Bauleitplanung, die eine bereits vorhandene Lärmbelastung in gesundheitsschädlichem Ausmaß (mind. 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts) weiter erhöht, nur dann dem im Abwägungsgebot verankerten Gebot der Konfliktbewältigung entspricht, wenn sie die zusätzliche Verkehrslärmerhöhung durch entsprechende Maßnahmen, z.B. des aktiven und passiven Schallschutzes, kompensiert. Ob sich die Lärmzunahme im hörbaren bzw. geringfügigen Bereich bewegt, ist dann nicht entscheidend. Außerdem ist darauf zu achten, dass bei einer Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen die unterschiedlichen Lärmarten, z.B. Verkehrs- und Gewerbelärm, nicht mehr isoliert betrachtet werden dürfen. Vor diesem Hintergrund ist eine weitergehende Analyse der Lärmsituation angezeigt, um auf dieser Basis zu ermitteln, wo Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind.

Im Sinne von BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 8 Satz 9 ist es daher angezeigt, Maßnahmen zu ergreifen, die einen Beitrag zur Reduzierung des Verkehrslärms beitragen können, um die Anwohner an den betroffenen Straßen zu entlasten. Hier kommen verschiedene Möglichkeiten in Frage, die unterschiedliche Planungsträger adressieren. So könnten z.B. lärmindernde Beläge aufgebracht werden (aktiver Lärmschutz), oder Lärmschutzfenster eingebaut werden (passiver Schallschutz). Da es sich bei der BMW-Werksansiedlung nicht um einen Neubau oder eine wesentliche Änderung einer Straße handelt, ist eine Lärmvorsorgepflicht der Straßenbaulastträger nicht gegeben.

Insofern kommen in erster Linie passive Lärmschutzmaßnahmen zur Konfliktbewältigung bzw. zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren in Frage. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind daher auf der Basis einer vertieften Analyse der Lärmsituation im Raum zumindest dort vorzusehen, wo

ansonsten die Grenzen einer Gesundheitsgefährdung überschritten würden (vgl. Maßgabe 6). Um die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen abzusichern, bietet sich der vorgesehene städtebauliche Vertrag zwischen der BMW Group und dem Planungsverband an.

4.3 Zwischenergebnis

Mit der Planung wird eine nicht unerhebliche Verkehrszusatzbelastung einhergehen. Durch die vorgesehenen Maßnahmen (z.B. LKW-Routing) sollen die zusätzlichen Verkehre weitestgehend auf das übergeordnete Verkehrsnetz gelenkt und Ortsdurchfahrten möglichst vermieden werden.

Dennoch verbleiben Belastungen der Infrastruktur und der Anwohner an den betroffenen Verkehrsachsen, die es mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen gilt.

5. Land- und Forstwirtschaft, Flächensparen

5.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 5 BayLplG, Grundsatz: Bei der erstmaligen planerischen Inanspruchnahme von Freiflächen im Außenbereich für Siedlungs- und Verkehrszwecke soll angestrebt werden, dass eine Begrenzung auf eine Richtgröße von 5 ha pro Tag landesweit bis spätestens zum Jahr 2030 erreicht wird.

Art. 6 Abs. 2 Nr. 6 Satz 6 BayLplG, Grundsatz: Die räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion sollen erhalten und entwickelt werden.

LEP 5.4.1 Abs. 1, Grundsatz: Die räumlichen Voraussetzungen für eine vielfältig strukturierte, multifunktionale und bäuerlich ausgerichtete Landwirtschaft und eine nachhaltige Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltig erzeugten Lebensmitteln, erneuerbaren Energien und nachwachsenden Rohstoffen sowie für den Erhalt der natürlichen Ressourcen und einer attraktiven Kulturlandschaft und regionale Wirtschaftskreisläufe sollen erhalten, unterstützt und weiterentwickelt werden.

LEP 5.4.1 Abs. 2, Grundsatz: Land- und forstwirtschaftlich genutzte Gebiete sollen erhalten werden. Insbesondere hochwertige Böden sollen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden.

LEP 5.4.1 Abs. 3, Ziel: In den Regionalplänen sind Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft festzulegen.

RP 12 B IV 6.2, Grundsatz: Die für die landwirtschaftliche Nutzung geeigneten Flächen sind soweit möglich für diese Nutzung zu erhalten und durch standortgemäße und umweltverträgliche Bewirtschaftungsformen langfristig zu sichern.

5.2 Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

Mehr als 80 % der Fläche Bayerns werden land- und forstwirtschaftlich genutzt. Eine nachhaltige Land- und Forstwirtschaft ist wesentliche Grundvoraussetzung für einen vitalen ländlichen Raum als eigenständiger Lebens- und Arbeitsraum. Land- und forstwirtschaftlich genutzte Gebiete sind nicht nur Produktionsstandort für hochwertige Nahrungsmittel und Rohstoffe, sondern übernehmen auch Funktionen für Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.

Die landes- und regionalplanerischen Erfordernisse zur Landwirtschaft stellen in erster Linie darauf ab, die für die landwirtschaftliche Produktion notwendigen Flächen zu erhalten und deren Inanspruchnahme so gering wie möglich zu halten (vgl. LEP 5.4.1 Abs. 2). Landwirtschaftliche Nutzflächen sind in besonderem Maße der Konkurrenz mit anderen Raumnutzungsansprüchen ausgesetzt, denn die Zunahme an Siedlungs- und Verkehrsflächen geht zum größten Teil auf Kosten von landwirtschaftlichen Flächen.

Die durchschnittliche Zunahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen in Bayern liegt in der letzten Dekade bei etwas mehr als 10 ha pro Tag, wobei ein gutes Viertel davon auf Industrie- und Gewerbeflächen zurückzuführen ist. Der größte Treiber der Flächeninanspruchnahme war in der Vergangenheit aber nicht die Gewerbeentwicklung, sondern die Wohnbauentwicklung, die etwas mehr als 40 % der Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche ausmacht (vgl. <https://www.flaechensparoffensive.bayern/wissen/flaechenstatistik>). Damit liegt der tatsächliche Flächenverbrauch in Bayern nach wie vor deutlich über dem für das Jahr 2030 angestrebten politischen Zielkorridor von rund 5 ha (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 BayLplG).

Das Vorhaben umfasst ein Plangebiet von rund 134 ha, die bisher ackerbaulich genutzt werden. Die Lage im Gäuboden bringt es mit sich, dass dort Böden vorhanden sind, die für die landwirtschaftliche Produktion hervorragende Bedingungen bieten. Die von dem Vorhaben beanspruchten Flächen zählen aber nicht nur zu den am besten für den Ackerbau geeigneten Böden in Bayern. Auch hinsichtlich weiterer Bodenfunktionen, wie der Speicher- und Rückhaltefunktion für Wasser-, Nähr- und Schadstoffe, sind sie hoch funktional. Die Böden sind damit auch von größter Bedeutung für den Landschaftswasserhaushalt und für den Grundwasserschutz.

Vor diesem Hintergrund ist nachvollziehbar, dass eine Vielzahl von Verfahrensbeteiligten die Standortwahl als nicht ideal und den Verlust der hochwertigen landwirtschaftlichen Flächen als besonders problematisch ansehen. Einige Verfahrensbeteiligte lehnen die Planung daher als nicht nachhaltig ab und fordern, bei der Realisierung weniger wertvolle Standorte oder Konversionsstandorte (z.B. Papierfabrik Plattling) oder untergenutzte Bereiche der bestehenden BMW-Standorte zu nutzen. Hierauf ist zu erwidern, dass der Planungsträger über ein Raumordnungsverfahren nicht auf einen anderen Standort verwiesen werden kann, wenn er diesen selbst nicht als Alternative betrachtet. Darüber hinaus ist – zumindest aus raumordnerischer Sicht – die Bewertung der Realisierungsmöglichkeiten des Vorhabens an den bestehenden BMW-Standorten durchaus nachvollziehbar. Zudem liegt es in der Planungshoheit des Planungsverbandes Straßkirchen/Irlbach, seine städtebauliche Entwicklung selbst zu steuern und – in einem Abwägungsprozess aus privaten und öffentlichen Belangen – den hierfür geeignetsten Standort auszuwählen, solange dem Vorhaben keine Ziele der Raumordnung entgegenzuhalten sind.

Zudem wurde im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, dass die betroffenen Flächen vom Planungsverband Donau-Wald als Vorranggebiet für die Landwirtschaft festzulegen seien und eine Inanspruchnahme solcher Flächen nicht in Einklang mit LEP 5.4.1 Abs. 3 stünde. Hierzu ist anzumerken, dass der Standort tatsächlich landwirtschaftliche Flächen in Anspruch nimmt, die mit die höchsten Bonitäten in Bayern aufweisen, und von daher eine grundsätzliche Eignung für die Darstellung als Vorranggebiet für die Landwirtschaft mit sich bringt. Der Planungsverband Donau-Wald als adressierter Normgeber für die Darstellung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für die Landwirtschaft hat - wie alle anderen Planungsverbände in Bayern auch – den Auftrag aus dem LEP, der erst seit Mitte dieses Jahres erteilt ist, noch nicht in Umsetzung gebracht. Das heißt, dass es diesbezüglich im Regionalplan Donau-Wald keine entgegenstehende Norm gibt und auch noch keine „sonstigen Erfordernisse der Raumordnung“ (in Aufstellung befindliche Ziele) vorhanden sind, die eine Bindungswirkung im Sinne von Art. 3 Abs. 1 Satz 1 BayLplG nach sich ziehen würden. Insofern gehen die Hinweise aus dem Anhörungsverfahren bezüglich LEP 5.4.1 Abs. 3 ins Leere.

Nichtsdestotrotz ist mit der Umsetzung des Vorhabens ein nicht unerheblicher Konflikt insbesondere zu LEP 5.4.1 Abs. 2 gegeben. Entsprechend haben auch einige Fachstellen im Anhörungsverfahren einen bodenfunktionalen Ausgleich gefordert. Es ist daher ein Bodenschutzkonzept zu erarbeiten und durch eine bodenkundliche Baubegleitung abzusichern. Ein bodenfunktionaler Ausgleich bzw. eine sachgerechte Verwertung des vorhandenen Oberbodens ist sicherzustellen (vgl. Maßgabe 7). Grundlage für die Bewertung des bodenfunktionalen Kompensationsbedarfs ist eine Bodenfunktionsbewertung. Die derzeitige Bodenbewertung wurde vor dem Hintergrund des Bauvorhabens (Baugrunduntersuchung) erstellt und ist für eine Bodenfunktionsbewertung nicht hinreichend (vgl. Stellungnahme Wasserwirtschaftsamt Deggendorf).

Um die Planung in Einklang mit dem genannten Erfordernis der Raumordnung und RP 12 B IV 6.2 zu bringen, ist es daher sinnvoll und geboten, zumindest den auf dem Plangelände anfallenden wertvollen Oberboden zu sichern und entsprechend zu verwerten. Hierzu kann der anfallende Oberboden, der ansonsten verloren gehen und seine Funktionen einbüßen würde, etwa auf anderen landwirtschaftlichen Flächen, die keine so hohe Bonität aufweisen, zur Bodenverbesserung aufgebracht und somit in seiner Funktionalität erhalten werden. Da die im Plangebiet anfallenden Mengen bzw. Volumina an wertvollem Oberboden nicht zu unterschätzen und in der näheren Umgebung des Plangebietes ebenfalls sehr hochwertige landwirtschaftliche Böden vorhanden sind, denen die Eignung für einen Bodenauftrag fehlt, ist ein entsprechend großer „Suchraum“ in den Blick zu nehmen, um den anfallenden Boden tatsächlich funktionsgleich (Erhalt der Bodenfruchtbarkeit und der anderen angesprochenen Bodenfunktionen) verwenden zu können. Ebenso sollte die Möglichkeit der Bodenverwertung bei der Entsiegelung von Flächen und bei

der Schaffung neuer landwirtschaftlicher Flächen z. B. durch die Rekultivierung ehemaligen Abbauflächen oder Brachflächen in Betracht gezogen werden. Bei einem Bodenauftrag an anderer Stelle ist jedoch darauf zu achten, dass der anfallende Bodenaushub nicht auf naturschutzfachlich hochwertige Flächen ausgebracht wird, keine Senken und Mulden verfüllt werden, Abstände zu Gewässern eingehalten und Bodenbrüter berücksichtigt werden (vgl. Hinweis 6).

Neben einem solchen Ausgleich sollten auch Optimierungen in der Flächeninanspruchnahme vorgenommen werden. Bei den geplanten Betriebsgebäuden dürften die Potenziale diesbezüglich relativ gering sein, da aufgrund von innerbetrieblichen Abläufen und Prozessen bzw. von technischen Anforderungen den Möglichkeiten, mehr „in die Höhe statt in die Breite“ zu bauen, Grenzen gesetzt sind. Darüber hinaus ist es aus Gründen einer langfristigen Standortplanung durchaus sinnvoll, schon heute Erweiterungsmöglichkeiten für die Zukunft einzuplanen, um so flexibel auf geänderte technologische Anforderungen oder geänderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Aus hiesiger Sicht – und diese Einschätzung teilen viele Verfahrensbeteiligte – ist aber z.B. nicht nachvollziehbar, warum beispielsweise erst im Bauabschnitt 2 ein Parkhaus errichtet und das Parkplatzangebot flächeneffizienter gestaltet werden soll. Im Sinne einer flächensparenden Siedlungsentwicklung sind daher die Potenziale einer flächeneffizienteren Bauweise im Sinne von LEP 3.1.1. Abs. 2 nochmals zu prüfen und der Flächenverbrauch für die baulichen Anlagen soweit als möglich und unter Berücksichtigung der Funktionalität des geplanten Werkes zu reduzieren. Stellplätze für Werksangehörige sind auch im Bauabschnitt 1 überwiegend als Parkhäuser auszubilden (vgl. Maßgabe 1).

5.3 Zwischenergebnis

Das Vorhaben wirkt sich negativ auf die Ziele des Flächensparens aus und ist in Anbetracht der Tatsache, dass das Vorhaben Böden mit herausragender Bonität in Anspruch nimmt, nicht unwesentlich.

Durch Umsetzung der Maßgaben lassen sich jedoch Optimierungen erreichen, was in der Gesamtabwägung ebenfalls zu berücksichtigen ist.

6. Natur und Landschaft

6.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 BayLplG, Grundsatz: Das Landschaftsbild Bayerns soll in seiner Vielfalt, Eigenart und Schönheit bewahrt werden. Kultur- und Naturlandschaften sollen erhalten und entwickelt werden. Historisch geprägte und gewachsene Kulturlandschaften sollen in ihren prägenden kulturellen und ökologischen Merkmalen und mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern erhalten bleiben.

Art. 6 Abs. 2 Nr. 8 BayLplG, Grundsatz: Der Raum soll in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, des Klimas, der Erholung sowie als Lebensraum der Tier- und Pflanzenwelt einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen entwickelt, gesichert oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederhergestellt werden. Wirtschaftliche und soziale Nutzungen des Raums sollen unter Berücksichtigung seiner ökologischen Funktionen gestaltet werden. Naturgüter sollen sparsam und schonend in Anspruch genommen werden. Das Gleichgewicht des Naturhaushalts soll nicht nachteilig verändert werden. Grundwasservorkommen sollen geschützt, die Reinhaltung der Gewässer soll sichergestellt werden (...).

LEP 7.1.1, Grundsatz: Natur und Landschaft sollen als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden.

LEP 7.1.6 Abs.1, Grundsatz: Lebensräume für wildlebende Arten sollen gesichert und entwickelt werden. Die Wanderkorridore wildlebender Arten zu Land, zu Wasser und in der Luft sollen erhalten und wiederhergestellt werden.

LEP 7.1.6 Abs. 2, Ziel: Ein zusammenhängendes Netz von Biotopen ist zu schaffen und zu verdichten. Die Landschaft soll in allen Teilräumen der Region gepflegt und schonend genutzt werden: (...)

RP 12 B I 1.4, Grundsatz: Die unvermeidbare Neuinanspruchnahme von Freiraum für bauliche Nutzungen, Infrastrukturanlagen oder den Rohstoffabbau soll vorrangig in Bereichen erfolgen, die keine besonderen Funktionen für den Naturhaushalt oder die landschaftsgebundene Erholung haben.

RP 12 B I 2.5.1, Grundsatz: Die in der Region vorhandenen ökologisch wertvollen Standorte und Lebensräume für seltene Tiere und Pflanzen sollen erhalten, gepflegt und entwickelt werden.

RP 12 B I 2.6.1, Grundsatz: Raumbedeutsame Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen unter Wahrung des funktionellen Bezugs bevorzugt in Schutzgebieten, landschaftlichen Vorbehaltsgebieten oder Regionalen Grünzügen umgesetzt werden.

RP 12 B II 1.3, Grundsatz: Die Siedlungsgebiete sowie sonstige Vorhaben sollen möglichst schonend in die Landschaft eingebunden werden.

6.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Natur und Landschaft sind unverzichtbare Lebensgrundlagen und dienen darüber hinaus der Erholung des Menschen. Der Schutz von Natur und Landschaft, einschließlich regionaltypischer Landschaftsbilder, sowie deren nachhaltige Nutzungsfähigkeit sind deshalb von öffentlichem Interesse. Ein besonderes Interesse gilt dem Erhalt der Landschaften von regionaltypischer Eigenart und Schönheit. Diese bestimmen die Identifikation des Menschen mit seiner Region.

Das Plangebiet liegt im weitgehend flachen Gäuboden in einem Bereich, der bereits durch den Verlauf der B 8, die Bahnlinie Straubing-Plattling, Hochspannungsleitungen und eine großflächige PV-Anlage (Gänsdorf) in seiner Eigenart eingeschränkt und vorbelastet ist.

Nach der bayernweiten Landschaftsbildbewertung des Landesamtes für Umwelt liegt das geplante Sondergebiet in einem Bereich der als gering bewertet ist. Auch die Erholungswirksamkeit ist aufgrund der weiträumigen Ackerlandschaft mit wenigen Strukturelementen als gering einzustufen. Die Naherholungsfunktion für die Bürger von Straßkirchen und Irlbach ist – neben den eigenen Hausgärten – im Bereich der Donau und der dort in Teilen noch vorhandenen Auwälder verortbar.

Der Bau des BMW-Werks wird aufgrund der weitgehend flachen Topographie und der vorgesehenen Bauhöhen eine gewisse Fernwirkung entfalten und auch aufgrund seiner Flächigkeit als anthropogene Veränderung der Landschaft wahrgenommen werden. Dieser Konflikt ist nicht zu vermeiden, kann aber durch die vorgesehenen Ein- und Durchgrünungsmaßnahmen zumindest gemildert werden. So soll das Areal mit Grünstreifen mit einer Breite von 25 m im Osten, Süden und Westen eingegrünt werden. Mit einer Kombination aus Gehölzflächen, Einzelbäumen und mageren kräuter- und blumenreichen Wiesenbereichen soll hier eine Einbindung in die umgebende Landschaft erreicht werden. In Teilbereichen sind auch Geländemodellierungen bis zu einer Höhe von 5 m über der festgesetzten Geländeoberkante möglich, wodurch die Bepflanzungen hier von Anfang an größere Höhen erreichen können. Die vorgesehenen bepflanzten Erdmodel-

lierungen liefern nach der Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde eine hochwertige Einbindung in die Landschaft, auch wenn bei derart hohen Gebäuden immer eine deutliche Sichtbarkeit verbleiben wird. Zudem werden magere artenreiche Standorte geschaffen, die im an Landschaftselementen nicht unbedingt reichen Gäuboden wertvolle Biotopstrukturen schaffen. Da die Bebauung des Sondergebiets in mehreren Bauabschnitten vorgesehen ist, wurden auch gliedernde Grünflächen im Inneren des Baugebiets festgesetzt, die eine Eingrünung auch der einzelnen Bauabschnitte sicherstellen. Hierzu kann auch die vorgesehene Fassadenbegrünung (mindestens 20 % der Summe aller Gebäudefassaden) beitragen. Insofern ist davon auszugehen, dass eine schonende Einbindung in die Landschaft erreicht werden kann (vgl. RP 12 B II 1.3).

Durch die Festsetzung zur Dachbegrünung (mindestens 60 % der Summe aller Dachflächen) werden ein hoher Grünflächenanteil und gleichzeitig ein großes Rückhaltevolumen für Niederschlagswasser mit einem entsprechenden Verdunstungsanteil sichergestellt.

Das Plangebiet liegt in einem intensiv landwirtschaftlich geprägten Bereich. Der Eingriff in Natur und Landschaft ist nach den gesetzlichen Grundlagen entsprechend auszugleichen. Da der notwendige Kompensationsbedarf nicht auf dem Plangebiet selbst erbracht werden kann, ist vorgesehen, diesen extern zu erbringen. Die vorgeschlagenen Kompensationsflächen sind aus Sicht der Naturschutzbehörden mit ihrem Pflegeregime als Kompensationsfläche grundsätzlich geeignet. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass die gesetzlichen Anforderungen zum Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft erfüllt werden (vgl. Hinweis 1) und damit auch im landesplanerischen Sinne ein entsprechender Ausgleich geschaffen wird (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 8 BayLplG in Verbindung mit Maßgabe 8).

Die untere Naturschutzbehörde weist darauf hin, dass deutlich mehr Kompensationsflächen in die Bauleitplanung eingestellt wurden, als als Kompensationsbedarf ermittelt wurde. Aus natur-schutzfachlicher Sicht ist es jedoch nicht gleichgültig, welche der Flächen tatsächlich zur Festsetzung ausgewählt werden. Die größte ökologische Wirkung auf die Schutzgüter lassen sich demnach mit Ausgleichsflächen im Deichvorland erreichen. Eine Fokussierung auf diese Flächen brächte auch hinsichtlich RP 12 B I 2.6.1 den größten Mehrwert (vgl. Hinweis 2).

Hinsichtlich des speziellen Artenschutzes sehen die Naturschutzbehörden jedoch noch Defizite, die es im weiteren Planungsprozess auszuräumen gilt (vgl. RP 12 B I 2.5.1). Um sicherzustellen, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände auftreten, ist eine ergänzende artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich (vgl. Maßgabe 9). Darüber hinaus ist zu berücksichtigen,

dass vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen für den Artenschutz einen gewissen Vorlauf benötigen, um rechtzeitig ihre Funktion erfüllen zu können (vgl. Hinweis 3).

Sichtbeziehungen von der Wallfahrtskirche Loh (Gemeinde Stephansposching), die als landschaftsbildprägendes Denkmal besonders zu berücksichtigen wäre, und anderen Baudenkmalen im Umfeld des geplanten Sondergebietes werden – wenn überhaupt – nur geringfügig tangiert, so dass hier keine raumrelevanten Betroffenheiten festzustellen sind (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 BayLplG).

6.3 Zwischenergebnis

Mit der Realisierung des Vorhabens gehen nicht unerhebliche Veränderungen und Belastungen des Landschaftsbildes einher, die sich – trotz der vorhandenen Vorbelastungen – negativ auf die fachlichen Belange der Raumordnung zu Natur und Landschaft auswirken.

Durch die vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen und die Maßgaben zu Natur und Landschaft lassen sich die Eingriffe jedoch im landesplanerischen Maßstab weitestgehend kompensieren, so dass diesbezüglich nur geringe Beeinträchtigungen der Erfordernisse der Raumordnung zu Natur- und Landschaft verbleiben, was in der Gesamtabwägung ebenfalls zu berücksichtigen ist.

7. Wasserwirtschaft

7.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Art. 6 Abs. 2 Nr. 4, Satz 1 BayLplG, Grundsatz: Der Erhalt und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der notwendigen Infrastruktureinrichtungen sind in allen Teilräumen von besonderer Bedeutung.

LEP 7.2.2 Abs. 2, Grundsatz: Tiefengrundwasser soll besonders geschont und für die Trinkwasserversorgung nur im zwingend notwendigen Umfang genutzt werden. Darüber hinaus soll es nur für solche Zwecke genutzt werden, für die seine speziellen Eigenschaften notwendig sind.

LEP 7.2.3 Abs. 2, Grundsatz: Öffentliche Wasserversorgungsanlagen sollen die notwendige Versorgungssicherheit durch mehrere unabhängige Trinkwassergewinnungen oder -zuführungen gewährleisten und hierzu möglichst mit anderen leistungsfähigen Anlagen verbunden werden.

LEP 7.2.5 Abs. 1, Grundsatz: Die Risiken durch Hochwasser sollen soweit als möglich verringert werden. Hierzu sollen die natürliche Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft erhalten und verbessert (...) werden.

LEP 7.2.5 Abs. 4, Grundsatz: Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die Risiken aus Starkniederschlägen besonders berücksichtigt werden. Hierzu soll insbesondere auf die Freihaltung von Abflussleitbahnen und Senken hingewirkt werden.

7.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Zur Erfüllung der raumordnerischen Erfordernisse der Wasserwirtschaft muss bei der Realisierung des Vorhabens der Schutz von Grundwasservorkommen und insbesondere der Schutz der Gebiete, die der Trinkwasserversorgung dienen, sichergestellt sein (Art. 6 Abs. 2 Nr. 6 BayLplG). Zudem sind die für den Hochwasserschutz erforderlichen Räume und Anlagen in ihrer Funktion zu erhalten (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 8 BayLplG, LEP 7.2.5).

Das Plangebiet umfasst keine amtlich festgesetzten Überschwemmungs- oder Trinkwasserschutzgebiete. Aus der Topographie ist aber abzuleiten, dass es sensible Bereiche gibt, in denen wild ablaufendes Wasser zu berücksichtigen sein wird. Laut Planunterlagen werden die über die vorhandene Geländemulde zufließenden Wassermengen über zwei Gräben - nordwestlich und südöstlich - an der Grundstücksgrenze umgeleitet und durch die beiden Durchlässe unter der B 8 geführt. Der natürliche Ablauf wild abfließenden Wassers darf gem. § 37 WHG nicht nachteilig für

anliegende Grundstücke verändert werden. Die Gräben sind daher hydraulisch ausreichend leistungsfähig zu gestalten, sodass die Wassermengen bei einem hundertjährlichen Regenereignis abgeführt werden können. Nach Auskunft der hierfür zuständigen Fachstellen ist die Berechnung der Abflussdaten nicht in den Unterlagen vorhanden und konnte deshalb nicht geprüft werden. Im Sinne von LEP 7.2.5 Abs. 4 ist dies nachzuweisen (vgl. Maßgabe 10).

Der beste Hochwasserschutz ist der Erhalt der natürlichen Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft (vgl. LEP 7.2.5 Abs. 1). Der hohe Versiegelungsgrad auf den Flächen des geplanten BMW-Werks bringt daher die Herausforderung mit sich, das anfallende Niederschlagswasser, insbesondere von den Dach- und unverschmutzten Hofflächen, über Grünflächen oder Mulden breitflächig zu versickern. Vor diesem Hintergrund sollten alle Möglichkeiten einer Minimierung der Versiegelung genutzt werden (vgl. Maßgabe 1).

Eine Sammlung des Niederschlagswassers von befestigten Flächen und dessen Bereitstellung für die landwirtschaftliche Bewässerung ist laut den vorgelegten Unterlagen vorgesehen. Hier sind jedoch die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine solche Wiederverwendung von Abwasser aktuell noch nicht abschließend geklärt und erfordern eine Klärung (vgl. Hinweis 7).

Auch wenn im geplanten BMW-Werk für die Montage der Hochvoltbatterien kein besonderer Wasserbedarf an Prozesswasser gegeben ist, wird Trinkwasser benötigt, um die Mitarbeiter zu versorgen, sanitäre Anlagen zu betreiben usw. Nach den Planunterlagen soll die Trinkwasserversorgung über den Wasserzweckverband Straubing-Land und dessen Tiefbrunnen in Straßkirchen sichergestellt werden. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass die wasserrechtliche Bewilligung zeitlich befristet und für die (im Endausbau benötigte) zusätzliche Wassermenge nicht ausreichend ist. Darüber hinaus kann nach Auskunft des Wasserwirtschaftsamtes eine Verlängerung der Tiefengrundwassernutzung nicht in Aussicht gestellt werden. Insofern ist die Wasserversorgung derzeit noch nicht gesichert. Nach fachlicher Einschätzung der zuständigen Fachbehörde gibt es zur Versorgung des Plangebietes aus wasserwirtschaftlicher Sicht mehrere alternative Lösungen. Keine davon ist aber derzeit abschließend geklärt. Es ist daher in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt ein Konzept zur langfristigen Sicherung der Wasserversorgung des Vorhabens mit Trink- und Brauchwasser zu erstellen, das die in einigen Jahren auslaufende wasserrechtliche Bewilligung im Tiefbrunnen Straßkirchen (vgl. LEP 7.2.2 Abs. 2) berücksichtigt (vgl. Maßgabe 11).

Das Schmutzwasser des geplanten BMW-Werkes soll laut Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes zur bestehenden Kläranlage Irlbach der VG Straßkirchen abgeleitet werden. Nach Einschätzung des Wasserwirtschaftsamtes ist diese Kläranlage bereits ausgelastet, es sollen

aber bereits Planungen für eine Ertüchtigung bzw. einen Ausbau der Kläranlage laufen. Die Kläranlage hat derzeit eine Ausbaugröße von 11.900 Einwohnerwerten; aufgrund der im BMW-Werk vorgesehen Mitarbeiterzahl erhöht sich der Abwasseranfall signifikant und würde nach Einschätzung der Fachbehörden ohne Ertüchtigungs- bzw. Ausbaumaßnahmen an der Kläranlage zu einer Überlastung der Kläranlage führen, was in der Konsequenz zu unzulässig hohen Schadstoffeinleitungen in den Vorfluter Donau führen würde. Im Sinne von Art. 6 Abs. 2 Nr. 4 Satz 1 BayLplG ist daher sicherzustellen, dass die Kläranlage zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme entsprechend leistungsfähig ist und das anfallende Schmutzwasser bewältigt werden kann (vgl. Maßgabe 12).

7.3 Zwischenergebnis

In der Summe kann bei Berücksichtigung der Maßgaben davon ausgegangen werden, dass die Belange der Wasserwirtschaft gewahrt und keine Beeinträchtigungen der raumordnerischen Belange hierzu verbleiben werden.

E. Raumordnerische Gesamtabwägung

In der Gesamtschau der Auswirkungen der geplanten Ansiedelung des BMW-Werkes für die Produktion von Hochvoltbatterien in Straßkirchen/Irlbach ist festzustellen, dass sich das Vorhaben hinsichtlich der Belange der Raum- und Wirtschaftsstruktur sehr positiv auswirken wird. Der ländliche Raum wird in seiner Rolle als eigenständiger Arbeits- und Lebensraum gestärkt. Die Sicherung bzw. Neuschaffung von Arbeitsplätzen im Bereich der Automobilindustrie, die in der Region die Leitindustrie darstellt, haben herausragende Bedeutung und sind in der Gesamtbedeutung der raumordnerischen Belange sehr hoch anzusetzen.

Der Mikrostandort des Vorhabens steht in Einklang mit den Erfordernissen der Raumordnung zur Siedlungsstruktur. Das Vorhaben erfüllt die Anforderungen für den Verzicht auf eine Anbindung des Siedlungsgebietes an eine bestehende Siedlungseinheit, weil eine Ausnahme von LEP 3.3 einschlägig ist. Die „normale“ Siedlungsentwicklung der beiden Standortgemeinden wird durch die abgesetzte Lage nicht beeinträchtigt.

Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft werden ausgeglichen. Die vorgesehenen Ausgleichsflächen liegen in einem Raum, der hierfür geeignet ist. Durch deren Realisierung kann ein Beitrag zur Weiterentwicklung des Biotopverbundes und der Sicherung von Lebensräumen betroffener Arten erreicht werden.

Der hohe Flächenverbrauch steht – gerade auch deshalb, weil sehr hochwertige landwirtschaftliche Flächen betroffen sind - in erheblichem Konflikt zu den Bemühungen zum Flächensparen und dem Grundsatz zum Erhalt landwirtschaftlicher Flächen. Durch die Umsetzung verschiedener Maßgaben kann die Flächeninanspruchnahme noch reduziert werden.

Mit die größte Problemlage, die das Vorhaben mit sich bringt, ist der von ihm induzierte zusätzliche Verkehr. Ein großer Nachteil des Standortes aus übergeordneter Sicht ist es daher, dass – zumindest derzeit - keine direkte Schienenanbindung gegeben und auch im Plangebiet nicht vorgesehen ist. Ein Schienenanschluss bzw. ein Terminal im Umfeld des Plangebietes brächte aber ein hohes Verlagerungspotenzial für den Güterverkehr mit sich und sollte daher in jedem Falle weiterverfolgt werden.

Mit der zusätzlichen Verkehrsbelastung gehen auch zusätzliche Lärmbelastungen einher, die sich aller Voraussicht nach vor allem in den Siedlungsbereichen entlang der B 8 und der St 2325 negativ auswirken werden. Hier können Maßnahmen des passiven Lärmschutzes durch den Vorhabenträger dazu beitragen, die Belastungen zu reduzieren.

Weitere Problemlagen sind die derzeit noch nicht abschließend geklärte Versorgung mit Trink- und Brauchwasser und die noch nicht gesicherte Entsorgung des Schmutzwassers. Für beide Problembereiche sind jedoch technische Lösungen erkennbar, so dass im weiteren Planungsfortgang damit gerechnet werden kann, dass hier keine unüberwindbaren Hemmnisse verbleiben werden.

In der Gesamtbetrachtung überwiegen daher die positiven Aspekte gegenüber den negativ berührten Belangen. Aus raumordnerischer Sicht kann der Realisierung des Vorhabens bzw. der Änderung und Aufstellung der kommunalen Bauleitpläne zugestimmt werden, wenn die Maßgaben umgesetzt und die Hinweise berücksichtigt werden.

F. Abschließende Hinweise

1. Die Grundlage für die landesplanerische Beurteilung bilden die vom Planungsverband vorgelegten Unterlagen und die Stellungnahmen der am Verfahren beteiligten Träger öffentlicher Belange, die eingegangenen Äußerungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie eigene ermittelte Tatsachen. Diese landesplanerische Beurteilung enthält gleichzeitig auch eine Überprüfung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den raumbedeutsamen und überörtlichen Belangen des Umweltschutzes (vgl. Art. 24 Abs. 2 Satz 2 BayLplG).
2. Diese landesplanerische Beurteilung greift den im Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vor und ersetzt weder danach erforderliche öffentlich-rechtliche Gestattungen, noch die Bauleitplanung, privatrechtliche Zustimmung und Vereinbarungen. Die nachfolgenden Verwaltungsentscheidungen unterliegen als raumbedeutsame Maßnahmen der Mitteilungspflicht gemäß Art. 30 Abs. 1 und 2 BayLplG.
3. Diese landesplanerische Beurteilung wird ins Internet eingestellt. Die Gemeinden werden gebeten, durch ortsübliche Bekanntmachung hierüber zu informieren.
4. Diese landesplanerische Beurteilung gilt nur so lange, wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern. Die Entscheidung über die Frage der Änderung der Grundlagen trifft die höhere Landesplanungsbehörde.
5. Diese landesplanerische Beurteilung ist kostenfrei.

Landshut, den 28.12.2023

gez. Schmauß
Regierungsdirektor

Anhang: Wesentliche Inhalte und Ergebnisse der Beteiligung

I. Allgemeine Hinweise

Die im Zuge des Bauleitplanverfahrens eingegangenen Stellungnahmen beinhalten zum Teil Aspekte, die nur von lokaler Bedeutung sind oder für eine raumordnerische Bewertung des Vorhabens verzichtbar sind.

Die zum Teil umfangreichen Äußerungen zur Rolle des vereinfachten Raumordnungsverfahrens, dem beispielsweise die Aufgabe zugeschrieben wird, den günstigsten Standort für das Vorhaben zu bestimmen und eine umfangreiche Alternativenprüfung beinhalten solle, können nicht berücksichtigt werden. Alternativen können nur dann Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens sein, wenn sie vom Träger des Vorhabens eingeführt werden. Dies ist hier nicht der Fall.

Eingang in die landesplanerische Beurteilung haben in erster Linie die Stellungnahmen gefunden, die im Rahmen der Beteiligung nach § 3 Abs. 2 bzw. § 4 Abs. 2 BauGB beim Planungsverband eingegangen sind. Nur wenn explizit auf die Inhalte der Stellungnahme aus dem Verfahren nach § 4 Abs. 1 bzw. § 3 Abs. 1 BauGB Bezug genommen oder diese Stellungnahmen zusätzliche Aspekte beinhalten, werden sie in die Auswertung aufgenommen.

Die Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung werden nur hinsichtlich der dort geäußerten Problemlagen und Hinweise thematisch ausgewertet. Eine Erörterung der Stellungnahmen erfolgt nicht.

II. Kommunen und Planungsverbände

Die **Stadt Plattling** (Landkreis Deggendorf) spricht insbesondere die befürchtete verkehrliche Zusatzbelastung und die erheblichen Auswirkungen auf das Stadtgebiet Plattling an. Die Verkehrsbelastung durch das für den BA 1 prognostizierte LKW-Aufkommen von ca. 310 Lkw pro Tag stelle eine massive Belastung dar. Des Weiteren sei zu erwarten, dass bei etwaigen verkehrsbedingten Sperrungen oder Staus auf der B 8 bzw. durch Sperrungen auf der A 3 bzw. A 92 Ausweichrouten über die Gemeindeverbindungsstraßen und Kreisstraßen genutzt werden, so dass auch die Ortsdurchfahrt von Plattling einer übermäßigen, nicht akzeptablen Verkehrs- und Lärmbelastung ausgesetzt wird.

Der gesamte Zu- und Abtransport zum neuen BMW-Werk soll aus Richtung Regensburg/Passau (A 3) und von Deggendorf (Kreuz A 92) bzw. ggf. auch aus Richtung München (A 92) über die

Autobahnanschluss-Stelle "Plattling West" erfolgen. Diese Autobahnanschluss-Stelle sei bereits jetzt im Besonderen während der Kampagne der Fa. Südzucker stark belastet. Die Stadt Plattling fordert daher die Vorlage eines Verkehrsgutachtens, welches die Auswirkungen auf die Stadt Plattling und ihrer Ortsteile entsprechend aufzeigt. In diesem Zusammenhang sei zu prüfen, ob hierdurch evtl. eine Entlastung durch die Autobahnanschlussstelle "Plattling Mitte" erfolgen könnte. In diesem Gutachten sollte ebenfalls der für die kommenden Jahre geplante Ausbau der A 3 aus Richtung Passau berücksichtigt werden. Hierdurch sei eine deutliche Mehrbelastung auf der B 8 durch Ausweichverkehr zu erwarten. Des Weiteren sollen im geforderten Verkehrsgutachten neben dem LKW-Verkehr auch der PKW- und Busverkehr bei Schichtwechsel gezielt untersucht und die Auswirkungen auf die B 8 dargestellt werden. Zusammen mit dem Gutachten fordert der Stadtrat Plattling auch eine Simulation der Verkehrsbewegungen.

Die **Gemeinde Stephansposching** (Landkreis Deggendorf) äußert – wie auch die Gemeinde Wallersdorf - dass die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sachgerechter wäre. Ein Angebotsbebauungsplan sei auf die Festsetzungsmöglichkeiten aus § 9 BauGB beschränkt, während ein vorhabenbezogener Bebauungsplan in seinen Festsetzungsmöglichkeiten viel freier sei.

Darüber hinaus wird aufgeführt, dass die zusätzliche Verkehrsbelastung auf der B 8, die durch das Vorhaben voraussichtlich generiert wird, für die Gemeinde unzumutbar sei. Die Annahmen des Verkehrsgutachtens seien lückenhaft und könnten nicht auf Plausibilität überprüft werden. Die angenommenen Verlagerungseffekte (Ausbau B 20, Verlagerung auf A 3) seien nicht belegt bzw. begründet, rechtlich nicht absicherbar (Schichtwechselbetrieb) oder gingen von falschen Voraussetzungen aus (Verkehrsstoßzeiten). Auch das LKW-Routing könne im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden, die Verkehrsbelastung sei daher auch für den Fall zu betrachten, dass kein LKW-Routing vorgegeben wird.

Die Gemeinde fordert daher, verschiedene Maßnahmen in die Planung mit einzubeziehen (z.B. Errichtung einer Abbiege- und Einfädelspur bei der Einmündung Rottersdorfer Straße in die B 8, alternativ die Errichtung einer Straßenüberführung oder einer Ampelanlage; Errichtung eines doppelspurigen Kreisverkehrs an der B 8 auf Höhe des Ortsteiles Loh mit verlängerter Abbiegespur; Errichtung einer Ampelanlage bei der Kreuzung der B 8 im Ortsteil Stephansposching-Bahnhof). Darüber hinaus sei die Planung nicht mit den Anforderungen des Lärmschutzes zu vereinbaren, da die Grenzwerte aus § 2 der 16. BImSchV überschritten würden. Je nach der Lage der Immissionsorte werde der Schwellenwert der Gesundheitsgefahr durch den hinzukommenden Verkehr erstmals oder weitergehend überschritten. Da sich die Grenzwertüberschreitungen bereits auf der Ebene der Gesundheitsgefahr befänden, seien auch nur geringfügige Erhöhungen relevant. Maßnahmen des passiven Schallschutzes würden durch den Bebauungsplan aber nicht getroffen.

Die Gemeinde fordert zudem, die Beleuchtung des Geländes (Lichtverschmutzung) so weit als möglich zu reduzieren, und weist auf Defizite beim Artenschutz hin (Verbotstatbestände, CEF-Maßnahmen). Sie fordert zudem eine Analyse, wie hoch der Wasserbedarf für das Plangebiet ist und welche Auswirkungen dies auf den Wasserhaushalt und das Klima haben wird. Darüber hinaus regt die Gemeinde an, das notwendige Umspannwerk nicht wie geplant zwischen Loh und Irlbach, sondern in der Nähe des Solarparks in Gänsdorf zu verwirklichen. Dort befände sich auch die 110-kV-Leitung.

Zusammenfassend stellt die Gemeinde dar, dass die Planung nicht dem Konfliktbewältigungsgebot entspräche und aufgrund zahlreicher Verstöße nach aktuellem Planungsstand unzulässig sei.

Die **Gemeinde Wallersdorf** (Landkreis Dingolfing-Landau) weist insbesondere auf das zusätzliche Verkehrsaufkommen und die damit verbundene starke Belastung der Gemeindeteile Altenbuch und Wolfersdorf hin und fordert zu verhindern, dass der Verkehr vom und zum Plangebiet (auch) über die St 2325 abgewickelt wird.

Es wird moniert, dass nicht hinreichend deutlich sei, welchen Zweck die drei Notausfahrten erfüllen sollen und wie rechtsverbindlich sichergestellt werden soll, dass diese Notausfahrten nicht zur Erschließung des Baugebiets bzw. der Abwicklung des Zu- und Abfahrtsverkehrs dienen. Es wird befürchtet, dass die Notausfahrten letztlich eine Alternativ- bzw. Entlastungsrouten über die Staatsstraße ermöglichen sollen bzw. werden. Zudem fordert die Gemeinde als Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens ein Notfall- bzw. Evakuierungskonzept, das auch die B 8 beinhaltet. Entgegen der derzeitigen Planung wird nochmals gefordert, die Zu- und Ausfahrten ausschließlich im Nordosten des Plangebietes zu situieren und auch den Baustellenverkehr ausschließlich über die B 8 zu führen.

Darüber hinaus weist die Gemeinde darauf hin, dass die angekündigten vertraglichen Vereinbarungen zwischen der BMW Group und den beauftragten Speditionen bzw. Bauunternehmen über die Routenführung integraler Bestandteil einer abwägungsgerechten Bebauungsplanung und Voraussetzung dafür seien, dass das Planungskonzept umgesetzt werden kann. Sie seien ferner Grundlage für die Verkehrsprognose und das darauf aufbauende Verkehrslärmgutachten.

Die Gemeinde geht zudem darauf ein, dass in der Verkehrsprognose der 4-streifige Ausbau der B 20 berücksichtigt werde. Dieser sei aber weder rechtlich gesichert noch zeitlich absehbar. Insofern könne der Effekt einer Verkehrsverlagerung nicht in Anrechnung gebracht werden und die Verkehrsprognose sei daher fehlerhaft. Zudem wird moniert, dass vom Gutachter vorgeschlagene Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms) nicht möglich seien und daher andere Maßnahmen zu ergreifen seien.

Nach Einschätzung der Gemeinde führten die prognostizierten Verkehrslärmimmissionen insbesondere im Ortsbereich Altenbuch zu einer unzumutbaren Lärmbelastung der Anwohner. Aufgrund von falschen Annahmen im Gutachten sei die Belastung de facto noch höher.

Die Nachbargemeinden **Aiterhofen**, **Bogen** und **Oberschneiding** (Landkreis Straubing-Bogen) haben keine Stellungnahme abgegeben bzw. keine Bedenken erhoben.

Der **Planungsverband Donau-Wald** (RPV 12) verweist darauf, dass ein elementarer Bestandteil gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen zwischen Stadt und Land der Zugang zu qualifizierten Arbeitsplätzen nicht nur in den Verdichtungsräumen, sondern auch im ländlichen Raum sei. Das Vorhaben der BMW Group in Straßkirchen/Irlbach könne hierzu einen herausragenden Beitrag leisten. Es sei daher aus regionaler Sicht sehr zu begrüßen, dass BMW in Niederbayern weiter expandieren will und mit dem Montagewerk für Hochvoltbatterien ein zentrales Element der Transformation zur Elektromobilität seinen Standort in der Region Donau-Wald finden soll. Es sei davon auszugehen, dass ein Gutteil der mittelfristig rund 3.200 Arbeitsplätze aus den bestehenden Standorten der BMW Group bedient werden. Dies leiste einen Beitrag zur Sicherung des Automobilstandortes Niederbayern. Darüber hinaus sei eine Vielzahl von neuen Arbeitsplätzen zu erwarten, die auch einen Zuzug von Neubürgern nach Niederbayern mit sich bringen, die die Attraktivität der Wirtschaftsregion weiter steigern und weitere Entwicklungsimpulse wie z.B. zusätzliche Kaufkraft mit sich bringen wird. Die Ansiedelung des Montagewerkes wird nach Einschätzung des Planungsverbandes Donau-Wald die Region im zunehmenden Standortwettbewerb um Fachkräfte, Investitionen und Wissen stärken und ist daher zu begrüßen.

Der RPV 12 stellt zudem dar, dass mit der Planung ein Flächenverbrauch in nicht unerheblicher Größe verbunden sei. Die vorgesehenen Flächen lägen im Gäuboden und gehörten damit zu einem Raum, der in Bayern mit die besten landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen aufweise. Es sei daher von besonderer Bedeutung, dass die Inanspruchnahme der außergewöhnlich wertvollen Böden so gering wie möglich gehalten werde. Ziel sollte es sein, den wertvollen Ackerboden so weit als möglich zu sichern und zur Bodenverbesserung auf weniger gut für die landwirtschaftliche Nutzung geeigneten Flächen einzusetzen.

Eine Produktionsstätte in dieser Größenordnung bringe ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit sich. Insofern sei der Standort direkt an der B 8 und nahe an der B 92 gut über das überörtliche Verkehrsnetz erreichbar. Es sei aber darauf hinzuwirken, dass der Werks-, Zuliefer- und Pendelverkehr so gesteuert werde, dass untergeordnete Straßen so weit als möglich nicht genutzt und „Abkürzverkehre“ insbesondere der LKW-Fahrten durch kleinere Ortschaften vermieden werden. Zusammenfassend stellt der Verband dar, dass er aus wirtschaftlicher und strukturpolitischer Sicht die Ansiedelung des BMW-M Montagewerkes in der Region ausdrücklich begrüßt. Es sei aber dafür Sorge zu tragen, dass der wertvolle Ackerboden soweit als möglich geschont wird, die mit der Ansiedelung einhergehende Verkehrsbelastung für die umliegenden Gemeinden so gering als möglich gehalten wird und durch eine entsprechende Gestaltung der Baukörper und eine

raumwirksame Ein- und Durchgrünung des Plangebietes die Auswirkungen auf das Landschaftsbild minimiert werden.

III. Fachstellen, Behörden, Verbände, Vereine und sonstige Träger öffentlicher Belange

Die Industrie- und Handelskammer Passau stellt dar, dass der Fachkräftemangel bereits heute in den niederbayerischen Betrieben als größtes Risiko für die weitere wirtschaftliche Entwicklung gesehen werde. Die IHK nimmt an, dass aufgrund der hohen Anziehungskraft von BMW davon ausgegangen werden könne, dass der Personalbedarf von rund 1.000 Mitarbeitern, die nicht aus dem bestehenden Standorten zu besetzen seien, aus einem großen Einzugsgebiet abgedeckt würden. Die lokalen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und die Sorge, dass die geplante Ansiedlung von BMW den Arbeits- und Fachkräftemangel in der Region weiter verschärfen könne, werde dadurch abgemildert.

Generell sei Niederbayern kein geschlossener Arbeitsmarkt. 57.000 Einpendler stünden 95.000 Auspendlern gegenüber, sodass per Saldo 38.000 Beschäftigte die Region verlassen. Neu geschaffene Stellenangebote vor Ort könnten dazu beitragen, dass Menschen einen wohnortnäheren Arbeitsplatz annehmen. Zudem könnten attraktive Arbeitsplatzangebote eventuell dazu führen, dass auch Arbeitskräfte aus anderen Regionen nach Niederbayern ziehen. BMW habe in Gesprächen mit der IHK angekündigt, Maßnahmen im Bereich der Arbeitskräfte zu ergreifen. So wolle das Unternehmen ab dem Ausbildungsjahr 2024 ca. 50 Ausbildungsplätze in den benötigten Fachqualifikationen anbieten. Auch wolle sich BMW nach eigenen Angaben zur Weiterentwicklung der Berufsausbildung in der Region und zu Bedarf und Verfügbarkeit der benötigten Fachqualifikationen mit Trägern öffentlicher Belange wie der IHK abstimmen. Nach Ansicht der IHK tragen die mit der geplanten BMW-Ansiedlung geschaffenen Arbeitsplätze dazu bei, die im Zuge der Transformation zur Elektromobilität in den bestehenden drei bayerischen BMW-Werken Dingolfing, München und Regensburg zu erwartende Reduzierung des Arbeitskräftebedarfs zu kompensieren.

Niederbayern sei eine Industrieregion, die durch einen produktionstechnisch orientierten Mittelstand gekennzeichnet ist. Mit einem Wertschöpfungsanteil von 41 % sei der Industriesektor im Vergleich zu Bayern überdurchschnittlich stark vertreten. Der Schwerpunkt liege dabei auf Automotive, rund 44 % aller Industriearbeitsplätze könnten diesem Bereich zugeordnet werden. Gerade dieser Sektor müsse sich derzeit einem tiefgreifenden Strukturwandel stellen. Die Montage von Hochvoltbatterien in Deutschland sei ein zentraler Baustein für die Bewältigung dieses Wandels. Daher seien Kompetenzen und Investitionen hier, vor Ort, notwendig, um die erfolgreiche Wirtschaftsstruktur zu erhalten und in die Zukunft zu führen. Die geplante Ansiedlung sichere

somit die Wettbewerbsfähigkeit der bestehenden BMW-Werke und die Beschäftigung der Mitarbeiter. Die Weiterentwicklung der industriellen Basis spiele eine herausragende Rolle, da das produzierende Gewerbe den Kern vieler Wertschöpfungsketten bilde. Durch eine Werksansiedlung in dieser Dimension profitierten aufgrund der vielfältigen wirtschaftlichen Verflechtungen auch Zulieferer, der Handel und die Dienstleistungen, sodass positive Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung in der gesamten Region zu erwarten seien.

Die IHK weist zudem darauf hin, dass zwar zahlenmäßig eine große landwirtschaftliche Fläche in Anspruch genommen werde, bezogen auf das Kreisgebiet (120.161 ha) die Flächenneuanspruchnahme mit einem Anteil von 0,11 % aber gering sei. Außerdem werde die Fläche durch entsprechende Festsetzungen zur Grünordnung (z.B. Dach- und Fassadenbegrünung, wasser-durchlässige Parkplätze) aufgewertet. Hiervon losgelöst sei anzuführen, dass mit der Umsetzung der Planung entsprechende Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft vorgesehen sind. Diese Maßnahmen würden zu einer Flächenaufwertung an anderer Stelle führen.

Zusammenfassend begrüßt und befürwortet die IHK Niederbayern die Ansiedlung des neuen BMW-Werks ausdrücklich. Die Standortentscheidung belege die Stärke und die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Niederbayern.

Andere Wirtschaftsverbände (**HWK Niederbayern**, **Kreishandwerkerschaft**) haben keine Bedenken geäußert oder Einschätzungen zu dem Vorhaben eingebracht.

Der **Bayerische Bauernverband** (Kreisverband Deggendorf) geht davon aus, dass durch die Planung der ortsansässigen Landwirtschaft erhebliche Nachteile entstünden. Es sei ein sehr hohes Verkehrsaufkommen auf der B 8 zu erwarten. Ein Überqueren der Bundesstraße mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen würde sehr schwierig oder nicht mehr möglich. Aus Sicht des Verbandes müsse der direkte Weg zu den landwirtschaftlichen Grundstücken erhalten werden.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass die umfangreichen Erdbewegungen, die beim Bau des Werkes vorgenommen würden, eine große Nitratfreisetzung verursachen würden. Es sei daher zu prüfen, ob es Auswirkungen auf den Nitratgehalt des Grundwassers gebe. Sollte es negative Auswirkungen geben, könnten diese nicht durch pflanzenbauliche Auflagen behoben werden.

Zusammenfassend wird dargelegt, dass der Verband nicht gegen das Vorhaben sei, die Einschränkungen der Landwirtschaft aber sehr kritisch gesehen würden und die Hoffnung auf akzeptable Lösungen seitens der Verkehrsoptimierung bestehe.

Der **Bund Naturschutz** (Kreisgruppe Passau) weist insbesondere auf den zusätzlichen Wasserverbrauch hin. Der BN get von ca. 140.000 cbm pro Jahr bei Volllastung des Werks aus und vermisst in den Unterlagen eine detaillierte Aufstellung über die Thematik wieviel Wasserverbrauch eine Region verträgt, um für nachfolgende Generationen auch noch nachhaltig zu bleiben.

Ob das Gewerbegebiet, welches eine Größenordnung von fast 90 % versiegelter Fläche aufweise, mit den bayerischen, den Bundes- und Europagesetzen über den Schutz der Natur und mit dem Wasserhaushaltsgesetz vereinbar sei, werde nirgends erwähnt oder angesprochen. Es werde einfach davon ausgegangen, dass die Maßnahmen bzw. die Eingriffe alle keinen Schaden in der Natur und am Wasserhaushalt anrichten und ausgeglichen werden könnten. Der Bund Naturschutz stellt daher fest, dass das Sondergebiet Straßkirchen/Irlbach in vielen Bereichen den naturgegebenen Vorgaben aber auch verschiedenen rechtlichen Vorgaben nicht entspreche. Darüber hinaus weist der BN Passau darauf hin, dass versiegelte Flächen im Gegensatz zu vegetationsbedeckten Flächen eine stärkere Erwärmung erfahren würden. Zudem sei die Wärmespeicherfähigkeit von Baumaterialien höher, so dass versiegelte und überbaute Flächen durch eine hohe Wärmebelastung gekennzeichnet seien. In der Nacht gäben versiegelte bzw. überbaute Flächen die tagsüber gespeicherte Wärme an die Umgebung ab. Dies führe zu einer nächtlichen Überwärmung gegenüber der Umgebung (Wärmeinseleffekt).

Der **Bund Naturschutz** (Landesverband Bayern) sieht den Aufbau von Produktionskapazitäten für E-Mobilität als dringend erforderlich an, hält den geplanten Standort aber für ungeeignet (hoher Flächenverbrauch, Versiegelung hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen, fehlende Eisenbahnanbindung, fehlerhafte Alternativenprüfung). Darüber hinaus sei eine umfassende Planung erforderlich, die auch den zusätzlich erforderlichen Wohnungsbedarf (erster Abschnitt ca. 1.600 Beschäftigte), Verkehrskonzepte und andere Infrastruktureinrichtungen berücksichtige.

Darüber hinaus wird darauf abgestellt, dass die Erschließung nicht nachgewiesen und damit nicht gesichert sei (Umgehung Straßkirchen, fehlender Bahnanschluss, Aufnahmefähigkeit der Kläranlage, Trinkwasserversorgung aus Tiefbrunnen fraglich) und die Raumverträglichkeit in einem vorgelagerten Verfahren zu prüfen sei. Aus Sicht des BN sei die Alternativenprüfung nicht nachvollziehbar, insbesondere fehle der Nachweis, dass eine Nachverdichtung an den bestehenden Werken nicht möglich sei. Auch Konversionsstandorte seien zu prüfen.

Darüber hinaus moniert der Verband, dass kein Bahnanschluss vorgesehen sei, der für eine industrielle Neuansiedlung aus Gründen des Klimaschutzes geboten sei. Zudem wird ein erweitertes Verkehrsgutachten und eine verbindliche Festlegung des LKW-Routings gefordert.

Der BN stellt zudem dar, dass mit der Ansiedelung eine Verschärfung des Arbeits- und Fachkräftemangels für andere Betriebe in der Region einhergehe. Die Stärken des Raums lägen in der landwirtschaftlichen Produktion, diese gelte es zu stärken. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Verpflichtung zur Ausweisung von Vorranggebieten für die Landwirtschaft hingewiesen und dargelegt, dass in der Abwägung so vorzugehen wäre, als wenn die Flächen des Plangebietes in einem solchen Vorranggebiet liegen würden. Außerdem seien die Gemeinden für eine derartige Ansiedlung nicht geeignet, weil Straßkirchen nur ein zentraler Ort der Grundversorgung (Grundzentrum) sei.

Moniert wird zudem, dass noch ungeklärt sei, ob die Kläranlage das zusätzliche Wasser aufnehmen könne, auch die Versickerung auf dem Gelände sei noch ungeklärt und der Nachweis einer gesicherten Wasserversorgung sowie ein Konzept zur schadlosen Ableitung von Wasser fehlten. Das vorgesehene Pilotprojekt zur Ansiedelung des Kiebitz auf Dachflächen sei nicht als Maßnahme zum Lebensraumverlust anzuerkennen, ein Ausgleich der verlorengehenden Bodenfunktionen und eine Verteilung des Oberbodens obligatorisch.

Die konkrete Bauausführung werde den Ankündigungen von BMW zum ökologischen Bauen nicht gerecht, eine Verringerung des Flächenverbrauchs sei notwendig (z.B. Vermeidung eines Überangebotes von Stellplätzen, Parkhäuser statt Parkflächen, Nutzung von Fassaden und Dachflächen für PV). Der BN fordert, dass die Möglichkeiten für nachhaltiges Bauen nicht nur erwähnt werden sollten, sondern auch verbindlich festzusetzen seien, und weist auf Details hin (z.B. Ein- und Durchgrünung, Vermeidung Vogelschlag, Rückhaltung von Dachflächenwasser, Ökoflächen).

Der **Landesbund für Vogelschutz** stellt dar, dass sich mit dem Ende der Papierfabrik in Plattling eine weitere Möglichkeit für eine Alternative aufgetan habe. Mit dem Neubau des Montagewerks für Batteriezellen am geplanten Standort gebe BMW kein gutes Beispiel für flächensparende Planung ab. Der Verband befürchtet zudem, dass mit dem Vorhaben Zwänge geschaffen werden, die weitere flächen- und landschaftsverbrauchende Projekte (z. B. die Ortsumfahrung) nach sich ziehen. Damit ergäben sich Summationswirkungen und Akkumulationseffekte, die in den vorliegenden Planungen nicht abgebildet seien. Ebenfalls unbefriedigend sei auch die vage Aussagen zum Bahnanschluss des Vorhabens, der weiterhin in Untersuchung sei. Darüber hinaus wird auf die noch ungelöste Versorgung mit Trinkwasser und die Abwasserproblematik des Vorhabens hingewiesen.

Hinsichtlich der Avifauna weist der LBV darauf hin, dass das Plangebiet zusätzlich zu den untersuchten Arten auch für die Wachtel und das Rebhuhn ein potentiell Habitat sei. Die im Umweltbericht genannten 20 Vogelarten im Zielgebiet decken aus Sicht des LBV das Artenspektrum des Planungsgebietes nicht vollständig ab. Speziell wird auf den Kiebitz hingewiesen, der einen besonders schlechten Erhaltungszustand in weiten Teilen Bayerns habe. Im Plangebiet hätten vier Brutpaare ihren Lebensraum, es seien CEF-Maßnahmen notwendig. Aus Sicht des LBV wäre die Schaffung eines zusammenhängenden Optimalhabitats (mehrere Hektar) mit Wiedervernässung und extensiver Beweidung den vorgesehenen vielen kleineren Einzelmaßnahmen vorzuziehen und bei diesen wäre eine Reihe von Optimierungen sinnvoll.

Hinsichtlich der Amphibien und Reptilien sei zu kritisieren, dass bei den Untersuchungen die Erdkröte, die im Gebiet sicher vorkomme, nicht miteinbezogen wurde. Die Angaben zur Wechselkröte seien angesichts des Vorkommens am Lohgraben bei Wallersdorf inmitten intensiv genutzter Agrarflächen zu hinterfragen.

Zu den vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen wirkt angemerkt, dass es begrüßenswert sei, dass die Flächen für Kompensationsmaßnahmen bzw. den Ökoausgleich räumlich konzentriert wurden und zwar im Umfeld von Teilen des Vogelschutzgebiets 7142-471 „Donau zwischen Straubing und Vilshofen“ bzw. des FFH-Gebietes 7142-301 (Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen), sowie des Naturschutz-Schwerpunktgebietes „Donautal nördlich von Straßkirchen“. Die dargestellten Maßnahmen stellten vielfach eine Aufwertung der genannten Gebiete dar und unterstützten deren Schutzziele. Es sei streng darauf zu achten, dass die Maßnahmen zu den Zielsetzungen der jeweiligen Managementpläne passen und nicht ohnehin in deren Rahmen durchgeführt hätten werden müssen. Die in den Maßnahmenkarten im Umweltbericht dargestellten Zielsetzungen erscheinen dem LBV sinnvoll. Insbesondere die „Brachestreifen über eine Vegetationsperiode“ stellten eine Bereicherung dar, die jedoch pflegeintensiv sei. Der angestrebte Flächenanteil von 20 bis 25 % sei einzuhalten. Der Verband verweist diesbezüglich auf ein laufendes Projekt des LBV zu Blühflächen und Ackerbrachen östlich von Aiterhofen, also durchaus in räumlicher Nähe zum Planungsraum. Die Wirksamkeit der Maßnahmen sei durch ein begleitendes Monitoring sicherzustellen. Hinsichtlich der Flächen des Waldökokontos der Gemeinde Irlbach wird darauf hingewiesen, dass es bei derartigen Beständen naturschutzfachlich sinnvoll sei, sehr differenziert und kleinräumig vorzugehen. Meistens befänden sich in derartigen Nadelforsten durchaus einzelne Bäume oder Baumgruppen der natürlichen Waldvegetation, die es durch behutsame Freistellung zu fördern gelte. Generell sei das vorhandene Potential von standortsheimischen Bäumen und Naturverjüngung aufwändigen Neuanpflanzungen vorzuziehen.

Der Verband kritisiert die Visualisierung des Vorhabens als beschönigend und kritisiert hinsichtlich Flächenverbrauch v.a. die vorgesehenen Parkplatzflächen. Es wird gefordert, dass diese weitgehend durch Parkhäuser ersetzt werden, so dass sich der Flächenverbrauch allein dadurch erheblich reduzieren ließe. Ebenerdige Parkplätze böten sich zudem zur Überspannung mit Solarmodulen an. Der LBV macht an dieser Stelle nochmal deutlich, dass er das Planungsvorhaben als Negativ-Beispiel für überdimensionierten Flächenverbrauch sieht und widerspricht der Aussage in den Planunterlagen „Zusammenfassend betrachtet wird durch die Planung zwar zahlenmäßig eine große Fläche in Anspruch genommen. Bezogen auf die Gemeindegebiete bzw. das Kreisgebiet ist dieser Flächenverbrauch jedoch gering“ vehement. Zudem sei der „Oberbodenabtrag und dessen geplante Verteilung auf geringwertige landwirtschaftlich genutzte Böden in der Region“ zu kritisieren, da durch derartige Maßnahmen die gewachsene Bodenstruktur – auch auf den Verbringungsflächen – zerstört werde. Man könne von keiner „Aufwertung in umliegenden Gebieten“ (Umweltbericht S. 117) sprechen, wenn man bodenökologische Parameter inklusive des Bodenlebens betrachte. Die zitierten Aussagen gingen bedauerlicherweise von der Annahme aus, dass Boden in großem Umfang beliebig verpflanzt werden könne.

Zusammenfassend stellt der LBV dar, dass das geplante Hochvoltbatterie-Montagewerk der BMW AG in Straßkirchen/Irlbach ein Negativ-Beispiel für weiter fortschreitenden Flächenverbrauch sei und ist nach wie vor der Überzeugung, dass Alternativen an bestehenden Standorten, oder auch Industriebrachen (z. B. geschlossene Papierfabrik Plattling) nicht ernsthaft geprüft wurden. Die dargestellten Erhebungen zum Arten- und Biotopschutz, sowie die Ausgleichsmaßnahmen seien in weiten Teilen fachlich plausibel. Die Eingriffe in die Landschaft, sowie die Vernichtung großer Flächen mit besten landwirtschaftlichen Böden seien nicht ausgleichbar. Die dahingehenden Beurteilungen des Vorhabens (z.B. die Einstufung des Wirkfaktors Flächeninanspruchnahme als „gering“) teilt der LBV ausdrücklich nicht.

Der **Verkehrsclub Deutschland**, Kreisgruppe Straubing-Bogen, weist darauf hin, dass es ein Anliegen sein müsse die Belastung von Gesundheit und Lebensqualität für alle, von Natur, Umwelt und Klima durch Automobilität auf das geringstmögliche Minimum zu verringern. Für den VCD seien die 1.000 geplanten ebenerdigen Stellplätze für den Individualverkehr ein absolut in-diskutables Unding. Durch vorrangige Nutzung der umweltfreundlichsten Verkehrsträger Füße, Fahrrad, Bus und Bahn und Anreize bzw. Vergünstigungen (z.B. Mitarbeiter-Jobtickets, witterungsgeschützte und absperrbare Radabstellanlagen) müsse eine Minimierung der Zahl der benötigten Mitarbeiterparkplätze, erfolgen. Ein Parkhaus verbrauche weitere Flächen, es seien daher eine Tiefgarage oder Parkdecks über den Industriegebäuden vorzusehen.

Darüber hinaus fordert der VCD Maßnahmen zum Ausgleich (Naturschutz, Wasser), die Verwendung standortgerechter autochthoner Gehölze aus kontrolliert biologischer Aufzucht, das Verbot des Einsatzes von Torf bzw. torfhaltigen Produkten, Pestiziden und synthetischem Mineral-/Industriedünger, mehr Bäume (Pflanzverpflichtung pro 400 qm Baufläche) und eine Randeingrünung auf mindestens 80 % der gesamten Gebietsgrenze, Durchgrünung der Stellplätze, Fassadenbegrünung usw. Darüber hinaus wird gefordert, Dachflächen- bzw. Regenwasser und Dächer bzw. Fassaden für PV- oder Solaranlagen zu nutzen, ein kommunales Energiekonzept zu entwickeln (Nahwärmenetz, energieeffiziente Kraft-Wärme-Kopplung) und Festsetzungen zur Errichtung von Niedrigstenergiegebäuden zu treffen.

Darüber hinaus weist der Verband auf die als allgemein notwendig erachtete Stärkung des ÖPNV und des nicht-motorisierten Verkehrs und den aus seiner Sicht notwendigen Gleisanschluss hin (aufgrund der langen Planungszeiten käme übergangsweise auch eine Abwicklung über den KV-Terminal in Straubing-Sand in Frage).

Das **Wasserwirtschaftsamt Deggendorf** weist darauf hin, dass die derzeit für die Wasserversorgung vorgesehenen Tiefbrunnen Straßkirchen des Zweckverbandes Straubing-Land eine bis 2033 befristete genehmigte Fördermenge von 450.000 m³ pro Jahr hätten. Der Zweckverband sei bereits darauf hingewiesen, dass über dieses Datum hinaus keine weitere Entnahme aus dem

Tiefengrundwasser in Aussicht gestellt werden könne. Nach Aussage des Zweckverbands werde das Versorgungsgebiet nach Ablauf der Befristung der beiden Tiefbrunnen über den Ausbau der Leiblfinger Brunnen versorgt. Die Sicherstellung der Wasserversorgung sei daher derzeit noch nicht abschließend geklärt, allerdings gebe es zur Versorgung des Plangebietes aus wasserwirtschaftlicher Sicht mehrere alternative Lösungen. Es sollte daher ein tragfähiges Konzept zur Sicherstellung der Wasserversorgung unter Einbeziehung des Wegfalls der Tiefbrunnen in Straßkirchen erstellt und im Bauleitplanverfahren dargelegt werden. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die notwendigen Wasserrechte rechtzeitig zu beantragen und vorab mit dem Wasserwirtschaftsamt Deggendorf abzustimmen seien.

Das Amt führt weiter aus, dass zur Entsorgung des im Plangebiet anfallenden Schmutzwassers die bestehende Kläranlage der VG Straßkirchen vorgesehen sei. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand des Amtes sei diese Kläranlage bereits ausgelastet. Planungen für einen Ausbau der Kläranlage würden bereits laufen. Es wird daher eine Darstellung der notwendigen Ertüchtigungen bzw. Ausbauten der Kläranlage zur Sicherstellung einer geordneten Abwasserentsorgung unter Einhaltung der geltenden Regeln der Technik in der Bauleitplanung gefordert.

Es wird darauf hingewiesen, dass das anfallende Niederschlagswasser nicht gesammelt, sondern über Grünflächen oder Mulden breitflächig versickert werden solle. Die vorgesehene Sammlung des Niederschlagswassers von befestigten Flächen und deren Bereitstellung für die landwirtschaftliche Bewässerung werde aus wasserwirtschaftlicher Sicht grundsätzlich begrüßt. Jedoch seien die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine solche Wiederverwendung von Abwasser aktuell noch nicht abschließend geklärt. Zudem wird darauf hingewiesen, dass der Flächenbedarf für die Versickerung im Bebauungsplan zu berücksichtigen sei. Die Versiegelung von Flächen sei auf das zwingend erforderliche Maß zu beschränken, um die daraus resultierenden, nachteiligen Veränderungen des Wasserhaushalts zu begrenzen.

Darüber hinaus weist das Amt auf die Hinweiskarte „Oberflächenabfluss und Sturzflut“ des Bayerischen Landesamtes für Umwelt hin, die im Planungsbereich mögliche Abflussbereiche bzw. Fließwege mit starkem Abfluss bei Starkregen mit starkem Abfluss zeige. Der natürliche Ablauf wild abfließenden Wassers dürfe nicht nachteilig verändert werden. Die Gräben seien daher hydraulisch ausreichend leistungsfähig zu gestalten, sodass die Wassermengen bei einem hundertjährigen Regenereignis abgeführt werden können.

Zum Bodenschutz wird angeführt, dass die Ansiedlungsflächen nicht nur zu den am besten für den Ackerbau geeigneten Böden in Bayern zählen würden, sondern auch hinsichtlich weiterer Bodenfunktionen wie der Speicher- und Rückhaltefunktion für Wasser-, Nähr- und Schadstoffe hoch funktional und damit von größter Bedeutung für den Landschaftswasserhaushalt und für den Grundwasserschutz seien. Das Amt moniert einige methodische Defizite im Umweltbericht und folgert, dass die Feststellung, ob der Eingriff in das Schutzgut Boden nach BayKompV durch Maßnahmen zum Schutzgut Arten und Lebensraum multifunktional ausgleichbar ist (Regelfall

nach BayKompV) oder ob ein bodenfunktionaler Ausgleich nach Anlage 4.2 der BayKompV erforderlich ist, entgegen der Annahme in den vorgelegten Unterlagen erst nach einer Gesamtbewertung nach dem Leitfaden „Das Schutzgut Boden in der Planung“ getroffen werden könne.

Das **Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten** Deggendorf-Straubing macht aus landwirtschaftlicher und agrarstruktureller Sicht erhebliche Bedenken geltend und weist darauf hin, dass neben dem Vorhaben selbst zukünftig zusätzlich von einem weiteren großflächigen Verbrauch landwirtschaftlicher Fläche im Gäuboden auszugehen sei (weitere Ausbaustufen des Werkes, Ausweisung von weiteren Gewerbegebieten etwa für Zulieferbetriebe, die Ausweisung neuer Wohngebiete oder der Ausbau oder Neubau von Straßen) und verweist diesbezüglich auf das ISEK der Gemeinde Straßkirchen.

Durch die vorgelegte Planung würden in erheblichem Umfang besonders hochwertige Ackerflächen in Anspruch genommen und damit der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Mit Blick auf den anhaltend hohen Flächenverbrauch in Bayern komme dem Erhalt von Flächen, die für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignet und wertvoll sind, eine sehr hohe Bedeutung zu. Die Ackerzahlen der überplanten Flächen lägen deutlich über den Durchschnittswerten des Landkreises Straubing-Bogen. Für diesen sei eine durchschnittliche Ackerzahl von 59 hinterlegt. Die betroffenen Flächen wiesen Ackerzahlen von ca. 78 auf. Aufgrund der außergewöhnlich hohen Bonität und der klimatischen Gunstlage seien die Flächen im Vorhabengebiet besonders produktiv. Der unwiederbringliche Verlust von Hohertragsflächen in erheblichem Umfang sei aus agrarstruktureller Sicht - weniger als 1 % der Böden in Bayern haben mehr als 78 Bodenpunkte - deshalb besonders negativ zu beurteilen. Darüber hinaus verweist das Amt auf den LEP-Auftrag an die Planungsverbände, besonders geeignete Flächen als Vorranggebiete oder Vorbehaltsgebiete für die Landwirtschaft zu sichern.

Neben dem Vermeiden von Flächenverbrauch sei der Bodenschutz aus landwirtschaftlich fachlicher Sicht prioritär und in den Unterlagen nur unzureichend abgebildet. Bei der Umsetzung der Maßnahme gehe die Ertragsfähigkeit des Bodens am Standort unwiederbringlich verloren. Bei der Baumaßnahme selbst falle Boden an, der gemäß den geltenden gesetzlichen Bestimmungen verwertet werden müsse. Auf dem für das Vorhaben gewählten Standort befinde sich unter Umständen neben dem Oberboden auch kulturfähiger Unterboden (Löss), der infolgedessen ebenfalls verwertet werden müsse. Aus agrarstruktureller Sicht sei eine Verpflichtung zum Bodenschutz, zur Nutzung des verwertbaren Bodens und zur flächenschonenden Bauweise zu fordern. Das Amt stellt dar, dass die Bodenfunktionen nicht ausschließlich naturschutzfachlich ausgeglichen werden könnten. Die betroffenen Hohertragsflächen sollten im Rahmen des bodenfunktionalen Ausgleichs nach Möglichkeit durch die Schaffung neuer landwirtschaftlicher Flächen, u.a. durch Entsiegelung oder Rekultivierung von ehemaligen Abbauflächen oder Industriebrachen

bzw. wenigstens durch die Verbesserung schlechterer Ackerflächen durch Oberbodenaufbringung kompensiert werden (vgl. Anlage 4.2 BayKompV). Im Vorhabengebiet lägen Böden mit außergewöhnlich hoher Puffer- und Filterfunktion (Schad- und Nährstoffe) sowie hohem Rückhaltevermögen für Nähr- und Schadstoffe, Retentionsvermögen für Niederschläge, hoher natürlicher Ertragsfähigkeit, hoher Grundwasserschutzfunktion (Retentionsfunktion) und Wasserspeicherefunktion vor. Die Seltenheit der Böden sei hier gegeben. Eine Wiederherstellbarkeit der Böden sei ausgeschlossen und die Empfindlichkeit der Bodenfunktionen dabei unbestreitbar (vgl. Anlage 1 BayKompV). Deshalb sei im Rahmen des Umweltberichtes, bevorzugt in einem Bodenschutzkonzept, eine Bodenfunktionsbewertung im Hinblick auf die von der BayKompV in Anlage 1 erwähnten Bodenfunktionen vorzulegen. Die natürliche Ertragsfähigkeit der Hohertragsböden spiele im Vorhabengebiet die entscheidende Rolle und nicht die naturschutzfachliche Wertigkeit. Geeignete Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Boden seien in Anlage 4.2 BayKompV vorgesehen. Die außergewöhnlich hohe Ertragsfähigkeit der im Planungsgebiet vorhandenen Böden habe einen besonders hohen Stellenwert und werde von § 9 (2) BayKompV unterstrichen. Um den Verlust dieser qualitativ hochwertigen landwirtschaftlichen Fläche zu minimieren, wird vom Amt gemäß den rechtlichen Vorgaben empfohlen, den Oberboden abzutragen und auf ertragsärmeren Standorten zu verteilen.

Das Amt begrüßt, dass ein mit überschüssigem Wasser gefüllter Speicherteich interessierten landwirtschaftlichen Betrieben zur Bewässerung zur Verfügung stehen soll. Im Zuge des Klimawandels gewinne die Bewässerung landwirtschaftlicher Kulturen immer mehr an Bedeutung.

Zusammenfassend wird dargelegt, dass aus landwirtschaftlicher und agrarstruktureller Sicht erhebliche nachteilige Auswirkungen zu erwarten seien. Die vorgelegte Planung mit einem eingeschossigen Bau mit separatem Bürogebäude und einem flächigen Parkplatz ließen nicht auf eine boden- und flächenschonende Konzeption schließen und widersprächen damit den Zielen des Landesentwicklungsprogramms. Aus landwirtschaftlicher Sicht werde das Vorhaben abgelehnt.

Das **Staatliche Bauamt Passau** weist auf den Planungsstand zur geplanten Ortsumfahrung von Straßkirchen hin und legt dar, dass hierbei eine Abstimmung mit BMW erfolge. Zudem wird auf Anbauverbotszonen und Anbaubeschränkungszonen hingewiesen. In der Bauphase sei mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf der B 8 zu rechnen. Zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sei der Anbau eines provisorischen Linksabbiegefahrstreifens (LAFS) im Bereich der Baustellenzufahrt notwendig, solange die auszuplanenden Knotenpunkte im Zuge der B 8 nicht fertiggestellt sind.

Durch das Vorhaben würden signifikante Mehrverkehre verursacht, die Veränderungen und Ergänzungen von Straßenbestandteilen der B 8 und der St 2325 nötig machen würden. Diese seien vom Planungsverband bzw. dem von ihm Beauftragten bzw. vertraglich Verpflichteten im Einver-

nehmen mit dem Staatlichen Bauamt Passau zu veranlassen und die dafür notwendigen Genehmigungen und Gestattungen einzuholen. Ferner seien sämtliche dadurch entstehenden Kosten vom Planungsverband bzw. dem von ihm Beauftragten bzw. vertraglich Verpflichteten zu tragen. Weitere Hinweise beziehen sich auf die im Verkehrsgutachten vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Altenbuch im Zuge der St 2325 (Zuständigkeit untere Verkehrsbehörde des Landratsamts Dingolfing-Landau), die Widmung der „BMW-Allee“, vorgesehene Notausfahrten zur St 2325, den Anschluss von Radwegen und den öffentlichen Personennahverkehr, sowie auf eine Flächenfreihaltung für eine Anbindung an das Schienennetz, technische bzw. rechtliche Aspekte (z.B. Sichtfelder, Blendwirkung) und mögliche Maßnahmen zum aktiven und passiven Lärmschutz.

Das **Landratsamt Straubing-Bogen** bündelt die Stellungnahmen mehrerer Fachstellen.

Hinsichtlich **städtebaulicher Belange** wird auf eine mangelnde Begründung hingewiesen (Auseinandersetzung mit LEP 3.2, flächensparende Planung und Festsetzungen). Darüber hinaus werden Vorschläge für Festsetzungen gemacht (z.B. Geländegestaltung, Dachform und –deckung, Notausfahrten).

Zu **wasserwirtschaftlichen bzw. wasserrechtlichen Belangen** wird auf die Befristung der Bewilligung zur Entnahme von Grundwasser (Brunnen Straßkirchen) hingewiesen. Darüber hinaus wird dargelegt, dass die beantragte Mehrentnahme aus den Brunnen Leiblfing und damit die Sicherstellung der Wasserversorgung im Planungsbereich daher derzeit noch nicht abschließend geregelt sei. Bis zum Satzungsbeschluss müsse die Wasserversorgung einschließlich Löschwasserversorgung ausreichend sichergestellt sein. Zur Sicherstellung einer geordneten Abwasserentsorgung unter Einhaltung der geltenden Regeln der Technik sei die Kläranlage der VG Straßkirchen zu ertüchtigen bzw. auszubauen. Die Erteilung einer ggf. erforderlichen Baugenehmigung und die Erteilung einer wasserrechtlichen Gestattung für das Einleiten von behandeltem Abwasser aus der Kläranlage in die Donau sei frühzeitig zu beantragen. Bis zum Satzungsbeschluss müsse die Abwasserbeseitigung sichergestellt sein. Darüber hinaus werden noch Hinweise zu notwendigen wasserrechtlichen Erlaubnissen oder Bewilligungen gegeben.

Das Amt weist darauf hin, dass zu den **Belangen des Immissionsschutzes** eine abschließende Stellungnahme noch nicht erfolgen könne, da die den Immissionsschutz betreffenden Fachgutachten noch nicht vollständig fertig gestellt sind bzw. noch geändert werden. In erster Linie werden Hinweise redaktioneller Natur gegeben und es wird auf technische Normen hingewiesen.

Zu **naturschutzfachlichen Belangen** wird darauf hingewiesen, dass die BayKompV in der Bauleitplanung nach BauGB keine Anwendung findet. Es gilt die Eingriffsregelung nach BauGB. Die nun vorgesehene Eingrünung der BA 1 und BA 2 stelle eine deutliche Verbesserung dar, auch seien nun entlang der B 8 sowie an der Northwest- und Ostseite des Sondergebietes eingrünende Maßnahmen vorgesehen. Es fehlten jedoch Aussagen zur Parkplatzdurchgrünung. Die geplante

Eingrünung liefere mit den zusätzlich angedachten bepflanzten Erdmodellierungen eine hochwertige Einbindung in die Landschaft, auch wenn bei derart hohen Gebäuden immer eine deutliche Sichtbarkeit verbleibe. Zudem würden magere artenreiche Standorte geschaffen, die im an Landschaftselementen nicht unbedingt reichen Gäuboden wertvolle Biotopstrukturen schaffen.

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs zum Schutzgut Arten und Biotope erfülle die fachlichen Anforderungen. Die übrigen Schutzgüter seien verbal-argumentativ zu behandeln, beim Schutzgut Boden komme dieser Aspekt noch zu kurz. Es seien deutlich mehr Kompensationsflächen in die Bauleitplanung eingestellt (rund 3,4 Mio. WP) als als Kompensationsbedarf tatsächlich ermittelt wurde (rund 2 Mio. WP). Grundsätzlich seien alle aufgeführten Flächen mit ihrem Pflegeregime als Kompensationsfläche geeignet, aus naturschutzfachlicher Sicht sei es aber keineswegs gleichgültig, welche der Flächen tatsächlich zur Festsetzung ausgewählt werden. Die größte ökologische Wirkung auf die Schutzgüter ließen sich mit den Flächen im Deichvorland erreichen. Auf diese solle dringend der Fokus gelegt werden. Nur diese besäßen zudem die Standortvoraussetzungen dafür, dass sie ggf. Kiebitzmaßnahmen multifunktional mit aufnehmen können. Der städtebauliche Vertrag sei bezüglich der Sicherung zu ergänzen bzw. zu konkretisieren.

Zum Artenschutz wird ausgeführt, dass die Frage, ob in eine Verbotslage des § 44 Abs. 1 BNatschG hineingeplant wird, mit den vorliegenden saP-Unterlagen noch nicht beurteilt werden könne. Es zeichne sich jedenfalls ab, dass die offenen Fragestellungen verbal-argumentativ klärbar sein dürften bzw. vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen definierbar und grundsätzlich umsetzbar sein dürften, die das Eintreten von Verbotstatbeständen vermeiden. Für eine abschließende naturschutzfachliche Bewertung seien verschiedene Aspekte zu berücksichtigen, die noch bilateral vertieft und abgestimmt werden sollten.

Zu den **Belangen des Bodenschutzes** wird ausgeführt, dass eine Prüfung keine bekannten Altlastenflächen oder anmoorige Böden im Planungsbereich ergeben habe. In Bezug auf Umgang mit Bodenmaterial sei der fachliche Bodenschutz (Wasserwirtschaftsamt Deggendorf) zu beteiligen.

Das **Landesamt für Denkmalpflege** weist darauf hin, dass aufgrund der geplanten Dimensionierung des Industriegebietes aus denkmalfachlicher Sicht eine Beeinträchtigung für in der Nähe befindliche Einzelbaudenkmäler möglich sei und weist insbesondere auf die Wallfahrts- und Filiationkirche zum Hl. Kreuz (Loh, Gemeinde Stephansposching) hin. Die Auseinandersetzung mit diesen Denkmälern sei nicht ausreichend. Darüber hinaus wird auf Bodendenkmäler in der Umgebung eingegangen und darauf hingewiesen, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplanes weitere Bodendenkmäler zu vermuten seien und das Amt weist darauf hin, dass für Bodeneingriffe eine denkmalrechtliche Erlaubnis gem. Art. 7 Abs. 1 BayDSchG notwendig sei, die in einem eigenständigen Erlaubnisverfahren bei der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde zu beantragen ist.

Die **Stadtwerke Straubing** weisen darauf hin, dass die Stromversorgung des geplanten Werkes durch den Anschluss an das Netz der Bayernwerk Netz GmbH erfolge und damit sichergestellt sei.

Der **Wasserzweckverband Straubing-Land** weist darauf hin, dass das Plangebiet derzeit nicht durch eine Hauptversorgungsleitung erschlossen und die Wasserversorgung damit derzeit nicht gesichert sei. Die bestehenden wasserrechtlichen Genehmigungen der Tertiärbrunnen in Straßkirchen liefen 2033 aus. Um die notwendigen Kapazitäten für das BMW-Werk erlangen zu können, müsste die Versorgung der Ortschaften Aiterhofen und Geltolfing zukünftig über das Gewinnungsgebiet Leiblfing erfolgen. Der Verband habe eine Erhöhung der aktuell bewilligten Entnahme in Leiblfing bereits beantragt, die Genehmigung liege noch nicht vor. Darüber hinaus werde darauf hingewiesen, dass mit der vorgesehenen Umstellung auch die Wasserqualität geändert werde und damit Enthärtungsanlagen vorzusehen seien. Neben der wasserrechtlichen Bewilligung seien auch Baumaßnahmen erforderlich (neue Ringleitung, Bau mehrerer Hauptwasserleitungen, usw.).

Der Verband stellt abschließend fest, dass die Wasserversorgung erst sichergestellt werden könne, wenn die Bewilligung und eine entsprechende Erschließungsvereinbarung mit der BMW Group vorliege.

Die **Vodafone GmbH** teilt mit, dass gegen die Baumaßnahme keine Einwände geltend gemacht werden. Im Planbereich befänden sich keine Telekommunikationsanlagen des Unternehmens. Eine Neuverlegung von Telekommunikationsanlagen sei derzeit nicht geplant.

Die **Telekom** teilt mit, dass gegen die oben genannte Planung keine grundsätzlichen Einwände bestünden, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen nicht beeinträchtigt werden.

Die **Bayernwerk Netz GmbH** weist darauf hin, dass angrenzend an das Plangebiet ein 20-kV-Kabel vorhanden sei.

Die **Deutsche Bahn** weist auf die bestehende Bahnlinie hin und geht aufgrund der gegebenen Entfernung davon aus, dass das Vorhaben keinen Einfluss auf den Bahnbetrieb haben wird. Zudem seien Auswirkungen auf Bahndurchlässe sowie Sichtbehinderungen der Triebfahrzeugführer durch Blendungen, Reflexionen oder Staubeentwicklungen zu vermeiden. Außerdem sei zu beachten, dass Bahnübergänge durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und den Einsatz schwer beladener Baufahrzeuge nicht beeinträchtigt werden dürften.

Das **Eisenbahn-Bundesamt** legt dar, dass in einer Entfernung von ca. 350 m zum Planungsgebietes die Bahnstrecke 5830 Passau-Obertraubling verlaufe. Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes würden von der Bauleitplanung nicht erkennbar berührt. Insofern bestünden keine Bedenken.

Die **Energienetze Bayern** weisen auf Erdgas-Hochdruckleitungen im Bereich des Plangebietes hin. Eine Gefährdung der Anlagen müsse unbedingt vermieden werden.

Der **Zweckverband Abfallwirtschaft** weist darauf hin, dass, sobald genauere Aussagen zu den Abfallströmen (insbesondere Abfälle zur Beseitigung) vorlägen, die BMW Group Kontakt mit dem ZAW-SR aufnehmen solle.

Der **Kreisbrandrat** weist darauf hin, dass öffentlichen Verkehrsflächen so anzulegen seien, dass sie mit den Fahrzeugen der Feuerwehr jederzeit und unbehindert befahren werden können und die Gebäude erreichbar sein müssen. Der Nachweis einer ausreichenden Löschwasserversorgung sei in Abstimmung mit dem örtlich zuständigen Wasserversorgungsunternehmen zu führen.

IV. Öffentlichkeit

Der **Landrat des Landkreises Deggendorf** steht der Ansiedlung des für die Region als wichtig erachteten Unternehmens BMW aufgeschlossen gegenüber und begrüßt diese sehr. Gerade die geplanten Maßnahmen trügen zu einer Wende im Mobilitätssektor und zur Stärkung der in Deutschland angesiedelten Industrie bei. Es gelte aber insbesondere auch die Belange der umliegenden Gemeinden nicht aus den Augen zu verlieren, wobei hier in erster Linie verkehrliche Aspekte, der Flächenverbrauch und Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen seien.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung haben sich bei der 1. Auslegung rund 70 Bürgerinnen und Bürger geäußert, in der 2. Auslegung etwa 30. Hier werden die Kernanliegen stichpunktartig wiedergegeben:

Standort / Raumstruktur

Bessere Alternativstandorte vorhanden, Anlage auch an bestehenden BMW-Standorten realisierbar (Flächenreserven), Anlage unangemessen groß, Straßkirchen wird zum Industriedorf, Umwandlung Kornkammer zu Industriehotspot, Änderung des Charakters der Dörfer und des Dorflebens, Gefahr einer wirtschaftlichen Monostruktur.

Flächenverbrauch

Verlust wertvollster Ackerflächen, Vorrang Landwirtschaft vor Industrie, achtloser Umgang mit Lebensgrundlagen, Versiegelung des Bodens und daraus resultierende Auswirkungen auf das Grundwasser, Hochwassergefahr, besser in die Höhe bauen, Parkhaus statt Parkflächen, mehrgeschossige Bauweise, zusätzlicher Flächenverbrauch durch notwendige Kiesabbauten, Erfordernis der Ausweisung von Vorranggebieten für die Landwirtschaft.

Nachgelagerte Infrastruktur/indirekte Wirkungen

Kläranlage überlastet, Kosten Ausbau Kläranlage, Phosphorrückgewinnung statt Verbrennung von Klärschlamm.

Trinkwasserbedarf, Versorgung nicht gesichert, Konkurrenz Trinkwasser vs. Verweigerung Brunnen zur Bewässerung, Nutzung Tiefengrundwasser (eiserne Reserve für künftige Generationen).

Verschärfung Fachkräftemangel, Konkurrenz zu Handwerk, Vollbeschäftigung in der Region, Zuzug und damit verbunden höhere Baupreise, Verdrängungsprozesse, steigende Kosten/Gebühren, kein Personal (Erzieher, Lehrer, Ärzte), weitere Kindergärten durch Zuzug nötig.

Verkehr und Verkehrslärm

Drastisch zunehmende Verkehrsbelastung (Lärm, Luftverschmutzung, Unfallgefahr, Belastung Ortsdurchfahrten, echtes LKW-Routing nicht möglich, keine Maßnahmen zur Verkehrslenkung wie z.B. Ampeln vorgesehen), Verlust der Lebensqualität, B 8 nicht für Aufnahme des Verkehrs geeignet, Verkehrszunahme St 2325, kein Autobahnanschluss vorhanden, Ortsumgehung von Straßkirchen nicht vorhanden, Einschränkungen für landwirtschaftlichen Verkehr, Erhalt aller Zufahrten auf die B 8, notwendige Querungshilfen DEG 13, ungerechte Verteilung zu Lasten von Stephansposching, Tempo 30-Zone Altenbuch notwendig, fehlende Bahnanbindung, Frachtzentrum in der Nähe von Krinner, Cargobeamer, Erhöhung Quote Werksverkehr, Busse zur Reduzierung Verkehrsbelastung, Pendelbusse zum Bahnhof, Gutachten Verkehr ohne Ausbau B 20, Umleitungsrouten bei Sperren, Nutzung Notausfahrten, Ausweichverkehre über ungeeignete Straßen.

Natur- und Landschaft

Zu großer Eingriff ins Landschaftsbild, freier Blick und Erholungsfunktion gehen verloren, zu wenig Ausgleichsflächen, zu wenig Ein- und Durchgrünung, keine Fassadenbegrünung.

Beeinträchtigung Wallfahrtskirche Loh.

Sonstige Aspekte

Gesundheitsgefährdung (Katastrophenfall), Sicherheit bei Unfällen oder Bränden im Werk (giftige Dämpfe, Löschwasser, Chemikalien, Grundwasser), Freisetzung Nitrat (Baumaßnahmen).

Kleinklimatische Veränderungen.

Nächtliche Beleuchtung des Geländes (Lichtverschmutzung, gesundheitliche Wirkungen, Auswirkungen auf Insekten bzw. nachtaktive Arten).

Nicht ausreichende Nutzung von erneuerbaren Energien (nur Teile der Dachflächen, Parkflächen).