

RAUMENTWICKLUNGS- UND MOBILITÄTSGUTACHTEN ZUR ANSIEDLUNG VON BMW IN IRLBACH/STRAßKIRCHEN

ENDBERICHT (STAND 18.06.2024)

FABIAN GIERL, TOBIAS KOCH, BENEDIKT SEDLMAYR
LAURA CAVALIERE, KARIN MENGES, JAKOB ZACHARIAS

IMPRESSUM

Im Auftrag des

Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi), mit den Gemeinden Irlbach und Straßkirchen, der kreisfreien Stadt Straubing, den Landkreisen Straubing-Bogen, Deggendorf und Dingolfing-Landau

Bearbeitung:

**DREES &
SOMMER**

Hauptsitz Stuttgart | Obere Waldplätze 13 | 70569 Stuttgart
Geschäftsstelle München | Geisenhausenerstraße 17 | 81379 München
www.dreso.com

Autorinnen und Autoren:

Fabian Gierl, Tobias Koch, Benedikt Sedlmayr
Laura Cavaliere, Karin Menges, Jakob Zacharias

01 Management Summary

02 Auftrag und Zielsetzung

03 Bestandsaufnahme – Wie sich die Ist-Situation darstellt

04 Entwicklungschancen/-risiken und -szenarien – Wie sich die Situation in Zukunft darstellt

05 Handlungsfelder für die strategische Standort- und Regionalentwicklung

06 Umsetzung - Maßnahmen

07 Fazit

08 Anhang



INHALT

01 Management Summary

02 Auftrag und Zielsetzung

03 Bestandsaufnahme – Wie sich die Ist-Situation darstellt

04 Entwicklungschancen/-risiken und -szenarien – Wie sich die Situation in Zukunft darstellt

05 Handlungsfelder für die strategische Standort- und Regionalentwicklung

06 Umsetzung - Maßnahmen

07 Fazit

08 Anhang



INHALT

MANAGEMENT SUMMARY (I)

ANLASS UND ZIELSETZUNG DER GUTACHTEN

Das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie hat gemeinsam mit den Gemeinden Straßkirchen und Irlbach, dem Landkreis Straubing-Bogen, der kreisfreien Stadt Straubing und den angrenzenden Landkreisen Deggendorf und Dingolfing-Landau die **Erstellung eines Raumentwicklungs- und Mobilitätsgutachtens zur Ansiedlung von BMW in Irlbach/Straßenkirchen** (Niederbayern) in Auftrag gegeben. Ziel dieser Gutachten ist es, **die räumlichen Folgen und Wirkungen der Ansiedlung** der neuen BMW-Fabrik für Hochleistungsbatterien auf den Kernraum (Straßkirchen, Irlbach, Stephansposching, Wallersdorf) und die umliegende Region umfassend zu untersuchen, Chancen und Entwicklungsherausforderungen abzuleiten sowie **konkrete Handlungsempfehlungen** herauszuarbeiten. Den beteiligten Kommunen und Landkreisen soll damit ein Leitfaden für eine **vorausschauende und bedarfsgerechte Umsetzung von Maßnahmen und Entwicklungsaufgaben** des Ansiedlungsprojektes sowie Folgewirkungen an die Hand gegeben werden. Die Ergebnisse und Empfehlungen sollen einen wirkungsvollen Beitrag für eine nachhaltige Kommunal- und Regionalentwicklung leisten.

ANSIEDLUNGSBEDINGTE CHANCEN

Die Ansiedlungsgemeinden Straßkirchen und Irlbach, zwischen den Oberzentren Straubing, Deggendorf-Plattling und Dingolfing gelegen, sind als ländliche Gemeinden mit **besonderem Handlungsbedarf im LEP Bayern** klassifiziert. Mit der Ansiedlung der Batterypacks-Produktion der BMW Group werden zentrale **Ziele der Regional- und Flächennutzungsplanung** direkt adressiert und aufgegriffen. Für die bereits automobilgeprägte Wirtschaftsregion sind **positive ansiedlungsbedingte Folgewirkungen** (u.a. Folgeansiedlungen und -investitionen) ein **Impuls für die regionale Wertschöpfung** und die **Sicherung bzw. Anwerbung von Fachkräften** (inkl. zu erwartender indirekter Folgeeffekte, bspw. Ansiedlung von Zulieferern) zu erwarten. Nachgelagert werden **Zulieferer, Handelsbetriebe und Dienstleister** profitieren können. Die Gestaltung des **Transformationsprozesses im Produktionssektor und insbesondere in der Automobilindustrie** wird in diesem Kontext eine zusätzliche Dynamik erfahren sowie kraftvolle Akzente hinsichtlich der **Innovations- und Investitionsbereitschaft** der regionalen Wirtschaft setzen können.

MANAGEMENT SUMMARY (II)

Für die Standortgemeinden Straßkirchen und Irlbach werden neue finanzielle Spielräume und Steuereinnahmen durch die BMW-Ansiedlung entstehen, die für den Ausbau der **sozialen, technischen und verkehrlichen Infrastruktur** (z. B. höhere Taktung im ÖPNV, Umgehungsstraße, Gleiserweiterung) genutzt werden können. Durch den Zuzug von Fachkräften entsteht zudem ein **qualitatives Bevölkerungswachstum** (Zuzug von jungen Beschäftigten und Familien), das einen fortschreitenden demographischen Wandel in der Region verlangsamen und entgegenwirken wird. Auch einer Abwanderung junger Bevölkerungsgruppen kann nur durch attraktive Lebens- und Arbeitsbedingungen vorgebeugt werden. Zur Sicherung dieser **bedarf es attraktiver Möglichkeiten im ländlichen Raum**.

ENTWICKLUNGSHERAUSFORDERUNGEN

Durch die in der Region **bestehende Vollbeschäftigung** und **geringe Arbeitslosenquote** (unter bayerischem Durchschnitt) ergibt sich eine **besondere Herausforderung** für die Fachkräftegewinnung. Bis 2039 werden gemäß der im Rahmen der Untersuchung durchgeführten Projektion rund **4.200 direkte und indirekte Arbeitsplätze** durch die BMW-Ansiedlung entstehen. Dies entspricht mehr als einer **Verdopplung der heutigen Beschäftigung am Arbeitsort** in den vier Gemeinden Straßkirchen, Irlbach, Stephansposching und Wallersdorf. Dadurch kann eine weitere Verschärfung des **Fachkräftemangels** für klein- und mittelständische Bestandunternehmen der Industrie und des Handwerks nicht ausgeschlossen werden. Der Ausbildungsmarkt ist begrenzt und durch die Großansiedlung können **Konkurrenzsituationen** zwischen den bestehenden kleinen und mittleren Betrieben einerseits und BMW als großen Arbeitgeber andererseits auftreten.

Durch den erwarteten Beschäftigungsaufbau werden die vier Gemeinden in den nächsten Jahren einen Zuwachs von **2.100 – 3.200 Einwohnern** (+ 14% bis 21%) erhalten. Dadurch ergeben sich Herausforderungen angesichts eines zunehmenden **Siedlungsdrucks im Wohnbereich**. Die Gemeinden im Kernraum (Straßkirchen, Irlbach, Stephansposching und Wallersdorf) sowie die Kommunen im direkten Umland werden besonders gefordert sein, Wohnbauflächen und -raumangebote (u.a. Eigentum-/Mietwohnraum sowie zusätzlich verdichtete Wohnformen) bedarfsorientiert zu erweitern und auszubauen.

MANAGEMENT SUMMARY (III)

Anknüpfend an die dynamische Wohnungsbautätigkeit der letzten Jahre gilt es diese zu intensivieren, um zusätzliche Wohnraumbedarfe zukunftsorientiert für die Zielgruppen umzusetzen. Diese Zunahme wird sich insbesondere auf die **umliegenden Mittel- und Oberzentren** (u.a. Straubing, Deggendorf / Plattling, Landau) mit Veränderung der Pendlerströme auswirken. Zielgruppengerechter **Wohnraum muss daher an mehreren Standorten geschaffen werden und urbane Standorte mit bestehender Infrastruktur und Angeboten der Daseinsvorsorge sollten einen unterstützenden Beitrag leisten**. Zunehmender Flächendruck für Wohnen und auch Gewerbe sowie die damit einhergehende Flächenversiegelung **kollidiert mit landwirtschaftlicher Flächennutzung sowie Naherholung** und erhöht grundsätzlich das Konfliktpotenzial. Dies erfordert einen sensiblen Umgang und eine offene Kommunikation mit betroffenen Interessensgruppen, um soziale Spannungen zu vermeiden.

Weiterhin sind berechtigte Sorgen der Bürgerschaft der Ansiedlungs- und Nachbargemeinden hinsichtlich zunehmender Umwelt- und Verkehrsbelastungen in den Blick zu nehmen. Dies betrifft sowohl die soziale Infrastruktur (v. a. Kindergärten) als auch den Bereich der Pendel- und Logistikverkehre. Durch zusätzliches Verkehrsaufkommen in Folge der BMW-Ansiedlung wird das **bestehende Verkehrsnetz zusätzlich** belastet. Ergänzend zu den neuen Pendelbewegungen wird ein zusätzliches **Logistikaufkommen** generiert. Solange keine Logistikverkehre über die Schiene erfolgen können, gilt es, die Verkehrsströme über Verkehrswege mit ausreichend Leistungsfähigkeit und geringen Emissionsbelastungen für die Bewohnerschaft des Ansiedlungsraums zu lenken. Dabei müssen ortsdurchgangsfreie Verkehrsströme durch die Infrastruktur sowie Verkehrswegeföhrung sichergestellt werden.

Ebenso föhrt die **Notwendigkeit zum Ausbau der sozialen Infrastrukturen und Herstellung zusätzlichen Wohnraums** zu Grundsatzfragen sowie konkreten Planungsauftrügen im Bereich der Flächenbereitstellung, Nachverdichtung sowie Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit sozialer Angebote.

MANAGEMENT SUMMARY (IV)

HANDLUNGSFELDER UND AUSBLICK

Die Ansiedlung eines **zukunftsweisenden Produktionswerks für E-Antriebe** mit hoher überregionaler Relevanz kann und muss durch einen regionalen Schulterschluss als gemeinsamer „**Entwicklungsmotor**“ genutzt werden, um die skizzierten Herausforderungen zielgerichtet zu adressieren. Angesichts der Dimension und Dynamik des Ansiedlungsvorhabens stehen die Standortgemeinden jedoch vor **vielschichtigen und komplexen Entwicklungs- und Planungsaufgaben**. Entwicklungsbelastungen für Straßkirchen und Irlbach sollten so gering wie möglich gehalten werden. Hierfür bedarf es eines **vorausschauenden und interkommunal abgestimmten Vorgehens** mit der übergreifenden **Koordination und Abstimmung von bedeutsamen Projekten** und Maßnahmen. Aufgrund der ausgeprägten Wechselwirkungen und kommunalen Zuständigkeiten kommt den Standortgemeinden Straßkirchen und Irlbach sowie den Anrainergemeinden Stephansposching und Markt Wallersdorf eine **besondere Verantwortung** zu. Daneben sind die Landkreise Straubing-Bogen, Deggendorf und Dingolfing-Landau sowie die kreisfreie Stadt Straubing **Rahmen gebend und unterstützend** einzubeziehen.

Die gutachterlichen Befunde zeigen deutlich, dass begleitende **Steuerungs-, Kommunikations- und Managementaufgaben** im Kontext des weiteren Ansiedlungsprozesses unumgänglich sind, die über die Bauleitplanung, Erschließung und bauliche Realisierung des BMW-Werkes hinausgehen. **Strategisch relevante Handlungsbereiche**, u.a. Wohnraumentwicklung, nachhaltige Gewerbeflächenentwicklung, Folgeinfrastruktur, Standortvermarktung, Fachkräftesicherung, Innovations- und Wirtschaftsförderung, rücken in den Fokus und müssen gemeinsam koordiniert sowie umgesetzt werden. Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Herausforderungen, die sich für den Kernraum im Zuge der BMW-Ansiedlung ergeben, werden **drei zentrale Handlungsfelder im Rahmen der Gutachtenerstellung** formuliert:

„Interkommunale Zusammenarbeit / Standortmanagement“ | „Infrastrukturentwicklung“ | „Kommunikation / Beteiligung“.

Alle drei Handlungsfelder sind geprägt von einer **übergreifenden räumlichen und inhaltlichen Tragweite** mit intersektoraler und arbeitsteiliger Zuständigkeit. Kein Akteur und keine Verwaltungseinheit wird dabei die Themen und Lösungen im Alleingang bearbeiten können. **Interkommunale und übergreifende Ansätze** zwischen den Ansiedlungs- und Anrainergemeinden sowie den Landkreisen und Unternehmen (u.a. BMW) sind hierbei unabdingbar. Es bedarf einer **gemeinde- und kreisübergreifenden Abstimmung** mit dem Ziel, die Region als erweiterten Ansiedlungsraum gesamthaft zu verstehen, zu entwickeln und zukunftsfähig aufzustellen.

MANAGEMENT SUMMARY (V)

ZENTRALE BOTSCHAFTEN FÜR DIE NACHVERFOLGUNG UND WEITERE UMSETZUNG

Übergeordnetes Ziel der weiteren Entwicklungen sollte sein, kommunale Ressourcen, Planungen und Investitionen in Infrastruktur und Daseinsvorsorge ausgewogen im Sinne **einer integrierten Kommunal- und Regionalentwicklung** zu schultern, um Synergien für alle beteiligten Akteure zu erzielen. Den bereits vollzogenen Schulterschluss der Gemeinden und Landkreise im Zuge der Gutachtenerstellung (als Projektbeirat) gilt es nun **fortzuführen und organisatorisch weiterzuentwickeln** – ob als Zweckverband oder in Form einer Arbeitsgemeinschaft bzw. Steuerungsgruppe. Flankierend wird die **strategische und projektbezogene Abstimmung** mit den übergeordneten Verwaltungsebenen, der regionalen Wirtschaft (u.a. BMW, KMUs) sowie weiterer Stakeholder (u.a. Branchenverbände, Kammern, Hochschulen) wichtig sein. Die enge **Abstimmung mit der bayerischen Staatsregierung** gilt es zu nutzen, um Unterstützungs- und Synergiemöglichkeiten auf Landesebene zu identifizieren – u.a. zielgerichtete Fördermöglichkeiten.

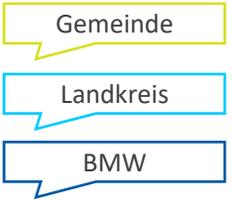
Im Rahmen der weiteren Kooperation werden die vorgeschlagenen Maßnahmen in abgestimmter Form geplant und umgesetzt werden können. Nicht immer werden alle beteiligten Gebietskörperschaften gleichermaßen betroffen und involviert sein. Für alle dargelegten Maßnahmen im Gutachten werden **konkrete Vorschläge für die Umsetzung**, inkl. federführender und unterstützender Akteure, gemacht. Einige im Gutachten formulierte Maßnahmen begründen **weiteren Untersuchungsbedarf in Form konzeptioneller und organisatorischer Vertiefung**. Dies betrifft u.a.

- die Organisation eines geeigneten interkommunalen Kooperationsmodells für das Standort- und Flächenmanagement,
- die inhaltlich-strategische Unterfütterung der Kooperationsform, u.a. in Form eines Masterplans Standortentwicklung oder eines interkommunalen Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes sowie durch Beantragung einer Regionalmanagement-Förderung,
- die mittelfristige Entwicklung eines regionalen Wohnraumkonzeptes in Vorbereitung auf eine Flächen- bzw. Gebietsausweisung,
- die Fortführung einer begleitenden professionellen Kommunikationsarbeit, z. B. in Form eines Rahmenvertrags.

Basierend auf den Empfehlungen des Gutachtens bedarf es eines **zeitnahen Auftaktes des Projektbeirates zur Festlegung der Projektstruktur, eines Meilensteinplans, Verantwortlichkeiten und konkreter Umsetzungsschritte**. Die Standortgemeinden und der Landkreis Straubing-Bogen sollten dabei als Initiatoren und Treiber fungieren.

UMSETZUNGSPLAN

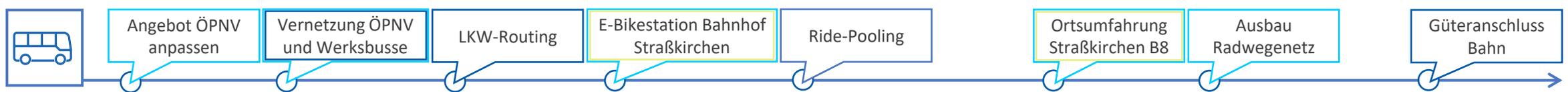
Zentrale Themenbereiche nach Handlungsfeldern und die nächsten Schritte / Maßnahmen im Überblick



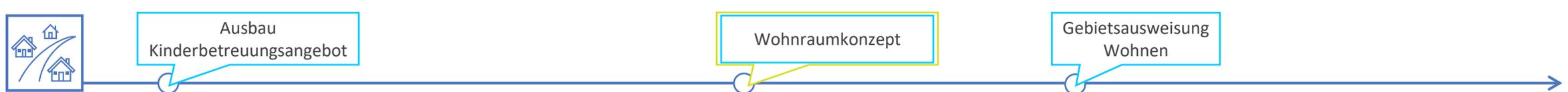
Interkommunale Zusammenarbeit / Standortmanagement



Infrastruktur - Mobilität



Infrastruktur – Wohnen und Soziales



Kommunikation / Beteiligung



01 Management Summary

02 Auftrag und Zielsetzung

03 Bestandsaufnahme – Wie sich die Ist-Situation darstellt

04 Entwicklungschancen/-risiken und -szenarien – Wie sich die Situation in Zukunft darstellt

05 Handlungsfelder für die strategische Standort- und Regionalentwicklung

06 Umsetzung - Maßnahmen

07 Fazit

08 Anhang



INHALT

HINTERGRUND UND ZIELSETZUNG

Hintergrund des Raumentwicklungs- und Mobilitätsgutachtens:

- Ansiedlung einer **Batterypacks-Produktion der BMW Group** in den Gemeinden **Straßkirchen und Irlbach** (Landkreis Straubing-Bogen) zur Versorgung der Werke in Dingolfing, Regensburg und München.
- **Verkehrsgünstige Lage an der B8** mit Anschluss an die BAB 92 und BAB 3 aber bereits bestehende hohe Verkehrsbelastung.
- **105 ha großes Grundstück** + Baurechtschaffung für weitere 29 ha, die als Optionsfläche zur Verfügung stehen.
- Bebauung des 105 ha großen Grundstückes **in zwei Bauabschnitten** geplant (zunächst 65 ha, anschließend weitere 40 ha).
- Schaffung von **rund 3.200 neuen Arbeitsplätzen** am Standort + **indirekte und induzierte Beschäftigungseffekte** (Erweiterung von Zulieferbetrieben, Zuzug von Fachkräften und Familien).

Zielsetzung der Gutachtenerstellung:

- Untersuchung der Folgen/Entwicklungschancen und -risiken der Ansiedlung auf die Kommunen sowie die umliegenden Landkreise.
- Unterstützung der betroffenen Kommunen im Rahmen des Entwicklungsprozesses.
- Raumentwicklungsgutachten sowie ein Mobilitätsgutachten.
- Fokus: Abschätzung des zukünftigen Wohnraum- und Gewerbeflächenbedarfs, vorausschauende Ermittlung des Fachkräftebedarfs sowie der zu erwartenden (Mehr-)Bedarfe an sozialer Infrastruktur und Daseinsvorsorge.
- In Auftrag gegeben wurden die Gutachten durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (StMWi) zusammen mit den Gemeinden Straßkirchen und Irlbach, den Landkreisen Straubing-Bogen, Deggendorf und Dingolfing-Landau sowie der kreisfreien Stadt Straubing.

ZENTRALE FRAGESTELLUNGEN ZU BEGINN DER GUTACHTENENTWICKLUNG

Wie ist der **Status quo** im Hinblick auf zentrale Planungs- und Regionalentwicklungsaspekte zu bewerten – quantitativ und qualitativ?

Mit welchen **Wirkungen und Effekten** auf den Standortraum (im engeren und weiteren Raum) ist durch die Ansiedlung zu rechnen?

Welche **Entwicklungschancen und -herausforderungen** ergeben sich v. a. hinsichtlich Wohnraum- und Gewerbeflächenbedarf, Fachkräftebedarf, sozialer Infrastruktur und Mobilitätsangeboten?

Welche konkreten **Handlungsoptionen** ergeben sich aus den identifizierten Entwicklungsperspektiven? Welche **Maßnahmen** und **Projekte** sind in welchem Zeitraum erforderlich?



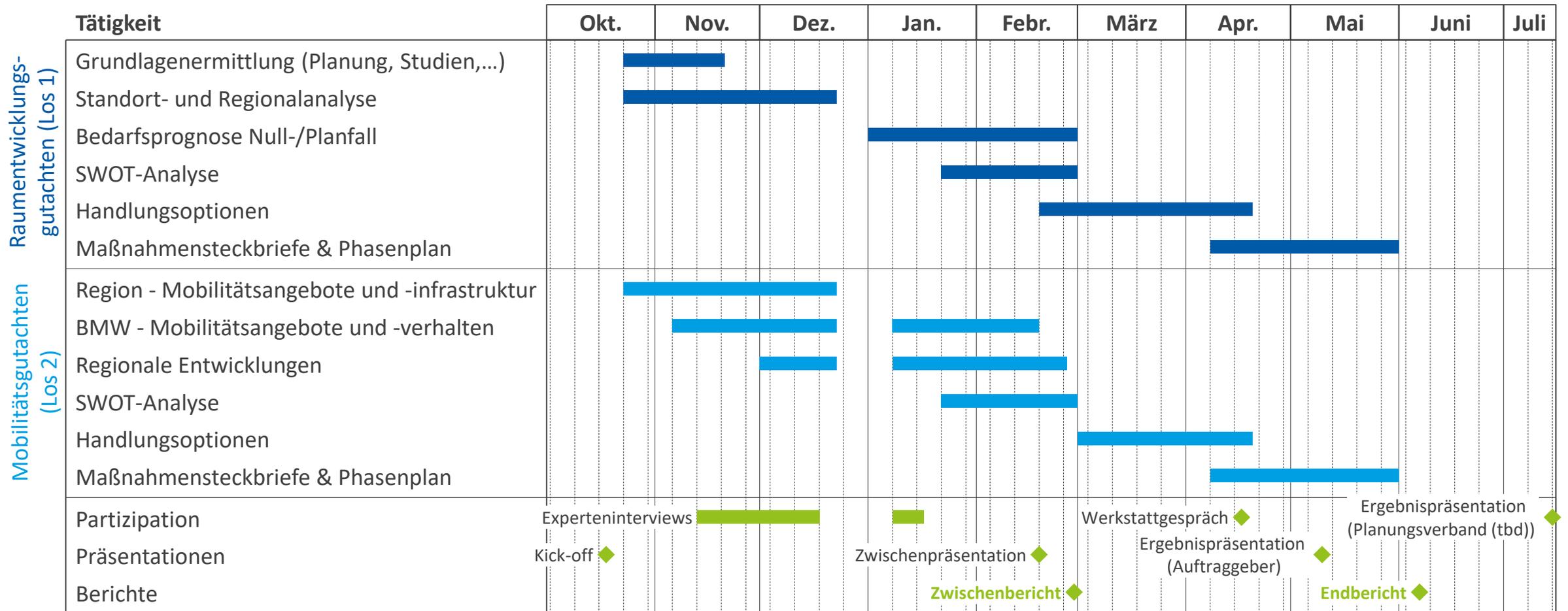
Welche **Akteure** (Fachexperten, Politik, Öffentlichkeit) sind in dem gemeinsamen Prozess einzubeziehen? Wann und wie oft?

Wie gestaltet sich der regelmäßige **Abstimmungsprozess** mit dem Projektbeirat (Arbeits- vs. Steuerungsebene)? Welche **Meilensteine** sollen gemeinsam definiert werden?

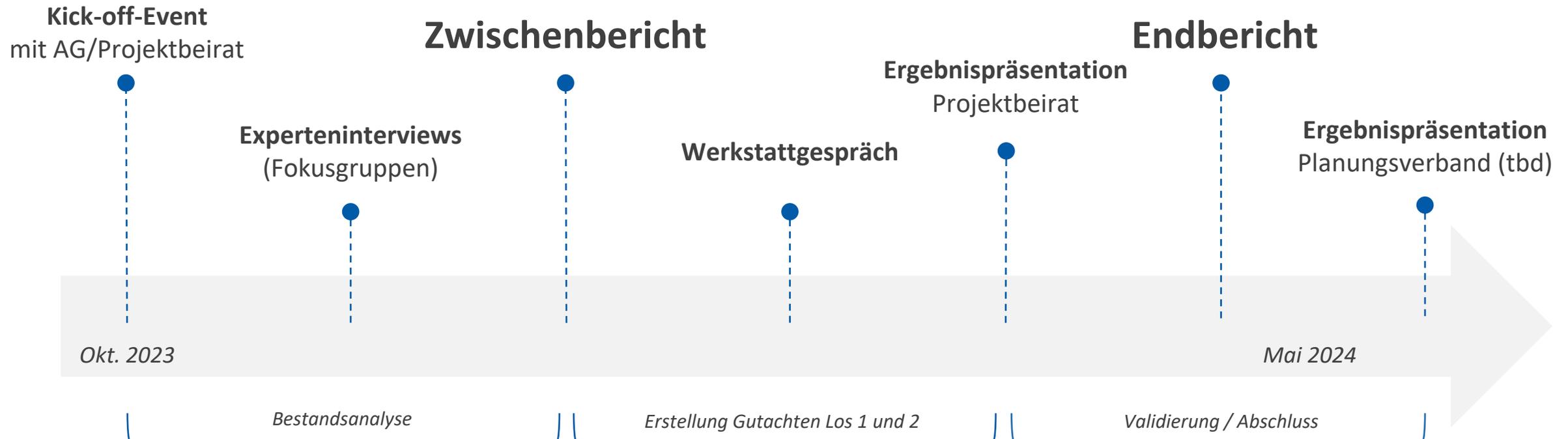
Wie ist die **Dokumentation und Aufbereitung** von Zwischen- und Endergebnissen zu gestalten? Wer ist bei der Kommunikation der Ergebnisse anzusprechen?

Welchen **Beitrag** können die **Empfehlungen** des Gutachtens für die weiteren Entwicklungsprozesse der Region leisten?

ZEITSCHIENE ZUR ERSTELLUNG DES RAUMENTWICKLUNGS- UND MOBILITÄTSGUTACHTEN IM ÜBERBLICK



PROJEKTABLAUF MIT ZENTRALEN MEILENSTEINEN IM ÜBERBLICK



01 Management Summary

02 Auftrag und Zielsetzung

03 Bestandsaufnahme – Wie sich die Ist-Situation darstellt

04 Entwicklungschancen/-risiken und -szenarien – Wie sich die Situation in Zukunft darstellt

05 Handlungsfelder für die strategische Standort- und Regionalentwicklung

06 Umsetzung - Maßnahmen

07 Fazit

08 Anhang

INHALT

BESTANDSAUFNAHME – EINFÜHRUNG (I)

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden zum einen die bestehenden Grundlagen ausgewertet, zum anderen eine Datenanalyse bezüglich der relevanten Indikatoren durchgeführt. Zudem wurden Fokusgruppen-Interviews mit regionalen Experten geführt.

Grundlagenermittlung & Standortanalyse



Auswertung **bestehender Planungsgrundlagen, Studien und Untersuchungsberichte**



Analyse von **Daten der amtlichen Statistik**

- Aktuelle strukturelle Rahmenbedingungen – im Ansiedlungsraum sowie in der Gesamtregion.
- Entwicklungsdynamiken über die letzten Jahre – im regionalen und überregionalen Vergleich.
- Entwicklungspotenziale und -hemmnisse.

Fokusgruppen-Interviews



Einbindung **lokaler und regionaler Experten**

- Einschätzungen zur Ist-Situation (Potenziale, Defizite).
- Entwicklungschancen und -herausforderungen im Kontext der BMW-Ansiedlung.
- Folgewirkungen im Untersuchungsraum.

BESTANDSAUFNAHME – EINFÜHRUNG (II)

Insgesamt wurden sieben Indikatoren im Rahmen der Standortanalyse untersucht. Diese wurden durch sieben thematische Fokusgruppen mit insgesamt 26 Experten rückgekoppelt und qualitativ weiterentwickelt.

Grundlagenermittlung & Standortanalyse – Indikatoren



Raumordnung / zentralörtliche Funktion



Bevölkerung / Demographie



Arbeitsmarkt



Wirtschaft / Branchenstruktur



Wohnen / Siedlungsentwicklung



Soziale Infrastruktur



Mobilität / Verkehr

Fokusgruppen-Interviews – Zahlen & Fakten

Zeitraum: Dezember 2023 bis Februar 2024



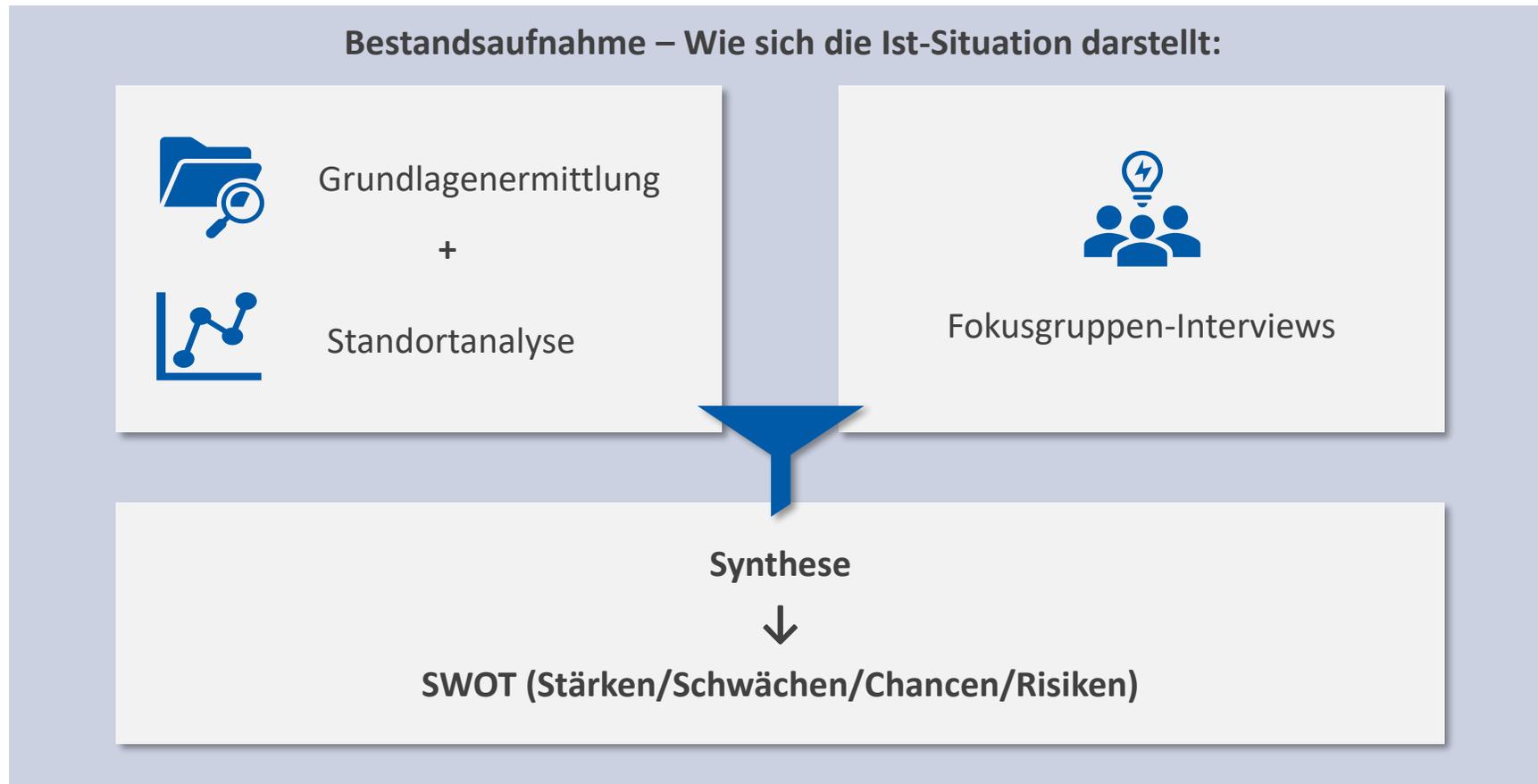
FOKUSGRUPPEN-INTERVIEWS – ÜBERSICHT

Ziel der Gespräche war es Chancen und Herausforderungen sowie Handlungsbedarfe im Kontext der BMW-Ansiedlung zu diskutieren. Die Ergebnisse wurden von Drees & Sommer dokumentiert und in Form einer Synopse (siehe Anlage 02) anonymisiert ausgewertet.

FOKUSGRUPPE	EINRICHTUNGEN
Regionale Wirtschaftsförderung	<ul style="list-style-type: none"> • Amt für Wirtschaftsförderung Stadt Straubing • Sachgebiet Wirtschaftsförderung + Sachgebebiet Raumordnung Regierung von Niederbayern • Wirtschaftsförderung LK Straubing-Bogen • Wirtschaftsförderung LK Deggendorf
Standortgemeinden	<ul style="list-style-type: none"> • Mitglieder Gemeindeverwaltung Straßkirchen • Mitglieder Gemeindeverwaltung Irlbach
Planen & Bauen	<ul style="list-style-type: none"> • Sachgebiet Bauamt LK Deggendorf • Sachgebiet Bauwesen LK Dingolfing-Landau • Sachgebiet Technischer Hochbau LK Straubing-Bogen • Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung Stadt Straubing
Anrainergemeinden	<ul style="list-style-type: none"> • Mitglieder Gemeindeverwaltung Wallersdorf • Mitglieder Gemeindeverwaltung Stephansposching
Regionale Wirtschaft & Beschäftigung	<ul style="list-style-type: none"> • Bayme vbm • IHK Niederbayern • HWK Niederbayern • Agentur für Arbeit Deggendorf • Bayerischer Bauernverband
BMW	<ul style="list-style-type: none"> • Personalaufbau (Personal- und Fachbereich) • Logistik • Planung / Baurechtschaffung
Verkehrsverbände	<ul style="list-style-type: none"> • DB Regio Bus • BPV Consult • Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Regensburg mbH (GFN)

FOKUSGRUPPEN-INTERVIEWS – ÜBERSICHT

Die Methodik-Bausteine der Standortanalyse und der Fokusgruppen-Interviews wurden in einer gemeinsamen Synthese zusammengefasst und in einer SWOT-Analyse festgehalten.



*Nachfolgend werden zentrale Ergebnisse der Bestandsaufnahme dargestellt.
Detaillierte Ergebnisdarstellungen sind dem Anhang zu entnehmen.*

ZUKUNFTSCHANCEN UND ENTWICKLUNGSRANKING DER REGION

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden zu Beginn zukünftige Entwicklungschancen der Region anhand des Prognos Zukunftsatlas 2022 beleuchtet. Im Kreis-Vergleich zeigt sich, dass v.a. der Landkreis Dingolfing-Landau sehr hohe Chancen aufweist.

KS Straubing

Ausgeglichene Chancen/Risiken

Rang von 400 im Jahr 2022

Zukunftschancen:	188	<div style="width: 47%; background-color: #808080;"></div>
Stärke:	188	<div style="width: 47%; background-color: #808080;"></div>
Dynamik:	178	<div style="width: 44%; background-color: #808080;"></div>
Demografie:	66	<div style="width: 16%; background-color: #808080;"></div>
Wirtschaft & Arbeitsmarkt:	205	<div style="width: 51%; background-color: #808080;"></div>
Wettbewerb & Innovation:	185	<div style="width: 46%; background-color: #808080;"></div>
Wohlstand & Soziale Lage:	274	<div style="width: 68%; background-color: #808080;"></div>

LK Straubing-Bogen

Ausgeglichene Chancen/Risiken

Rang von 400 im Jahr 2022

Zukunftschancen:	199	<div style="width: 49%; background-color: #808080;"></div>
Stärke:	190	<div style="width: 47%; background-color: #808080;"></div>
Dynamik:	222	<div style="width: 55%; background-color: #808080;"></div>
Demografie:	84	<div style="width: 21%; background-color: #808080;"></div>
Wirtschaft & Arbeitsmarkt:	389	<div style="width: 97%; background-color: #808080;"></div>
Wettbewerb & Innovation:	124	<div style="width: 31%; background-color: #808080;"></div>
Wohlstand & Soziale Lage:	18	<div style="width: 4%; background-color: #808080;"></div>

LK Dingolfing-Landau

Sehr hohe Chancen

Rang von 400 im Jahr 2022

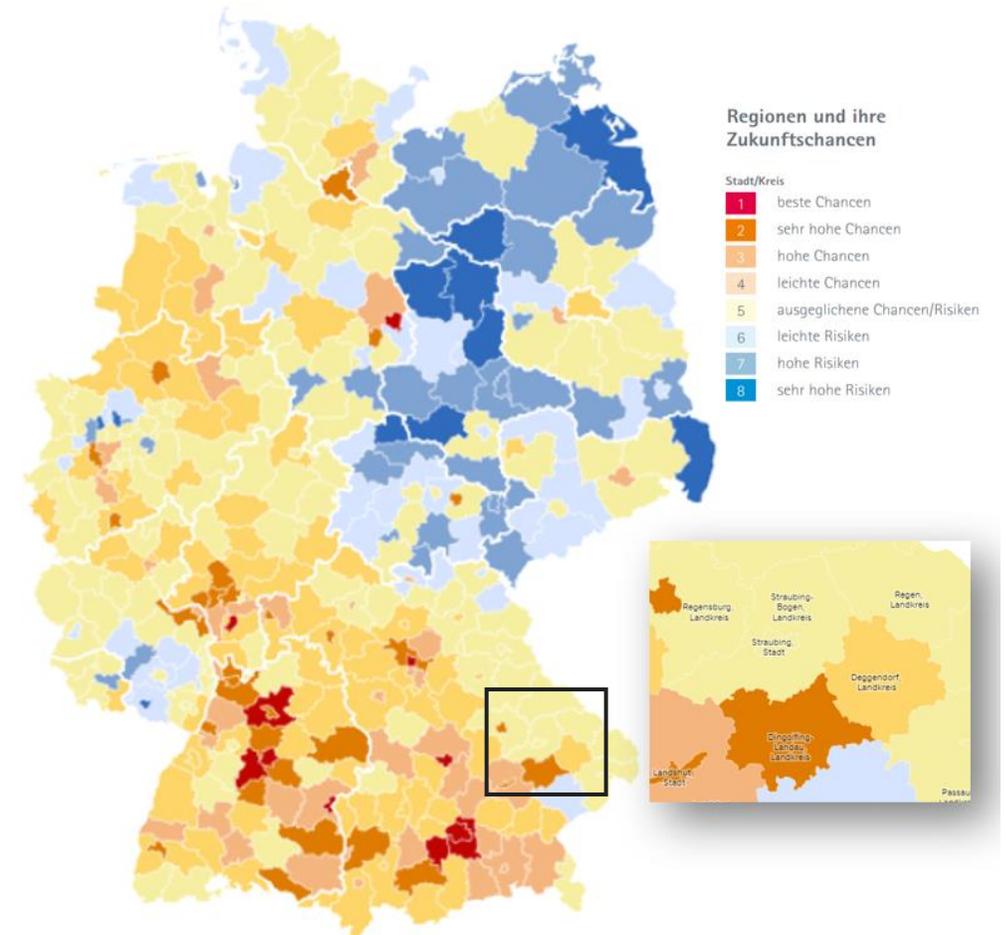
Zukunftschancen:	34	<div style="width: 8%; background-color: #808080;"></div>
Stärke:	24	<div style="width: 6%; background-color: #808080;"></div>
Dynamik:	242	<div style="width: 60%; background-color: #808080;"></div>
Demografie:	114	<div style="width: 28%; background-color: #808080;"></div>
Wirtschaft & Arbeitsmarkt:	79	<div style="width: 19%; background-color: #808080;"></div>
Wettbewerb & Innovation:	68	<div style="width: 17%; background-color: #808080;"></div>
Wohlstand & Soziale Lage:	8	<div style="width: 2%; background-color: #808080;"></div>

LK Deggendorf

Leichte Chancen

Rang von 400 im Jahr 2022

Zukunftschancen:	110	<div style="width: 27%; background-color: #808080;"></div>
Stärke:	128	<div style="width: 32%; background-color: #808080;"></div>
Dynamik:	112	<div style="width: 28%; background-color: #808080;"></div>
Demografie:	111	<div style="width: 27%; background-color: #808080;"></div>
Wirtschaft & Arbeitsmarkt:	258	<div style="width: 64%; background-color: #808080;"></div>
Wettbewerb & Innovation:	66	<div style="width: 16%; background-color: #808080;"></div>
Wohlstand & Soziale Lage:	109	<div style="width: 27%; background-color: #808080;"></div>



Quelle: Prognos Zukunftsatlas (2022)

ZENTRALÖRTLICHE FUNKTION

ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

ZUSAMMENFASSUNG DER KERNAUSSAGEN

- Straßkirchen und Irlbach, zwischen den Oberzentren Straubing, Deggendorf-Plattling und Dingolfing gelegen, als ländliche Gemeinden mit **besonderem Handlungsbedarf** klassifiziert: „*Ländl. Teilraum, dessen Entwicklung in besonderem Maß gestärkt werden soll*“ (RP).
- Mit der Ansiedlung der Batterypacks-Produktion der BMW Group werden **Ziele der Regional- und Flächennutzungsplanung direkt adressiert und unterstützt** (u. a. innovativer Wirtschaftsraum, Etablierung der Ansiedlungsgemeinden als führende Standorte für klimaneutrale Mobilität im Automobilbereich) – bzw. erhalten diese aufgrund der Ansiedlung zusätzliches Gewicht (u. a. bedarfsgerechte Siedlungsentwicklung).
- Die heutigen **verkehrlichen Erreichbarkeiten bzw. Anbindungen** – innerhalb des regionalen Straßennetzes und insbesondere darüber hinaus – gilt es angesichts zu erwartender Wachstumseffekte durch die Ansiedlung weiter zu optimieren.
- In der Region (Landkreise Straubing-Bogen, Deggendorf, Dingolfing-Landau und Krsfr. Stadt Straubing) schneidet gemäß Prognos-Zukunftsatlas 2022 der engere Ansiedlungsraum (Landkreis Straubing-Bogen) hinsichtlich **struktureller Zukunftschancen vergleichsweise unterdurchschnittlich** ab.

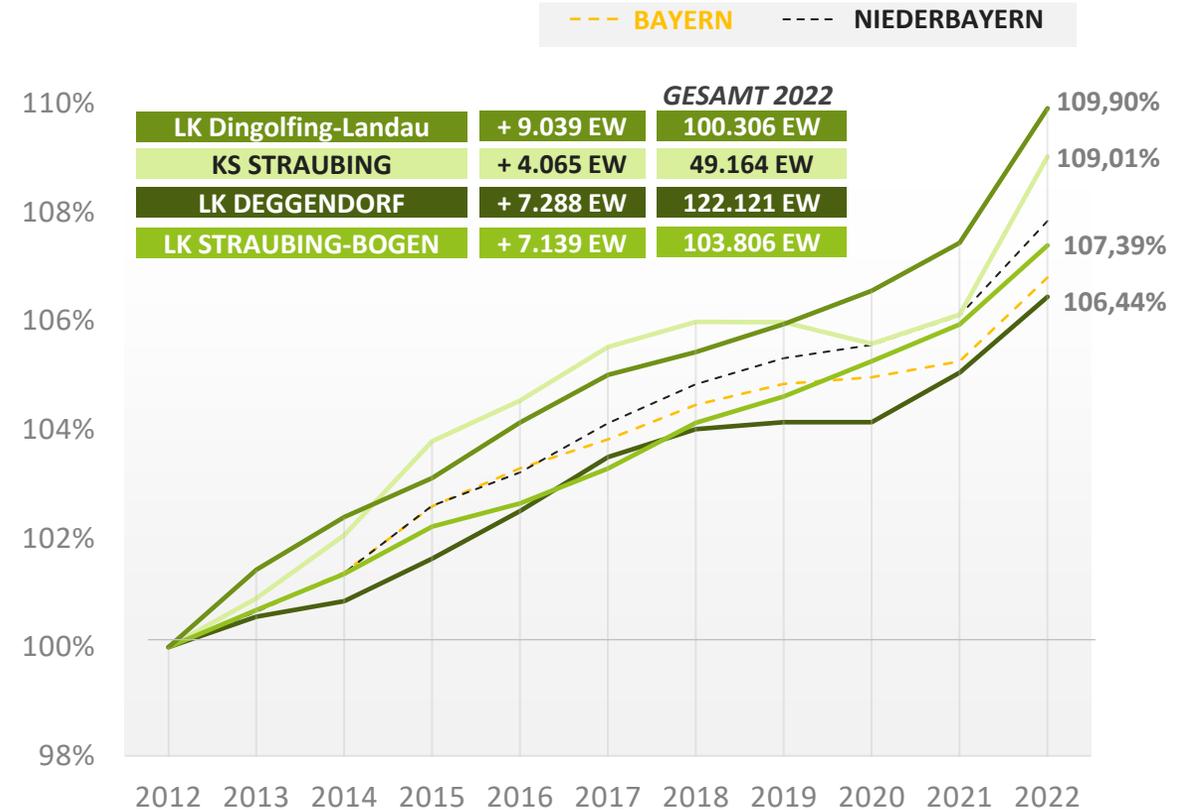
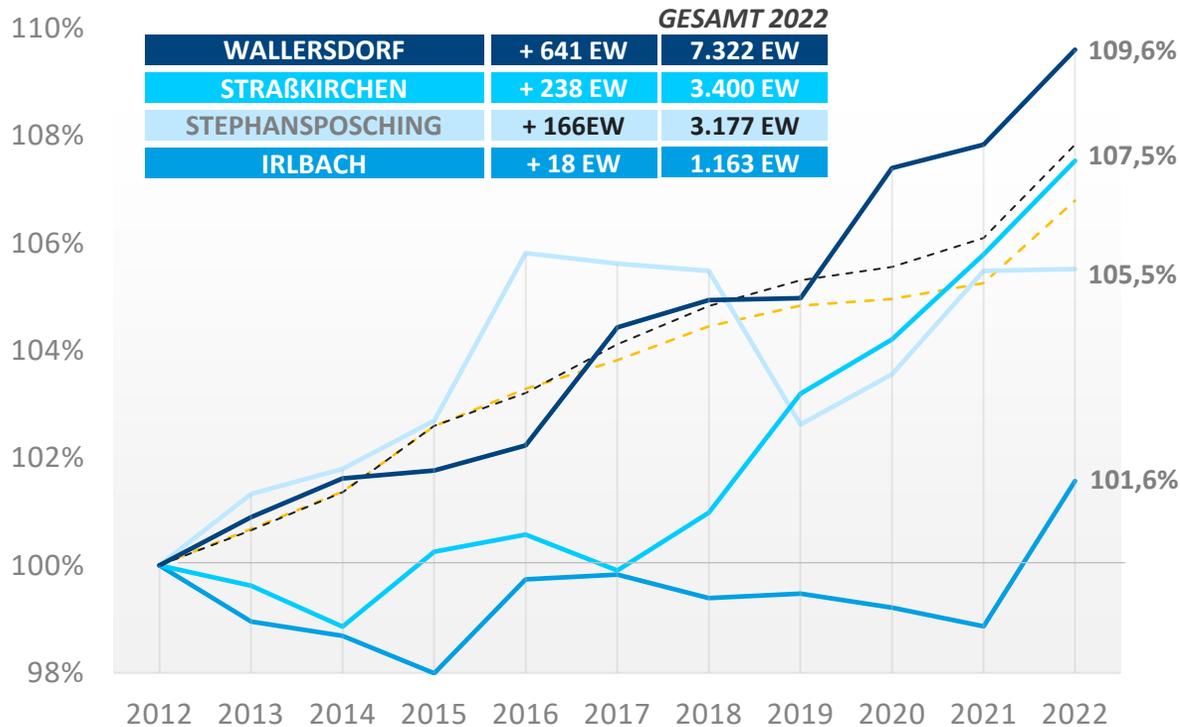
FAZIT / HYPOTHESE IM HINBLICK AUF DEN ANSIEDLUNGSFALL

- Durch eine Ansiedlung können die **Ziele der Regional- und Flächennutzungsplanung unterstützt und ein Wachstumsimpuls** für verbesserte Entwicklungschancen (neue, moderne Arbeitsplätze und Ausbildungsmöglichkeiten, neue Zukunftstechnologien, weitere Entwicklungs- und Ansiedlungspotenziale für Zulieferer und Dienstleister) gesetzt werden.

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

Für eine Einschätzung der künftigen Bevölkerungsentwicklung wurde die Entwicklung der letzten zehn Jahre betrachtet. Die geringste Zunahme ist hierbei in Irlbach, der höchste Zuwachs im LK Dingolfing-Landau zu verzeichnen.

Bevölkerungsentwicklung indiziert (2012-2022, Entwicklung in %)



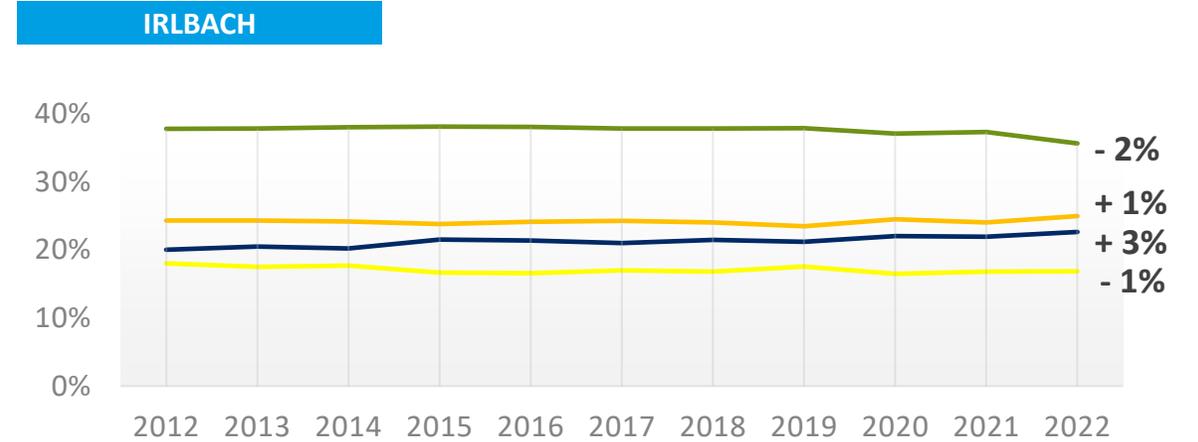
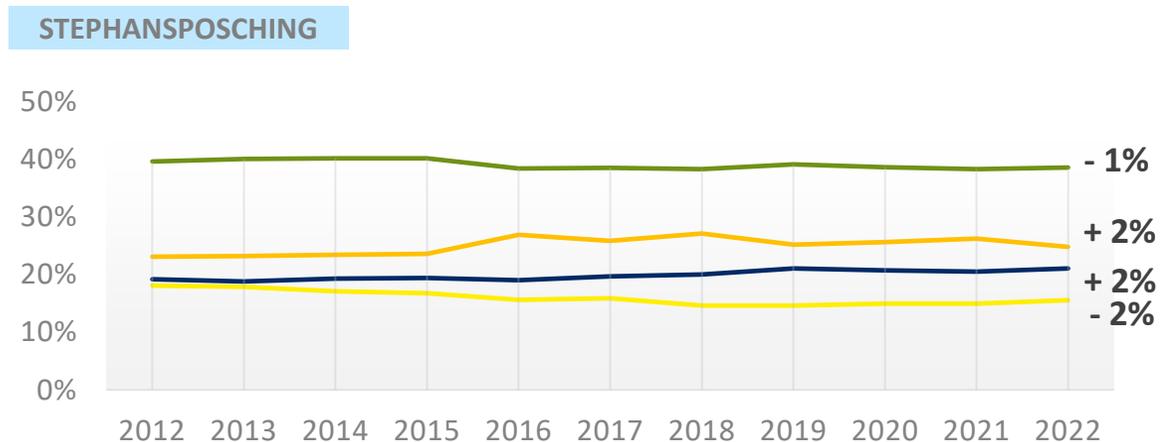
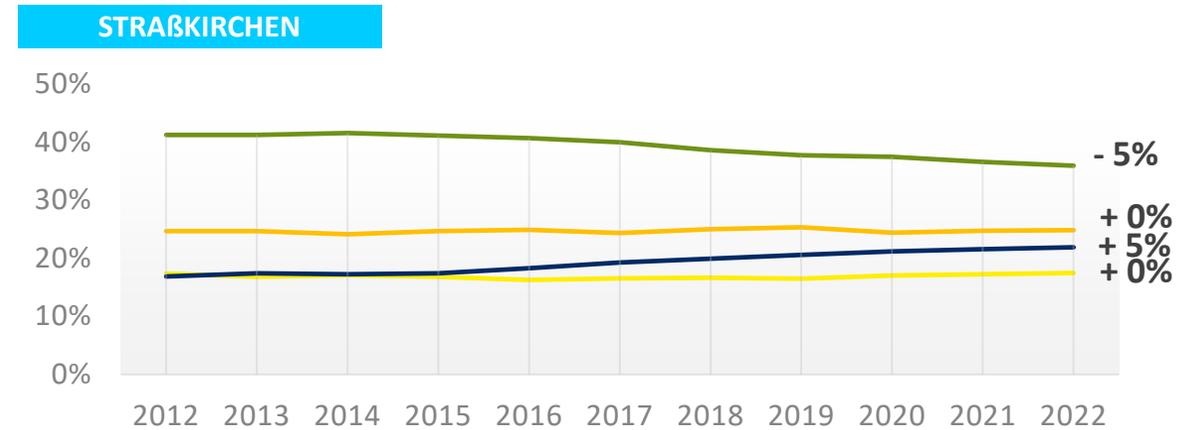
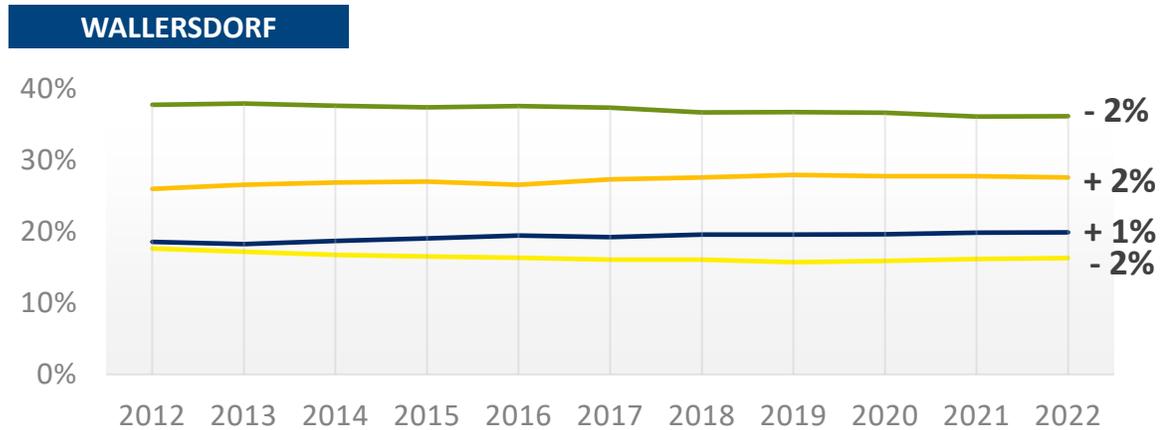
- Bevölkerungsentwicklung ist im Kerngebiet seit 2019 positiv. Die 4 Kommunen haben 2012 bis 2022 rund 1.060 Einwohner (+6 %) gewonnen.
- Wanderungssaldo (Differenz Zuzüge/Fortzüge über Gemeindegrenzen) ist in allen Gebieten positiv und meist über dem bayerischen Durchschnitt (Wachstumsraum). Das Bevölkerungswachstum resultiert v.a. aus dem positiven Wanderungssaldo – nicht durch die Geburtenrate.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

BEVÖLKERUNG & DEMOGRAFIE

Die Entwicklung der Altersstruktur der letzten zehn Jahre in den Standortgemeinden zeigt sich in Wallersdorf und Stephansposching stabil. In Straßkirchen und Irlbach ist eine Abnahme der Altersgruppe 40-U65 zu verzeichnen, die Altersgruppe 65+ ist leicht steigend.

Altersstruktur im zeitlichen Verlauf (2012-2022, Anteil der EW in %)



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

BEVÖLKERUNG & DEMOGRAPHIE

ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

ZUSAMMENFASSUNG DER KERNAUSSAGEN

- In den vergangenen zehn Jahren **positive Bevölkerungsentwicklung** im ländlich geprägten Untersuchungsgebiet. Wachstum hauptsächlich durch Wanderungsgewinne, die die natürliche Bevölkerungsentwicklung (Sterbeüberschuss) kompensieren.
- Der größte Anteil der Bevölkerung entfällt heute auf die Altersgruppe der **40 bis unter 65-Jährigen**. In den letzten Jahren hat sich der **Anteil der jüngeren Einwohner leicht verringert**, während die Altersgruppe 65+ leicht zugenommen hat (insb. in Standortgemeinden).
- In der Bevölkerungsvorausrechnung wird mit einem leichten Rückgang der Einwohnerzahlen im Kernuntersuchungsgebiet (Gemeinden Straßkirchen, Irlbach, Stephansposching) gerechnet – verbunden mit einer weiteren Verschiebung der Altersstruktur zugunsten der höheren, nicht mehr erwerbstätigen Altersgruppen.

FAZIT / HYPOTHESE IM HINBLICK AUF DEN ANSIEDLUNGSFALL

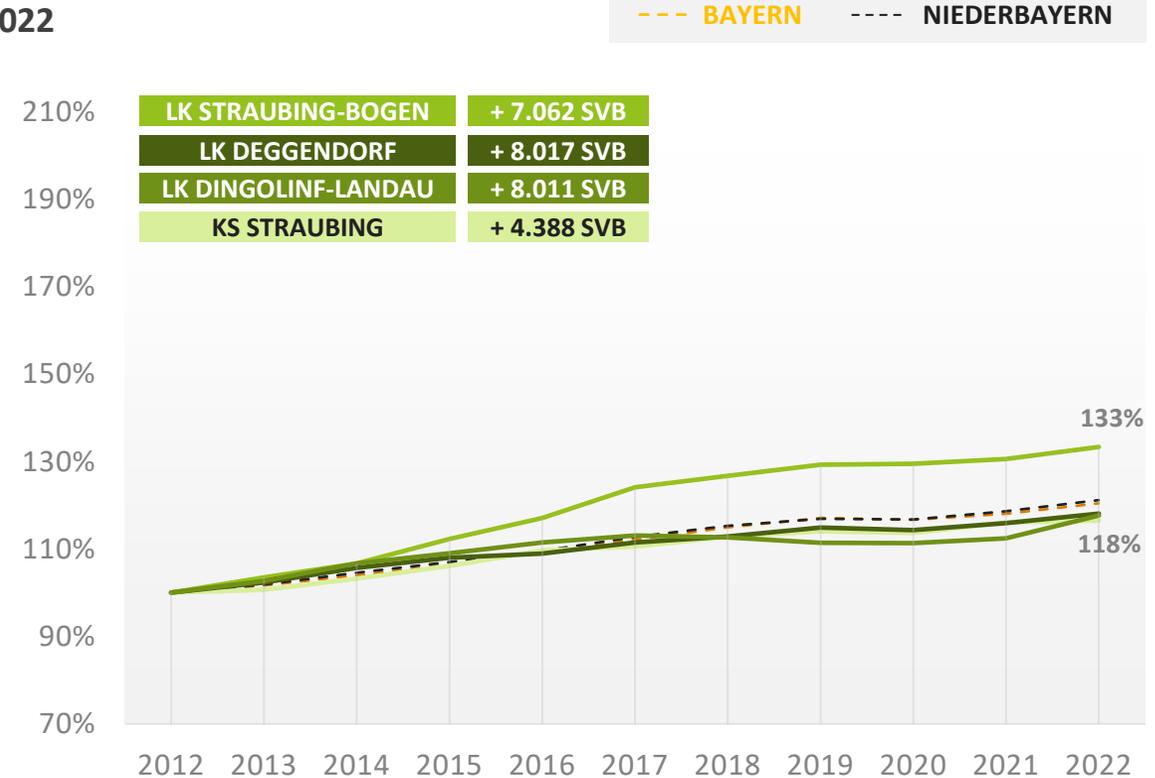
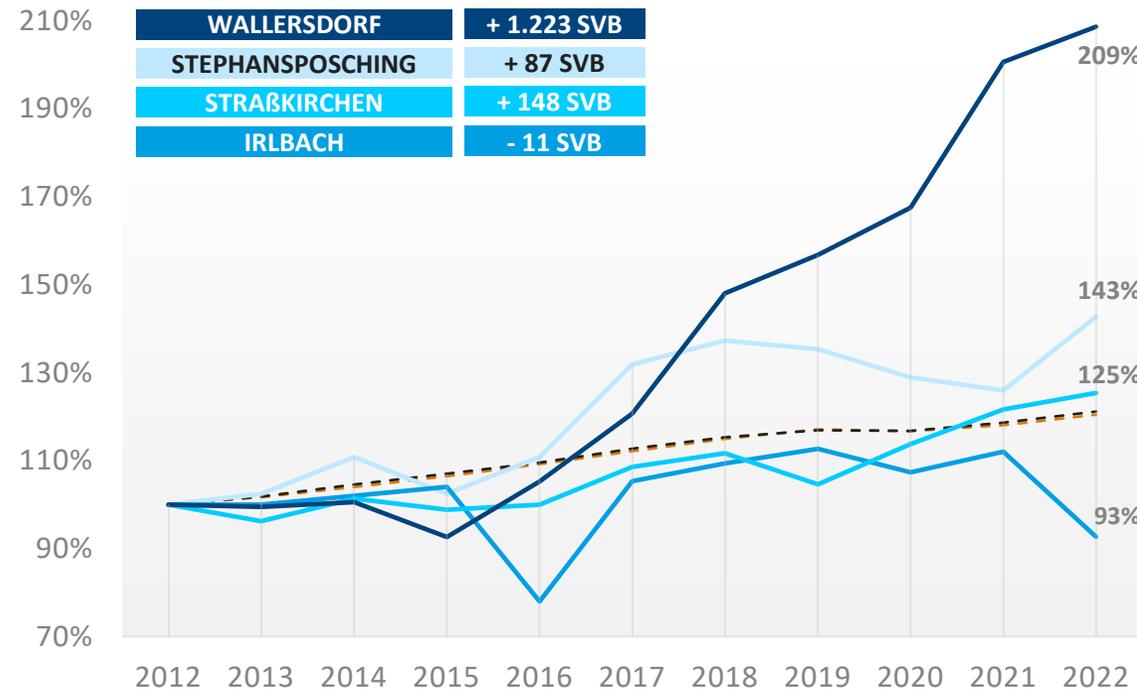
- Der **demographische Wandel** schlägt in der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung deutlich zu Buche. Mit weiterem Zuzug kann nur gerechnet werden, wo Arbeitsplätze sowie attraktiver Wohn- und Lebensraum für junge Menschen und Familien vorhanden und gesichert sind. Auch einer Abwanderung junger Bevölkerung kann nur durch attraktive Lebens- und Arbeitsbedingungen entgegengewirkt werden. Zur Sicherung dieser **bedarf es attraktiver Möglichkeiten im ländlichen Raum**.
- Eine Ansiedlung eines zukunftsorientierten Unternehmens wie BMW kann hierbei einen **positiven Beitrag** leisten. Der dadurch voraussichtlich bedingte **Zuzug 18 bis 40-jähriger** kann den demographischen Wandel „**stabilisieren**“ bzw. zeitlich „**verzögern**“.

SV-Beschäftigte (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) umfassen alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die kranken-, renten-, pflegeversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung (SGB III) sind.

ARBEITSMARKT

Für eine Einschätzung der künftigen Beschäftigungsentwicklung wurde die Entwicklung der letzten zehn Jahre betrachtet. Der mit Abstand größte Anstieg an SV-Beschäftigten hat in Wallersdorf stattgefunden. Irlbach hat eine marginale Abnahme zu verzeichnen.

Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Arbeitsort) 2012-2022



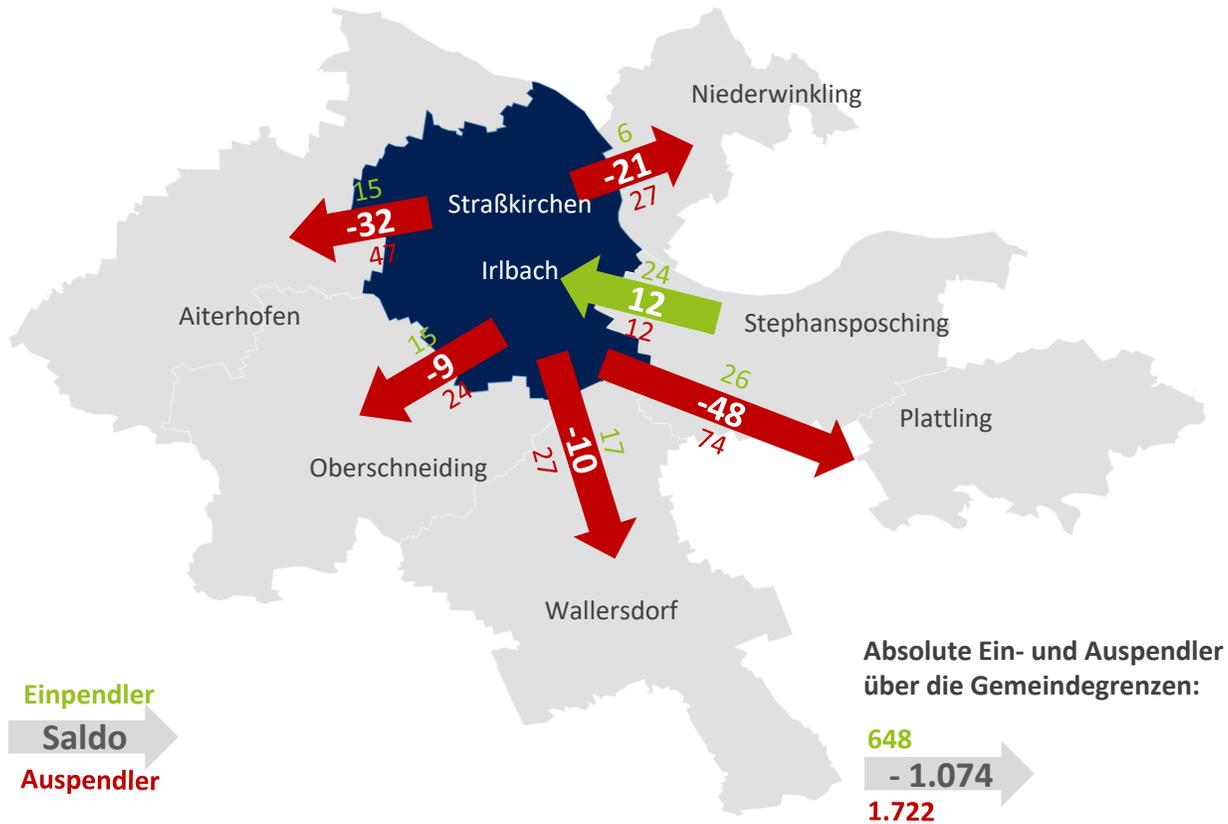
→ In Wallersdorf wuchs die Zahl der SV-Beschäftigten im Betrachtungszeitraum sehr deutlich. Diese Entwicklung ist u. a. auf die Ansiedlung des BMW-Logistikzentrums zurückzuführen, das im Jahr 2016 eingeweiht wurde.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

NEGATIVE PENDLERBILANZ

Bei der Betrachtung der Pendlerströme zeigt sich, dass Straßkirchen/Irlbach zum aktuellen Zeitpunkt Gemeinden mit einem deutlichen Auspendlerüberschuss sind. Lediglich in Richtung Stephansposching ist ein positiver Pendlersaldo zu verzeichnen.

Einpendler und Auspendler Straßkirchen / Irlbach (absolut, 2022)



Einpendler und Auspendler Straßkirchen / Irlbach	Einpendler	Auspender	Saldo
Stephansposching	24	12	12
Wallerdsdorf, Markt	17	27	-10
Plattling, Stadt	26	74	-48
Niederwinkling	6	27	-21
Oberschneiding	15	24	-9
Aiterhofen	15	47	-32

→ **Straßkirchen und Irlbach sind Auspendlergemeinden mit einer überproportional hohen Auspendlerquote. Die Ansiedlung von BMW wird das Pendlerverhältnis signifikant verändern.**

Quelle: Auswertung BA (2023)

ARBEITSMARKT

ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

ZUSAMMENFASSUNG DER KERNAUSSAGEN

- Insgesamt positive Entwicklung der **SV-Beschäftigten** im Untersuchungsraum. Lediglich Irlbach weist seit 2021 einen leichten Rückgang auf.
- **Arbeitsplatzdichte** am Arbeitsort (Beschäftigtenzahl am Arbeitsort in Relation zur Bevölkerung) im Kernuntersuchungsgebiet deutlich **unter niederbayerischem Durchschnitt**. Dies spiegelt sich im **Pendlersaldo** wider: Alle Gemeinden verzeichnen einen negativen Pendlersaldo und sind **Auspendlerstandorte** mit einer **starken Funktion als Wohnort**.
- **Vollbeschäftigung** und **geringe Arbeitslosenquote** (unter bayerischem Durchschnitt): Hierdurch ergibt sich eine **besondere Herausforderung** für die Fachkräftegewinnung (**Engpass am Arbeitsmarkt**).
- Die kommunale **Steuerkraft** im Untersuchungsgebiet liegt leicht unter dem **bayerischen Durchschnitt**. In den **Einnahmen aus der Gewerbesteuer** liegt ein bedeutender Stellhebel. Hierdurch ergeben sich auch Möglichkeiten zu Investitionen in andere Parameter zur Aufwertung des Standortes.

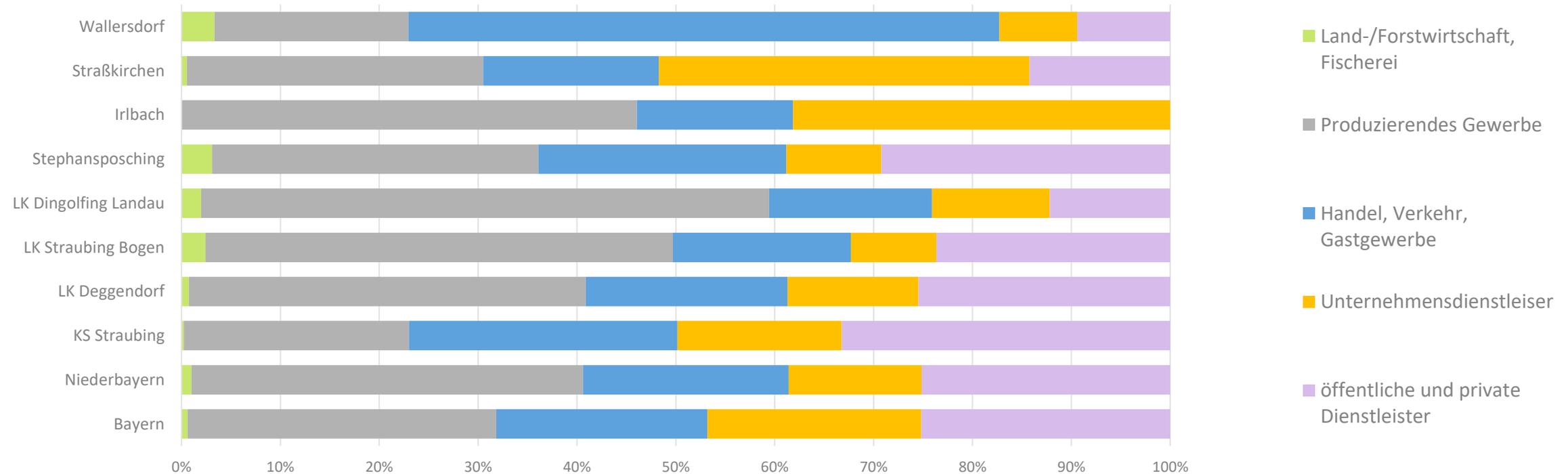
FAZIT / HYPOTHESE IM HINBLICK AUF DEN ANSIEDLUNGSFALL

- Zur Schaffung attraktiver, innovativer und zukunftsträchtiger Beschäftigungsmöglichkeiten und damit zur Bindung jüngerer Bevölkerungsgruppen **bedarf es ökonomischer Wachstumsakzente**. Eine Ansiedlung der BMW Group kann einen **Impuls für die wirtschaftliche Entwicklung** und die **Sicherung bzw. Anwerbung von Fachkräften** (inkl. zu erwartender indirekter Folgeeffekte, bspw. Ansiedlung von Zulieferern) adressieren.
- Auf der anderen Seite kann sich der **Fachkräftemangel** durch die BMW-Ansiedlung für klein- und mittelständische Bestandunternehmen der Industrie und des Handwerks (Abwerbung) auch **verschärfen**.

WIRTSCHAFT | BRANCHENSTRUKTUR

Für die Untersuchung des Indikators „Wirtschaft“ wurden die Branchenstrukturen im Untersuchungsgebiet betrachtet. Hierbei wurden die Anteile der SV-Beschäftigten je Branche herangezogen. Die Branchenstruktur zeigt sich in der Gesamtbetrachtung heterogen.

SVB-Branchen Anteile Untersuchungsgebiete im Vergleich (2020)



→ Branchenschwerpunkte liegen überwiegend im produzierenden Gewerbe – insb. in den Landkreisen Dingolfing-Landau (u.a. BMW; Dräxlmaier, Mann und Hummel, etc.) und Straubing-Bogen (Wallstabe und Schneider, Sturm Gruppe, AVIONIK, etc.). Wallersdorf hat im Vergleich dazu einen hohen Beschäftigtenanteil im Sektor „Handel, Verkehr, Gastgewerbe“.

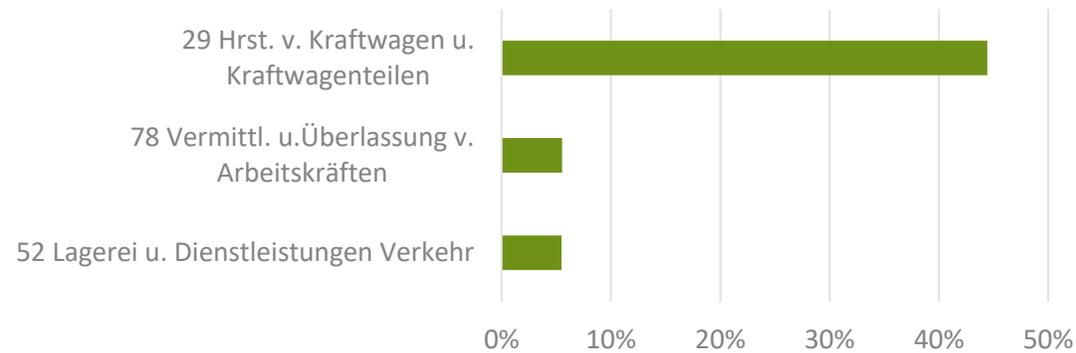
Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

WIRTSCHAFT | BRANCHENSTRUKTUR

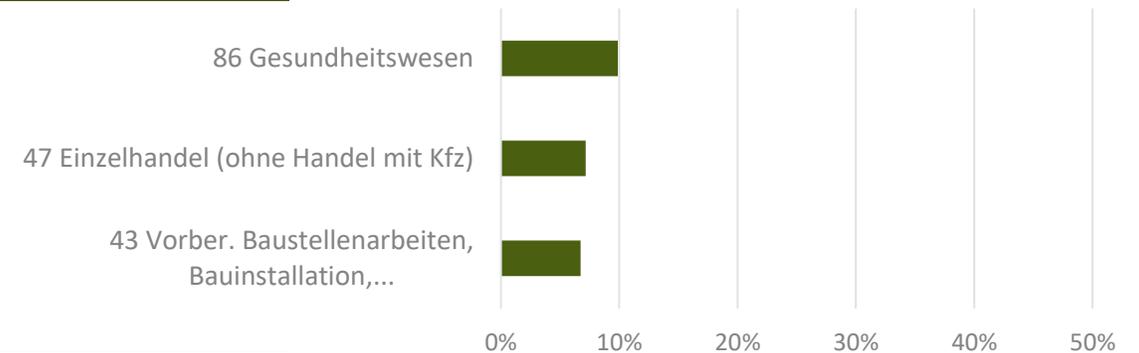
Bei näherer Betrachtung der Wirtschaftsabteilungen in den Landkreisen zeigt sich eine starke Dominanz des Automobilsektors überwiegend im LK Dingolfing-Landau. Die anderen Landkreise sind hinsichtlich ihrer Branchenstruktur diverser aufgestellt.

Anteil SV-Beschäftigte nach 3 größten Wirtschaftsabteilungen der Region (2023)

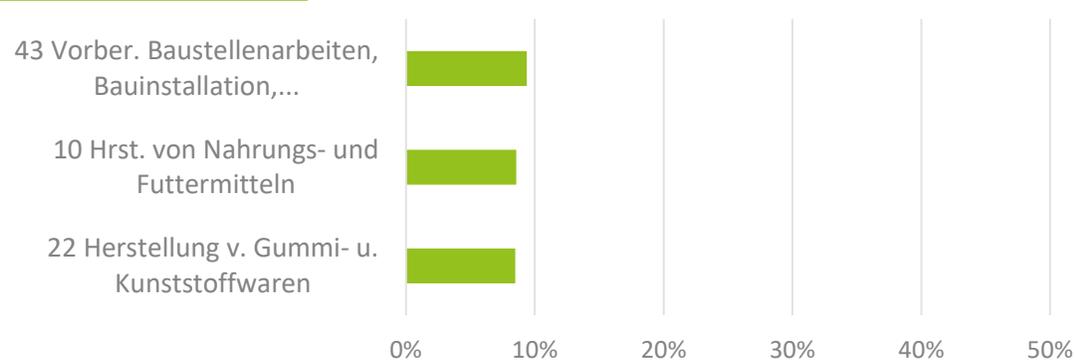
LK DINGOLFING-LANDAU



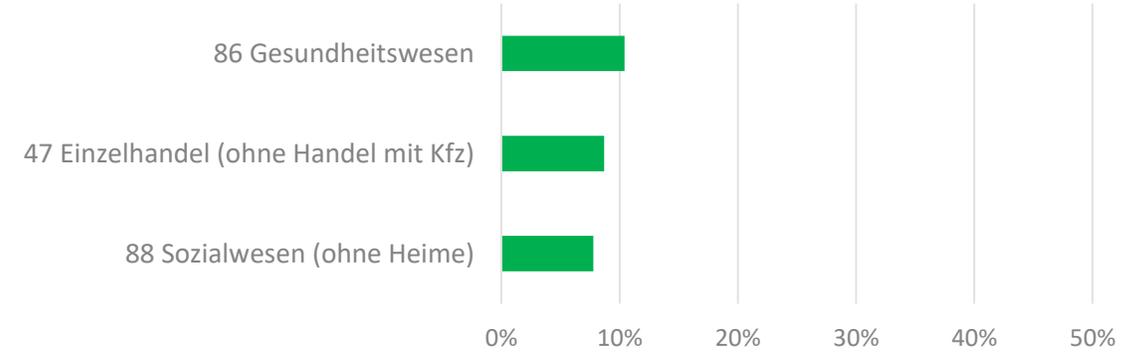
LK DEGGENDORF



LK STRAUBING-BOGEN



KS STRAUBING



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

WIRTSCHAFT | BRANCHENSTRUKTUR

ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

ZUSAMMENFASSUNG DER KERNAUSSAGEN

- **Grundsätzlich diverse Branchenschwerpunkte** im Untersuchungsgebiet; verstärkt produzierendes Gewerbe und insbesondere **Dingolfing-Landau als stark automobilgeprägte Region** – risikoanfälliger bei Krisen, gleichzeitig Stärke als Automobilregion mit Zuliefererstruktur.
- Konjunkturklima und Investitionsfreudigkeit zuletzt eingetrübt – wie insgesamt auf nationaler Ebene.
- Seit 2010 **stetiger Anstieg des BIP** je Beschäftigten im Untersuchungsraum – dennoch unter bayerischem Durchschnitt (ausgenommen LK Dingolfing-Landau [BMW]).
- Dies spiegelt sich auch im **Einkommensniveau** wider: Dieses liegt im Untersuchungsraum **leicht unter bayerischem Durchschnitt**, mit Ausnahme des LK Dingolfing-Landau.
- **Kaufkraftniveau** im Untersuchungsgebiet im Bundesdurchschnitt, deutlich unter dem **bayerischen Durchschnitt**.

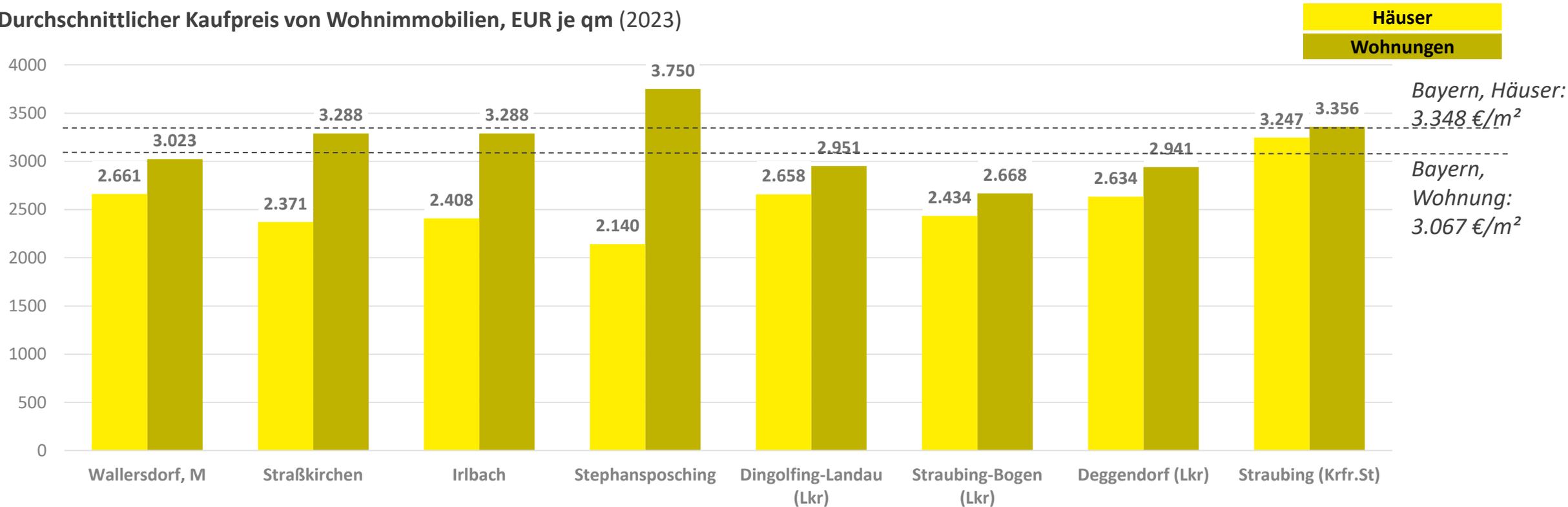
FAZIT / HYPOTHESE IM HINBLICK AUF DEN ANSIEDLUNGSFALL

- Die **Kaufkraft und das BIP stellt sich im Kernraum unterdurchschnittlich dar**. Die Ansiedlung der BMW Group stellt in diesem Handlungsbereich daher eine große **Chance** für die wirtschaftliche Entwicklung dar – wie auch das Beispiel Dingolfing-Landau zeigt.
- Für die bereits automobilgeprägte Region ergeben sich durch eine BMW-Ansiedlung **positive Folgewirkungen** (zusätzliche Aufträge, neue Technologien, Märkte, Arbeitskräfte, Zulieferbeziehungen...) und **mehr Planungssicherheit**. Dies kann sich somit auf Investitionen, Erweiterungen, Ansiedlungen und eine positive Beschäftigungsentwicklung auswirken.

WOHNEN | SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Bei der Untersuchung des Indikators „Wohnen“ zeigt sich, dass die Kaufpreise von Immobilien im Untersuchungsgebiet überwiegend unter dem bayerischen Durchschnitt liegen. Bei zusätzlichem Wohnflächenbedarf werden diese künftig tendenziell höher werden.

Durchschnittlicher Kaufpreis von Wohnimmobilien, EUR je qm (2023)



→ Die Kaufpreise von Wohnungen/Häusern im Untersuchungsgebiet liegen ca. 11 % unter dem Durchschnitt im bayerischen Wohnungsmarkt (mit Ausnahme von Stephansposching). Damit bietet die Region aktuell finanziell attraktive Bedingungen für Eigentumserwerb und Zuzug von Fachkräften.

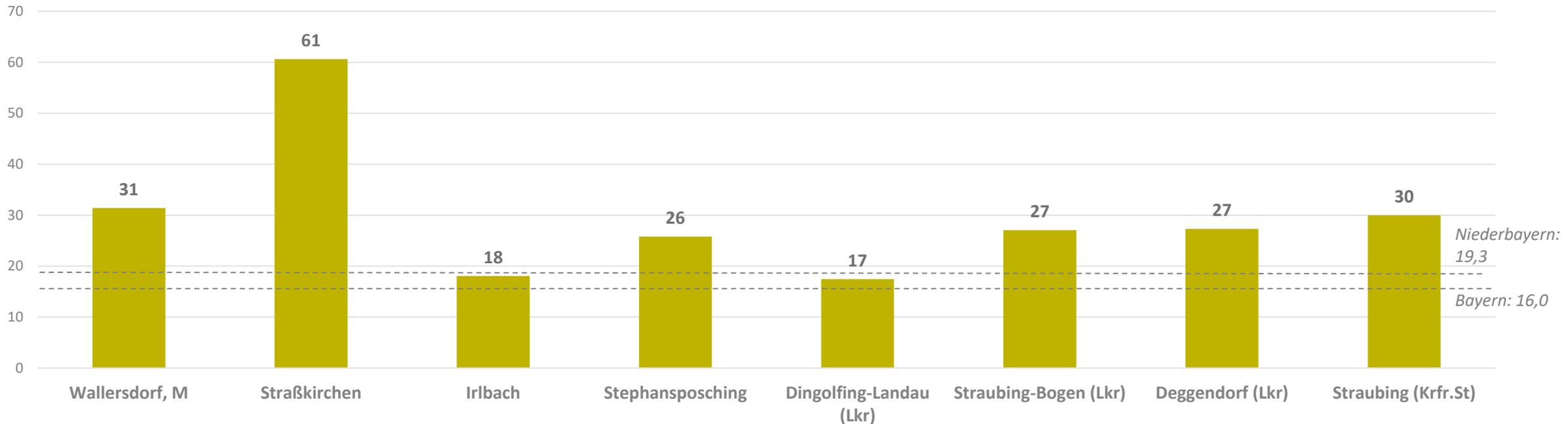
Quelle: Immowelt (2023)

WOHNEN | SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Bautätigkeit im Untersuchungsgebiet in den letzten 4 J. vergleichsweise hoch. Dies spricht für eine positive Siedlungsentwicklung und vorausschauende Bedarfsplanung. Straßkirchen verzeichnet im Vergleich am meisten fertiggestellte Wohnungen in Wohngebäuden.

Wohnungen in Wohngebäuden (Fertigstellungen) je 1.000 EW p.a. (2019-2022)

Wohnungen in Wohngebäuden



→ Alle Werte liegen deutlich über dem bayerischen Durchschnitt. Mit 61 Wohnungen in Wohngebäuden/1.000 Einwohner (2019 bis 2022) liegt Straßkirchen im regionalen Vergleich an der Spitze. Dies ist u.a. auf die Ausweisung neuer Baugebiete in den letzten Jahren zurückzuführen.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik (2022)

WOHNEN & SIEDLUNGSENTWICKLUNG

ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

ZUSAMMENFASSUNG DER KERNAUSSAGEN

- Der Untersuchungsraum ist ein stark ländlich geprägter Raum und verzeichnet eine **hohe landwirtschaftliche Flächennutzung (Gäuboden)** sowie **viel vorhandenen Freiraum**.
- Attraktivität durch Verfügbarkeit und **Preisvorteile des Wohnungsmarktes; Bauland deutlich günstiger als im bayerischen Durchschnitt**.
- Stetiger **Anstieg der Mieten** im Untersuchungsraum, dennoch weiterhin **unter bayerischem Durchschnitt**.
- **Vergleichsweise hohe Bautätigkeit in den letzten vier Jahren** (Wohnungen/1.000 Einwohner) im Kernuntersuchungsgebiet, was für eine **positive Entwicklung als Wohnstandort und für eine vorausschauende Planung des Wohnungsbedarfs** spricht.

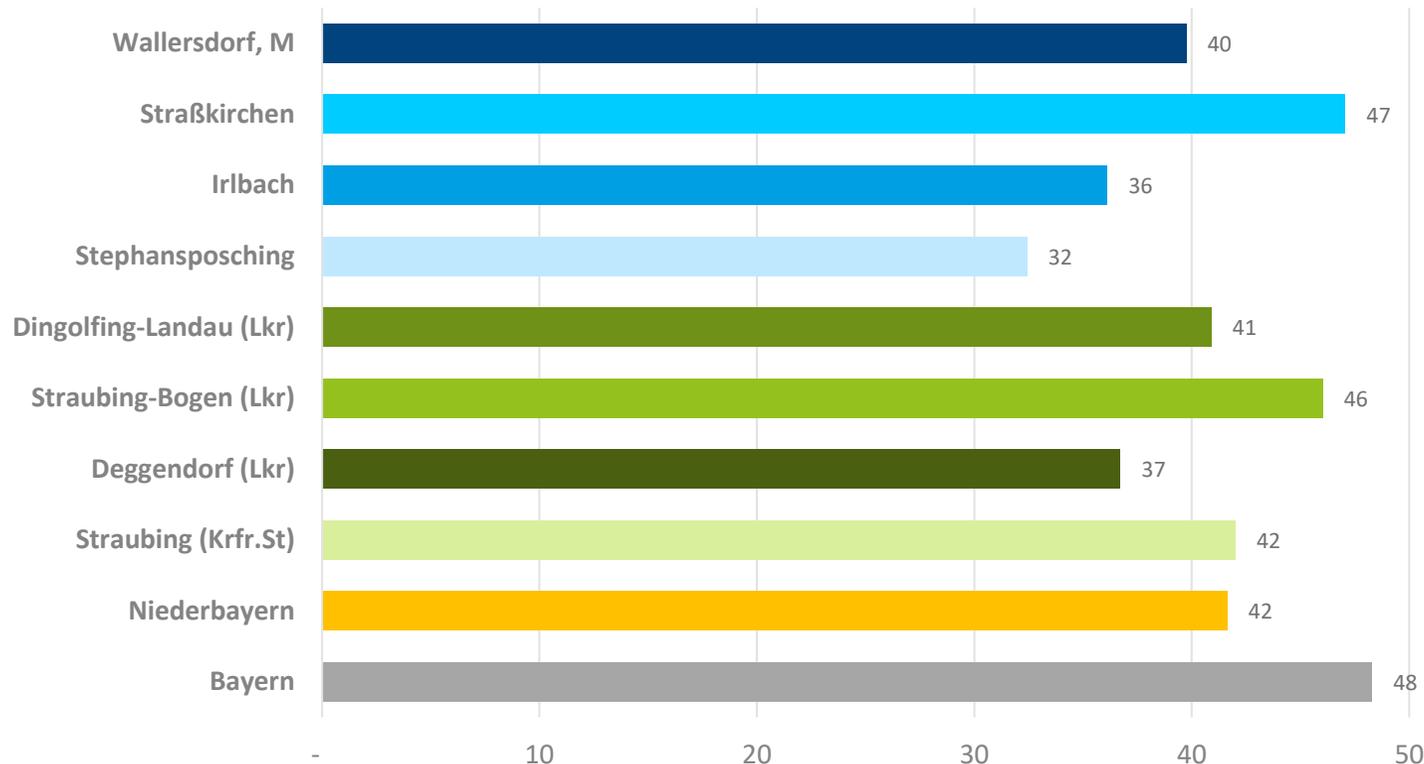
FAZIT / HYPOTHESE IM HINBLICK AUF DEN ANSIEDLUNGSFALL

- Durch BMW-Ansiedlung wird der **Siedlungsdruck im Wohnbereich** langfristig eher steigen. Entsprechende **Auswirkungen auf die Wohnungspreise** sind zu erwarten. Die Kommunen im Kernraum sind gefordert, Wohnbauflächen und Wohnraumangebote (u.a. verdichtetes Wohnen, Mietwohnraum) zu erweitern – eine vergleichsweise hohe Wohnungsbautätigkeit in den letzten Jahren bietet hierfür bereits gute Voraussetzungen, ist jedoch zukünftig fortzuführen.
- Folgewirkungen: Ansiedlungen von Zulieferern bergen grundsätzlich positive Entwicklungseffekte für die regionale Wirtschaft und den öffentlichen Haushalt – gleichzeitig besteht **erhöhter Gewerbeflächenbedarf und Ansiedlungsdruck** durch interessierte Zulieferbetriebe.

SOZIALE INFRASTRUKTUR

Die Bestandsanalyse zeigt, dass die Bedarfe für Kindergarteninfrastruktur groß sind. Durch die BMW-Ansiedlung wird es insgesamt eine Mehrung des Bedarfs für soziale Infrastruktur geben. Kindergartenplätze sind zum Untersuchungszeitpunkt bereits begrenzt verfügbar.

Betreute Kinder je 1.000 EW (2022/23)



	Kindertagesstätten insgesamt
Bayern	10.233
Niederbayern	764
Straubing (Krfr.St)	36
Deggendorf (Lkr)	65
Straubing-Bogen (Lkr)	59
Dingolfing-Landau (Lkr)	38
Stephansposching	2
Irlbach	1
Straßkirchen	2
Wallersdorf, M	3

→ Gemäß ISEK Straßkirchen ist eine Kindergartenerweiterung als dringliche Handlungsmaßnahme definiert. In den Gemeinden Stephansposching und Wallersdorf wurden ebenfalls bereits Bedarfe für die Erweiterung der Kindertagesstätten formuliert. Dieser Bedarf wird sich weiter erhöhen.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

SOZIALE INFRASTRUKTUR

ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

ZUSAMMENFASSUNG DER KERNAUSSAGEN

- Insgesamt liegen die Angebote im Bereich soziale Infrastruktur **unter dem bayerischen Durchschnitt**.
- Erhöhte Distanz zu **Apotheken und Grundschulen**. **Zugang zu Supermärkten** in allen Kommunen im Kerngebiet vorhanden.
- **ÖPNV-Abdeckung** im Kernuntersuchungsgebiet **ausbaufähig**, insbesondere Straßkirchen und Irlbach sind nicht erschlossen und im Busverkehr ergibt sich **Nachholbedarf**.
- Landkreise im Untersuchungsgebiet deutlich unter bayerischer Ärztedichte.
- In Straßkirchen besteht gemäß des aktuellen ISEKs Handlungsbedarf hinsichtlich einer Erweiterung des Kindergartens.
- Straßkirchen weist eine relativ hohe Schülerdichte auf – mit zwei allgemeinbildenden Schulen ist die Gemeinde hier bereits sehr gut aufgestellt.

FAZIT / HYPOTHESE IM HINBLICK AUF DEN ANSIEDLUNGSFALL

- Eine Ansiedlung eines Großkonzerns kann insgesamt zu einer **Verbesserung der sozialen Infrastruktur** führen. Eine höhere Taktung von Buslinien für Arbeitnehmer wirkt sich beispielsweise auch positiv auf die übrige Bevölkerung aus.
- Auf der anderen Seite kann die Ansiedlung auch zu **Engpässen im Bereich soziale Infrastruktur** führen. Eine Mehrung des Bedarfs durch Zuzug, insbesondere in der **Kinderbetreuung**, ist anzunehmen. Diesen zunehmenden Bedarf gilt es vorausschauend zu planen.

MOBILITÄT

Screening der bereitgestellten Unterlagen und Daten der beteiligten Gemeinden und Kreise

GEMEINDEN/ KREISE	ÖPNV		MIV		NMIV	
	STÄRKEN	SCHWÄCHEN	STÄRKEN	SCHWÄCHEN	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
STEPHANSPOSCHING					<ul style="list-style-type: none"> Vorhandenes Konzept für ein Radwegenetz 	
IRLBACH						
STRAßKIRCHEN	<ul style="list-style-type: none"> Geplante Etablierung eines Werksbussystems. 		<ul style="list-style-type: none"> Anreize für die Nutzung von Carpooling sollen geschaffen werden 	<ul style="list-style-type: none"> Stark befahrene B8 Keine Sharingangebote im Bereich Mobilität 	<ul style="list-style-type: none"> Geplante Anbindung des Werks an überregionales Radwegenetz via Tunnel Gut ausgewiesenes Netz an Radwegeverbindungen (nat./regionale Radwege) 	<ul style="list-style-type: none"> Stark befahrene B8 Keine Sharingangebote im Bereich Mobilität
WALLERSDORF						
KS STRAUBING	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Bedienungshäufigkeit auf den Linien 1 und 2 sowie durch Einführung eines Anrufsammeltaxis. 	<ul style="list-style-type: none"> Reisezeitverhältnis zw. ÖPNV und MIV in einigen Gebieten oftmals ungünstig. Unübersichtliche Haltestellensituation Bahnhof Straubing. 			<ul style="list-style-type: none"> Großflächige temporeduzierte Bereiche Fahrradparkplatz am Steiner-Thor-Platz 	<ul style="list-style-type: none"> Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen mit tlw. starkem Schwerverkehr z.T. fehlende Querungstellen an Ortseingängen
LK DEGGENDORF						
LK STRAUBING-BOGEN	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Zufriedenheit bei der Pünktlichkeit des ÖPNV. 	<ul style="list-style-type: none"> Zu niedriges Fahrtenangebot, insb. in dünn besiedelten Teilräumen. Mangelnde Barrierefreiheit. 				
LK DINGOLFING-LANDAU		<ul style="list-style-type: none"> Abseits Städte Dingolfing u. Landau nur stark auf Schülerverkehr ausgerichteten ÖPNV 				

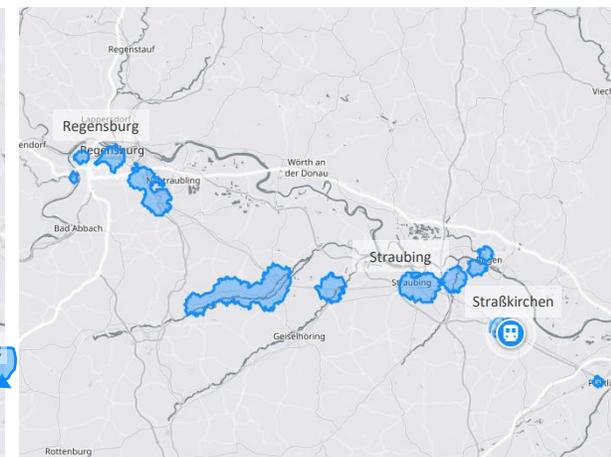
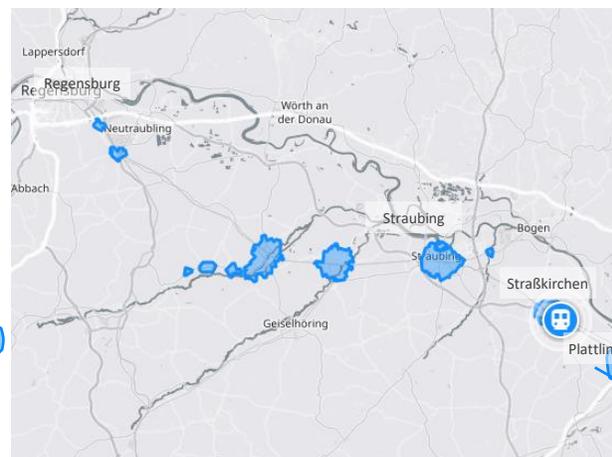
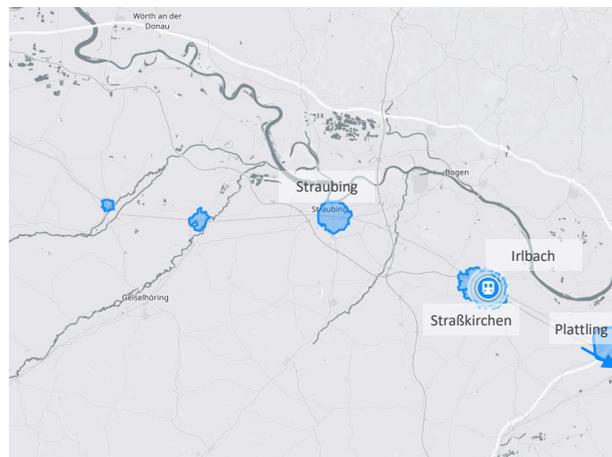
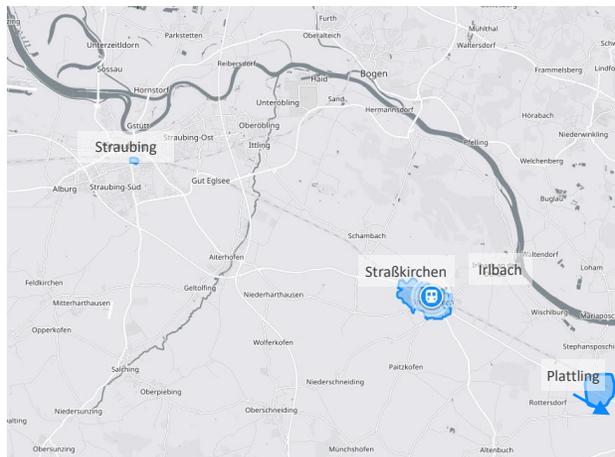
→ Hohe Komplexität eines übergeordnet sinnhaften Mobilitätsangebotes aufgrund vieler Einzelmaßnahmen der jeweiligen Gemeinden

ÖPNV



ÖPNV

Innerhalb von 30 Minuten sind die nächstgelegenen Städte Straubing und Plattling mit dem öffentlichen Nahverkehr zu erreichen und bereits größere Bereiche von den jeweiligen Bahnhöfen innerhalb des Zeitfensters angeschlossen. Die reine Anbindung der Bahnhöfe Straubing und Plattling ist bereits nach 15 Minuten möglich.



Anmerkung:

Aufgrund des derzeit fehlenden ÖPNV-Anschlusses des zukünftigen Werksgeländes ist für die Darstellung auf Travel Time Map der Bahnhof Straßkirchen als Ausgangsort genutzt worden.

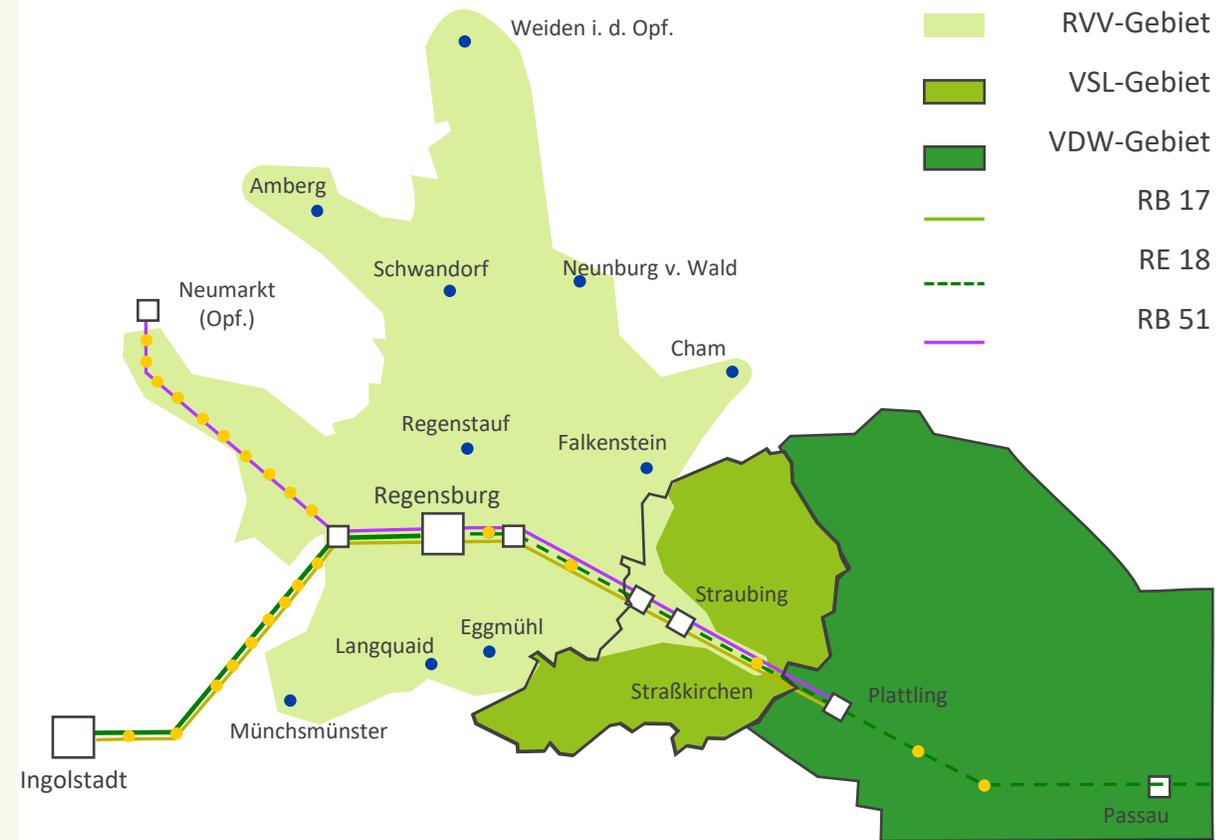
ÖPNV



Der Standort Straßkirchen zeichnet sich durch ein komplexes Verbundsystem und Überlappungsbereiche der Verbünde aus. Pendlerbeziehungen werden sich hierbei auf verschiedene Verkehrsverbünde verteilen und überschreitend zu bewältigen sein.

- Der **Regensburger Verkehrsverbund (RVV)** erstreckt sich in seiner südöstlichen Spitze bis nach Straßkirchen.
- Zudem liegen die Gemeinden Straßkirchen und Irlbach im Gebiet der **Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land (VSL)**.
- In südöstlicher Richtung schließt sich kurz hinter Straßkirchen in Richtung Plattling der **Verbundtarif DonauWald (VDW)** an.

➔ Das geplante Werksgelände liegt am Rand des Regensburger Verkehrsverbunds, innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Straubinger Land und am Übergang zum Verbundtarif DonauWald.



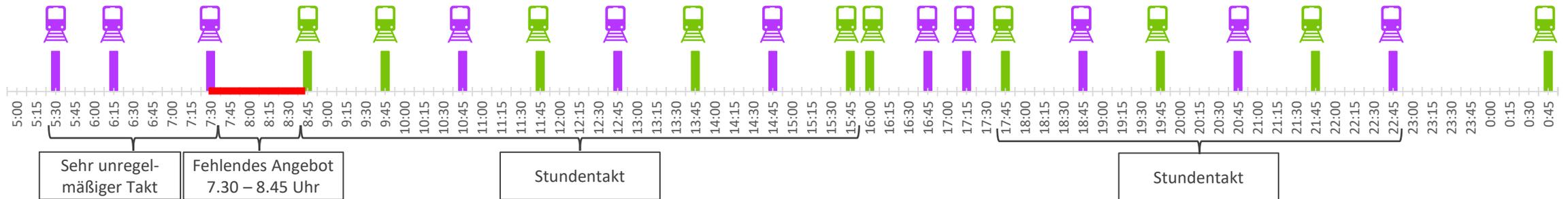
Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von rvv.de, vsl.de und drregiobus-bayern.de

ÖPNV

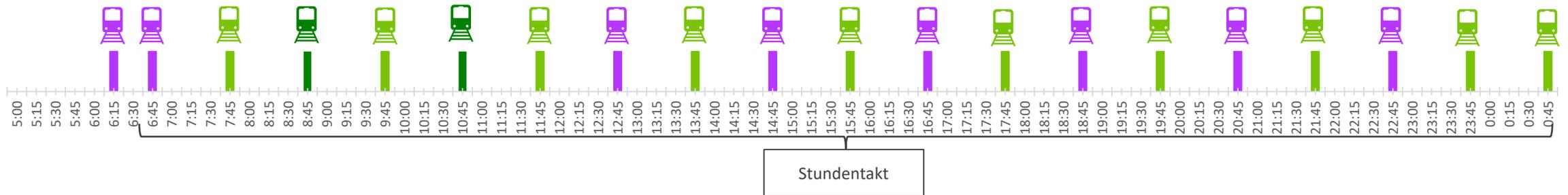
Die Städte Plattling und Straubing sind in unter zehn Minuten mit der Bahn zu erreichen. Eine derzeit unregelmäßige Taktung sowie Angebotslücken zu Pendelstoßzeiten erfüllen noch nicht die Anforderungen, die es für eine attraktive Pendeloption zum PKW benötigt.



Abfahrtszeiten Straßkirchen Bhf. aus Richtung Regensburg in Richtung Plattling (Mo-Fr) RB 17 RB 51



Abfahrtszeiten Straßkirchen Bhf. aus Richtung Regensburg in Richtung Plattling (Sa-So) RB 17 RB 51 RE 18



ÖPNV

Die Angebotsstruktur der Buslinien entspricht derzeit den üblichen Standards des ländlichen Raums. Bedingt durch Verkehrsverbundsgrenzen zeichnen sich heutige Fahrpläne durch Beförderungsbedingungen aus, die sich hemmend auf die ÖPNV-Nutzung auswirken.

Verkehrsbeschränkungen im Busverkehr

19 Irlbach-Straßkirchen-Aiterhofen-Straubing

Von Straßkirchen dürfen keine Fahrgäste nach Straubing und von Straubing keine Fahrgäste nach Straßkirchen befördert werden (ausgenommen Azubis mit Zeitkarten)

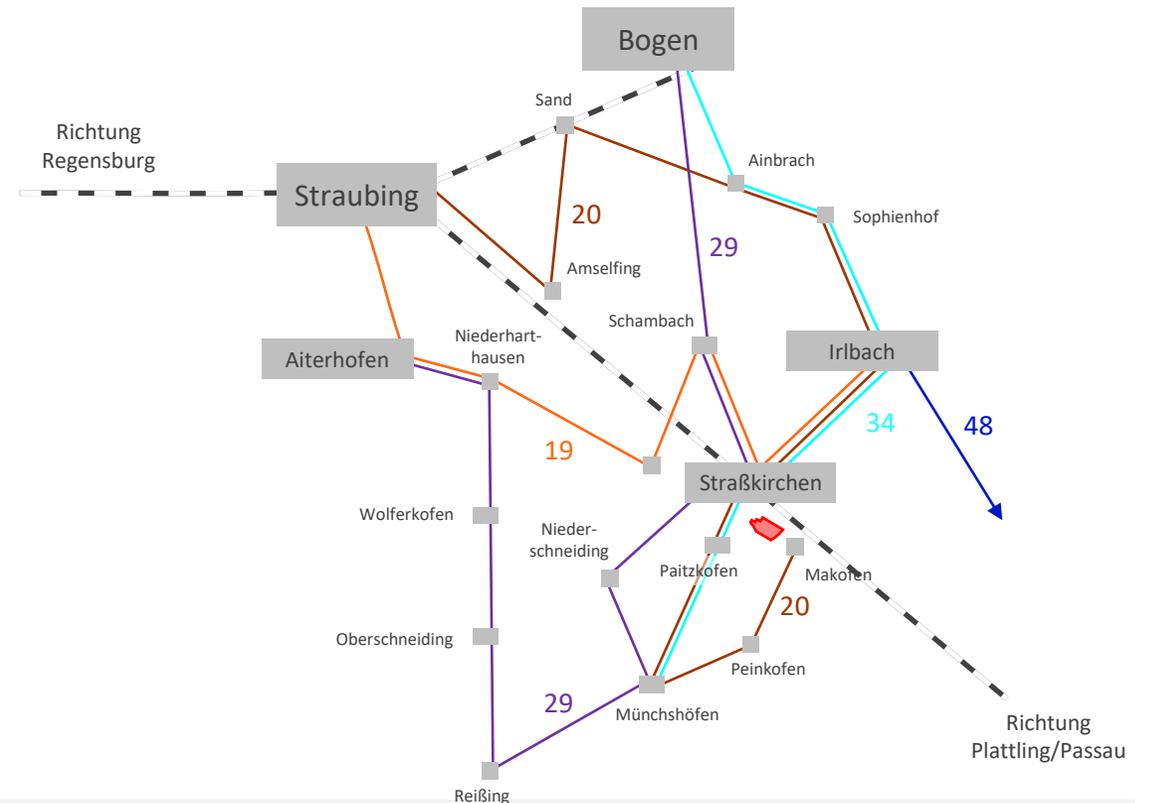
20 Makofen-Straßkirchen-Irlbach-Straubing

Keine Bedienung von Straßkirchen, Sand und Ittling nach Straubing und umgekehrt sowie von Sand nach Ittling und umgekehrt (ausgenommen Azubis mit Zeitkarten von Straßkirchen und Sand nach Straubing, Industriegebiet Ost)

29 Aiterhofen-Oberschneiding-Straßkirchen-Bogen

Verkehrt nur an Schultagen

34 Münchshöfen-Straßkirchen-Irlbach-Bogen



→ **Busnetz zur Erschließung der Fläche ist vorhanden.** Stärken

→ **Einschränkungen in den Beförderungsbedingungen bestehen von und nach Straßkirchen.** Schwächen

ÖPNV

ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

ZUSAMMENFASSUNG DER Kernaussagen

- Über den **Bahnanschluss Straßkirchen** sind die nächstgelegenen Städte Straubing und Plattling sehr gut mit der Bahn erreichbar.
- Ein **Busnetz** zur Erschließung der Fläche **ist vorhanden**.
- Es ist **kein einheitlicher flächendeckender Verkehrsverbund** vorhanden.
- Die **Organisationsform des ÖPNV** ist durch Übergänge zwischen RVV, VSL und VDW **undurchsichtig**.
- Es besteht **keine Verbindung** vom Bahnhof Straßkirchen zum geplanten Werksgelände.
- Es besteht eine **große Entfernung des Werksgeländes zur nächstgelegenen Bushaltestelle**.
- Die **Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV** ist **gering**, da die Abfahrtszeiten der Regionalbahn teilweise um wenige Minuten variieren.
- Der **Busverkehr steht nur eingeschränkt zur Verfügung**, da vorhandene Buslinien zum großen Teil nicht von und nach Straßkirchen genutzt werden dürfen.

FAZIT / HYPOTHESE IM HINBLICK AUF DEN ANSIEDLUNGSFALL

- Eine Ansiedlung eines Großkonzerns kann zur **Verbesserung des ÖPNV-Angebots** führen. Eine **Ausweitung des Busnetzes** und ein **höherer Takt bei Bus- und Bahnlagen** wirkt sich auch positiv auf die übrige Bevölkerung aus.

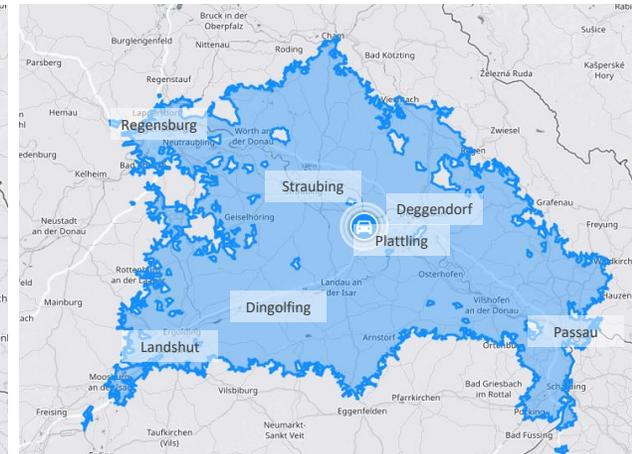
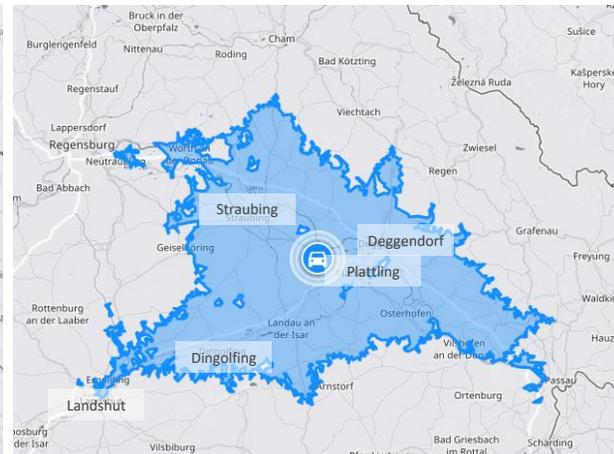
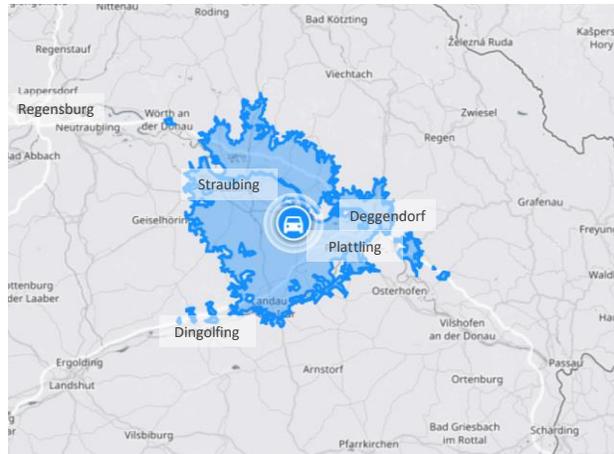
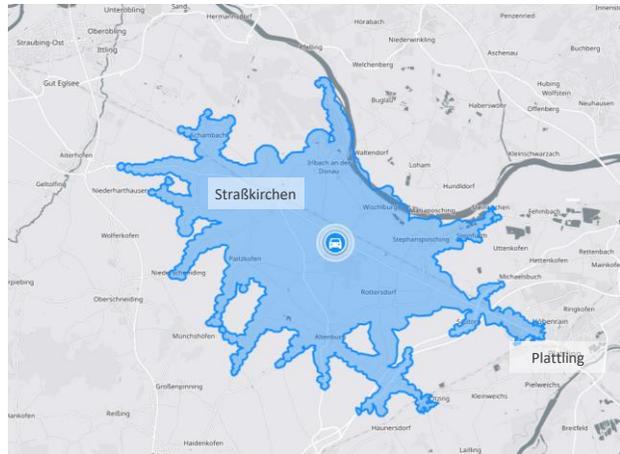
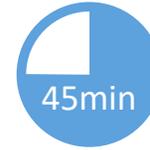
MIV



MIV



Ähnlich der Erreichbarkeitszeiten mit dem ÖPNV sind auch mit dem PKW weite Teile der Städte Straubing und Plattling innerhalb von 30 Minuten zu erreichen. Ergänzend ergeben sich mit dem PKW sichtbare Vorteile der Erreichbarkeit in Richtung Deggendorf und Dingolfing.





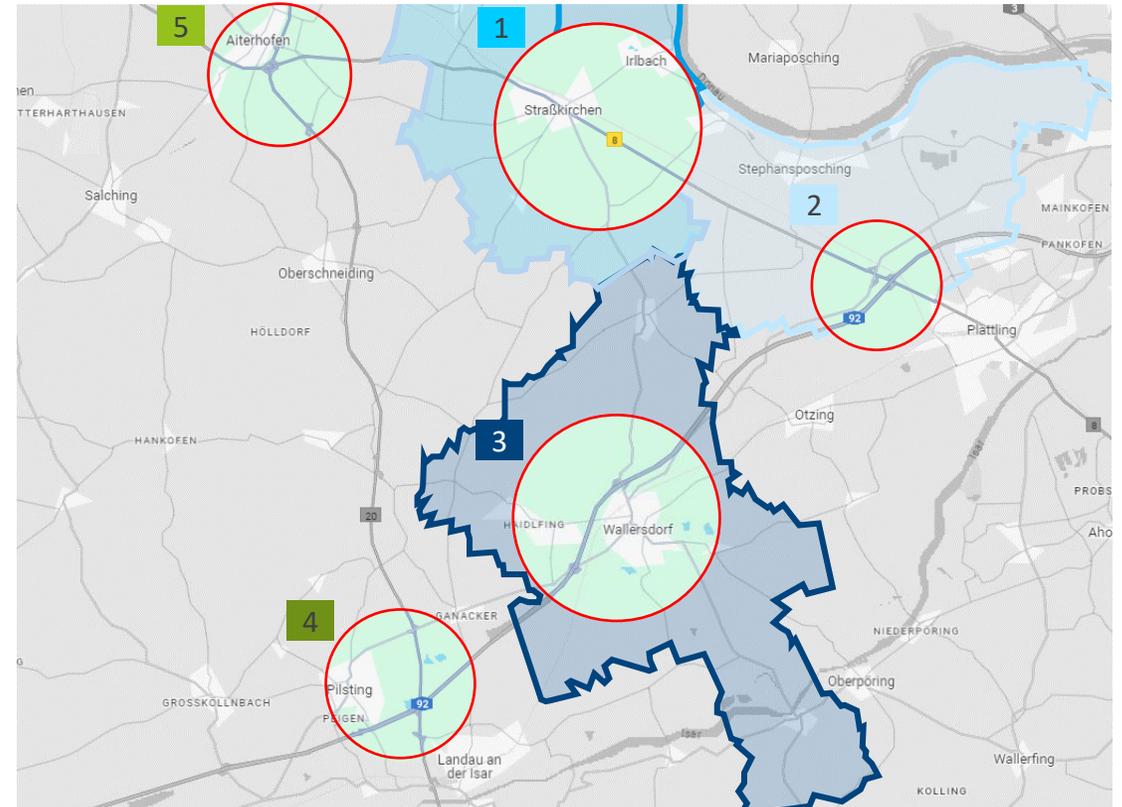
Im Rahmen der Studie wurden zentrale Knotenpunkte hinsichtlich historischer Verkehrsdaten aus Google Maps ermittelt und aufbereitet.

Verkehrssituation an ausgewählten Verkehrsknoten/Streckenabschnitten

Übersicht der analysierten Bereiche*:

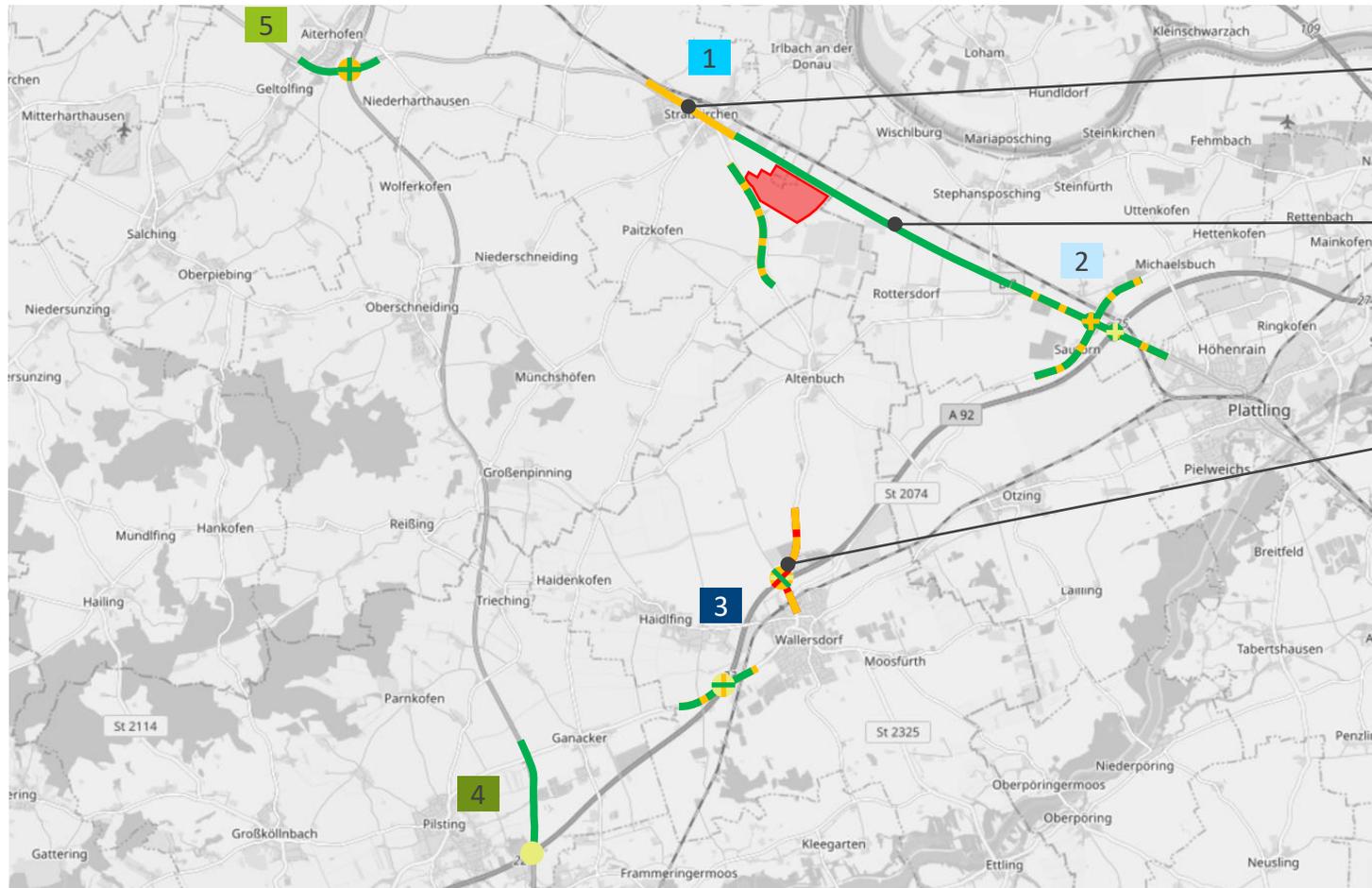
- 1** Straßkirchen
- 2** Anschlussstelle Plattling
- 3** Anschlussstellen Wallersdorf
- 4** Anschlussstelle Landau an der Isar
- 5** Aiterhofen

** Im Folgenden werden die Ergebnisse der Analyse für den Bereich 1 - Straßkirchen dargestellt. Die Ergebnisse für die Bereiche 2 bis 5 sowie deren Interpretation können Anhang 1.7 entnommen werden.*



MIV

Die Analyse (Second Opinion zum umfangreichen Gutachten BMW) lässt ableiten, dass die Hauptverkehrsstraßen ausreichend Kapazitäten für weitere Verkehre aufweisen, Umfahrungen und Ortsdurchfahrten sind allerdings bereits heute stark beansprucht.



Ortsdurchfahrt
Straßkirchen
angespannt

Ausreichend
Kapazität auf B 8
vorhanden

Starke Belastung bereits heute –
u.a. verursacht landwirtschaftlicher
Verkehr Aufstauungen



MIV

ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

ZUSAMMENFASSUNG DER KERNAUSSAGEN

- Durch die unmittelbare Lage an der B8 ist der **geplante Standort sehr gut mit dem MIV erreichbar**.
- Mit der Anbindung an die A92 in Richtung München sowie in Richtung Kreuz Deggendorf und damit einer Verbindung zur A3 ist **eine gute überregionale Anbindung mit dem MIV gegeben**.
- An verschiedenen Stellen im Verkehrsnetz des **MIV gibt es bereits im Bestand ein hohes Verkehrsaufkommen**.
- Eine zukünftige **Realisierung einer Umgehungsstraße**, die jedoch mit der Flächenentwicklung BMW zeitlich abzustimmen ist, kann die Verkehrsbelastung in Straßkirchen reduzieren.
- Die Neuansiedlung der Hochvoltbatteriefabrik erzeugt ein **zusätzliches Verkehrsaufkommen**.
- Eine Sperrung der A92 erzeugt eine **Verlagerung des Verkehrs** in das teilweise bereits heute durch den MIV belastete untergeordnete Straßennetz.

FAZIT / HYPOTHESE IM HINBLICK AUF DEN ANSIEDLUNGSFALL

- Durch Verkehre in Folge der BMW-Ansiedlung wird das **bestehende Verkehrsnetz zusätzlich** belastet. Teilweise verfügt das bestehende Straßennetz über ausreichend Kapazitäten. An Stellen wie beispielsweise der Ortsdurchfahrt Straßkirchen kann eine Ortsumgehung die zukünftige Situation entspannen.

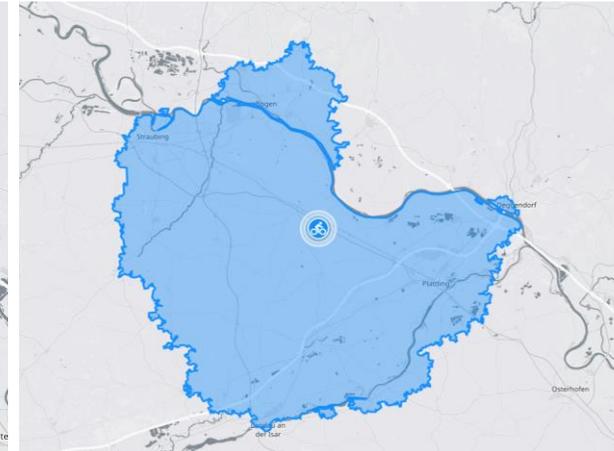
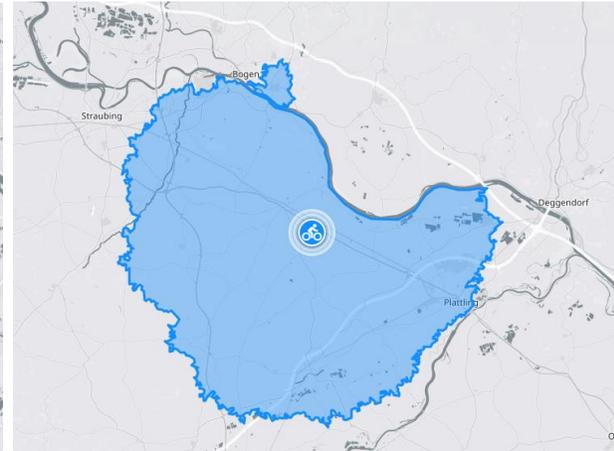
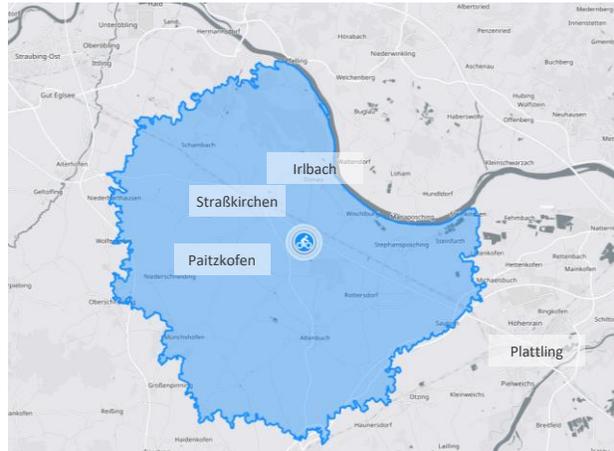
NMIV



NMIV



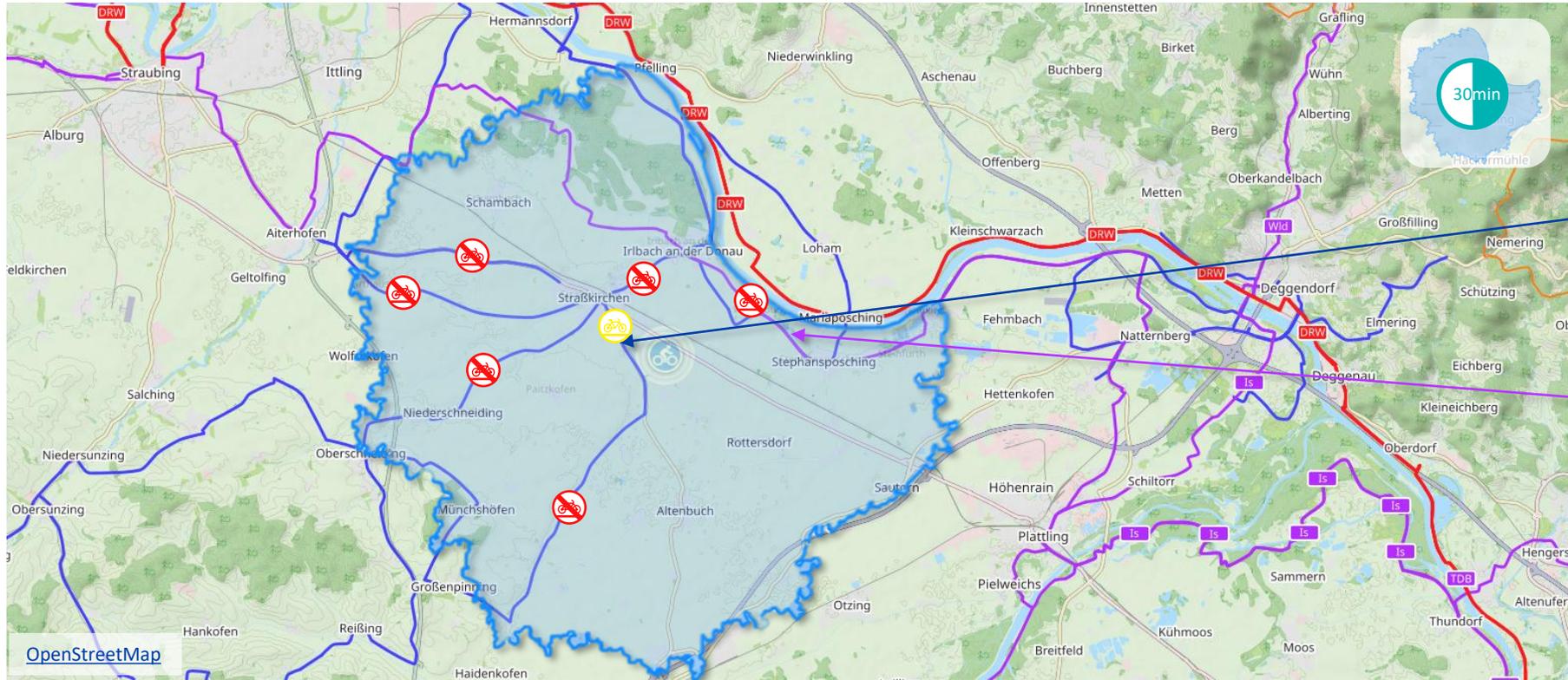
Während umliegende Gemeinden innerhalb verträglicher Pendelzeiten unter 30 Minuten mit dem Fahrrad grundsätzlich zu erreichen sind, befinden sich die nächstgelegenen Städte Straubing und Plattling außerhalb attraktiver Pendelzeiten mit dem Rad.



- **Natürliche Begrenzung der Erreichbarkeit ist im Norden durch die Donau gegeben.**
- **Plattling ist nur mit zeitlich hohem Aufwand mittels Fahrrades angeschlossen.**
- **Aus zeitlicher Sicht besteht eine gute Erreichbarkeit der Gemeinden Straßkirchen, Irlbach sowie Paitzkofen.**



Neben der zeitlichen Erreichbarkeit des Standorts gilt es Radwegeverbindungen vorzuhalten, die sowohl Sicherheits-, als auch Komfortaspekte erfüllen. Derzeitig ist ein durchgängiger Qualitätsstandard der Radinfrastruktur noch nicht flächendeckend und gemeindeübergreifend ausgebaut.



Legende

- Lokaler Radweg** (Blue line): St2325 - Google Maps
- Regionaler Radweg** (Purple line): DEG4 - Google Maps
- Nationaler Radweg** (Red line)
- Separat geführter Radweg
- Radweg nicht gesondert ausgewiesen

→ Trotz Ausweisung lokaler und regionaler Radwege ist oftmals kein separater baulich getrennter Radweg vorhanden.

→ Direkte Anbindung nach Straßkirchen via separaten Radweg vorhanden.

NMIV

ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

ZUSAMMENFASSUNG DER KERNAUSSAGEN

- Es besteht eine **direkte Anbindung nach Straßkirchen via separatem Radweg**.
- Aus zeitlicher Sicht besteht eine **gute Erreichbarkeit der Gemeinden Straßkirchen, Irlbach sowie Paitzkofen**.
- Trotz Ausweisung von lokalen und regionalen Radwegen ist **oftmals kein separater, baulich getrennter Radweg vorhanden**.
- In Richtung Norden besteht durch die Donau eine natürliche Begrenzung der Erreichbarkeit.
- **Plattling ist nur mit zeitlich hohem Aufwand mittels Fahrrads erreichbar**.

FAZIT / HYPOTHESE IM HINBLICK AUF DEN ANSIEDLUNGSFALL

- Nahegelegene Gemeinden könnten vom zukünftigen Werksgelände **sehr gut mit dem Fahrrad erreicht** werden. Von einer **Investition in das Radwegenetz profitieren** nicht nur die **Werksmitarbeitenden**, sondern auch die **gesamte Bevölkerung**. Durch eine Verbesserung des Angebots im Radverkehr kann es zu einer **Reduzierung des MIV-Anteils** am Modal Split und somit einer Entlastung des bestehenden Straßennetzes kommen.

BESTANDSSITUATION INSGESAMT – ÜBERSICHT ZENTRALER STÄRKEN UND SCHWÄCHEN

Stärken

- + Starke Industrie in der Region mit **produktionstechnisch orientiertem Mittelstand**
- + Tiefe **regionale** und **lokale Verflechtung** der Industrie- und Handwerksbetriebe
- + Zuletzt **geringe Arbeitslosenquote (Vollbeschäftigung)**
- + **Positive Bevölkerungsentwicklung** in der Region (v.a. durch Zuwanderung)
- + **Hohe Lebensqualität**: attraktives Umfeld durch Natur und Landschaft sowie sozialen Zusammenhalt (u.a. gute Vereinsstrukturen)
- + **Preisvorteile des Wohnungsmarktes**; Bauland deutlich günstiger als im bayerischen Durchschnitt
- + Nähe und **Zugang zu Hochschulen** (technisches Know-how)
- + Gute Anbindung an das überregionale **Straßen- und Schienennetz** (Bahnanschluss Straßkirchen, Anbindung an A92)

Schwächen

- Insgesamt beschränkte **Verfügbarkeit von Gewerbeflächen** sowie steigende **Lohn- und Energiekosten**
- **Wirtschaft: Betriebsschließungen** und Herausforderung die **Transformation** zu bewältigen, Konjunkturklima und Investitionsfreudigkeit zuletzt eingetrübt
- Relativ **schwache Gewerbestrukturen** und entsprechend **geringe Gewerbesteuererinnahmen, negativer Pendlersaldo und unterdurchschnittliche Arbeitsplatzdichte** in Standortgemeinden
- **Fachkräftemangel** bei zusätzlicher **Abwanderung junger Fachkräfte und demographischem Wandel** → **viele unbesetzte Stellen**, v. a. im Ausbildungsbereich
- **Mäßige ÖPNV-Erschließung** und **Nutzerfreundlichkeit** bei bereits bestehender **hoher Verkehrsbelastung**
- Engpässe in **sozialer Infrastrukturbereichen** (u.a. Kinderbetreuung, Nahversorgung)

ZWISCHENFAZIT ZUR IST-SITUATION

GUTACHTERLICHE ERKENNTNISSE AUF BASIS DER BESTANDSAUFNAHME

Für die Region, v.a. für den Kernuntersuchungsraum wird ein besonderer Handlungsbedarf erkennbar (u.a. bereits im LEP attestiert).

Künftig werden **strukturelle Herausforderungen** weiter zunehmen – u.a. angesichts dynamischer **industrieller Veränderungsprozesse**, eines zunehmenden **Azubi- und Fachkräftemangels**, der mit dem demographischen Wandel in Verbindung steht, sowie **kommunaler Ressourcenengpässe** und **infrastruktureller Belastungen**.

Die Ansiedlung eines zukunftsweisenden Batteriewerks sollte als „**Motor**“ genutzt werden, um bestehende Herausforderungen **zielgerichtet, vorausschauend und interkommunal abgestimmt** anzugehen.

01 Management Summary

02 Auftrag und Zielsetzung

03 Bestandsaufnahme – Wie sich die Ist-Situation darstellt

04 Entwicklungschancen/-risiken und -szenarien – Wie sich die Situation in Zukunft darstellt

05 Handlungsfelder für die strategische Standort- und Regionalentwicklung

06 Umsetzung - Maßnahmen

07 Fazit

08 Anhang

INHALT

„NULLFALL“ – KÜNFTIGE ENTWICKLUNG OHNE DIE ANSIEDLUNG VON BMW

Auf Basis der Fokusgruppen-Interviews sowie der Bestandanalyse wurde eine fachliche Einschätzung für einen „Nullfall“, d.h. die künftige Entwicklung der Region ohne eine Ansiedlung durch BMW, getroffen.

- Ohne die Ansiedlung von BMW wäre die Region, u. a. aufgrund der **starken Abhängigkeit von der (traditionellen) Automobil- und Zulieferindustrie**, wirtschaftlich gefährdet. Impulse für die Gestaltung des industriellen Wandels blieben aus („Magneteffekt durch BMW“).
- Es besteht ein **großer Nachholbedarf** in den Standortgemeinden Straßkirchen und Irlbach im Bereich technischer und sozialer Infrastruktur. Ohne zusätzliche Gewerbesteuererinnahmen durch eine BMW-Ansiedlung ergäben sich **finanzielle Probleme und ein Investitionsstau**.
- Ohne die zu erwartenden Magneteffekte durch eine Ansiedlung wie BMW fallen wichtige **Wachstumsimpulse und Folgeansiedlungen** weg.
 - **Fehlende Arbeitsplätze** (beschleunigte Abwanderung der jungen Bevölkerung) und **fehlende Attraktivität für andere Unternehmen** (Wachstumsimpulse) am Standort bzw. in der Region sind in Form einer Erweiterung oder Neuansiedlung zu investieren („keine Chance ohne BMW“).
 - Es könnte dadurch zu weiteren **Stilllegungen/Verlagerungen** im Bereich Zulieferer und Dienstleister kommen.
- Eine „Nichtansiedlung“ des Konzerns hätte auch **Auswirkungen auf die demographische Entwicklung**. Bevölkerungsrückgang und eine Beschleunigung des demographischen Wandels wären mögliche Folgen.
- Mittel- bis langfristig **würden weniger Zuzüge** stattfinden (hohe Einwohnerverluste) und ein Wachstum wäre nur durch Zuzüge aus dem Ausland möglich.

ENTWICKLUNGSSCHANCEN DURCH BMW-ANSIEDLUNG AUS EXPERTENSICHT

Auszüge aus den Fokusgruppen-Interviews

Standortgemeinden:

- Schaffung neuer Ausbildungsplätze → Kristallisationspunkt
- Chance für Ausbau der (sozialen) Infrastruktur → Erhöhung der Finanzkraft der Gemeinde durch Gewerbesteuern
- Förderung des ÖPNV-Ausbaus

→ „Glücksfall für die Region“

Anrainergemeinden:

- Mögliche Verkürzung der Arbeitswege für Fachkräfte in Dingolfing
- Chance für zusätzliche Ansiedlungen
- Gewinnung neuer Fachkräfte (auch durch Nachfolgeansiedlungen)

→ „Positive wirtschaftliche Auswirkungen auf die Region“

Planen und Bauen:

- Wachstumseffekte für bestehende Betriebe
 - Folgeinvestitionen/-effekte
 - Sicherung von Fachkräften
- qualitatives Bevölkerungswachstum
- Impulse für Ausbildungsbereich / Lehre / Forschung

→ „Nachhaltiger Impuls für wirtschaftliche Entwicklung“

Wirtschaftsförderung:

- Mehr Planungssicherheit für andere Betriebe
 - Standortvorteile aufgrund Nähe zu BMW
 - Wirtschaftliche Impulse
- Etablierung Kompetenzregion E-Mobilität

→ „Chance für überregionale Standortpositionierung“

Wirtschaft & Beschäftigung:

- Transformationsprozess wird vorangetrieben
- Weiterentwicklung strateg. Kompetenzfelder
 - Steigerung des Einpendleranteils
 - Neue zukunftsfähige Arbeitsplätze

→ „Starker Impuls für den strukturellen Wandel“

ENTWICKLUNGSRISIKEN DURCH BMW-ANSIEDLUNG AUS EXPERTENSICHT

Auszüge aus den Fokusgruppen-Interviews

Standortgemeinden:

- Keine großen Herausforderungen im Bereich der Siedlungsentwicklung zu erwarten
- Viele MA haben bereits Wohneigentum in Region
- Kapazitätsengpässe in der Verwaltung angesichts des Entwicklungsdrucks als Risiko

→ „Keine großen Herausforderungen zu erwarten – Verwaltungskapazitäten müssen jedoch nachziehen“

Anrainergemeinden:

- Fachkräftemangel und Konkurrenz für Klein- und Mittelbetriebe
- Nachfrage nach mehr Wohnraum, Preisanstiege
- Abnehmende Attraktivität als Wohnstandort aufgrund der gewerblich-industriellen Entwicklung und zunehmenden Verkehrsbelastung

→ „Verkehrsbelastung muss sich für Anrainergemeinden so gering wie möglich darstellen“

Planen und Bauen:

- Verschärfung des Fachkräftemangels
- Nachfrage nach Gewerbeflächen, aber auch Wohnflächen wird steigen → Preisanstiege

→ „Verkehrliche Belastung als größte Herausforderung“

Wirtschaftsförderung:

- Zunehmender Bedarf an sozialer Infrastruktur
- Flächendruck: Wohnflächen, Gewerbegebietsausweisungen → Engpässe
- Zunahme des Verkehrs/Pendlerverkehrs
- Fachkräftemangel

→ „Wenige Risiken für wirtschaftliche Entwicklung“

Wirtschaft & Beschäftigung:

- Verkehrsinfrastruktur: Optimierungsmaßnahmen und Gespräche mit Landwirtschaft notwendig
- Gewerbeflächendruck
- Ausbildungsmarkt begrenzt: Konkurrenzen zwischen den Betrieben und BMW

→ „Risiken müssen adressiert und Bedarfe angegangen werden“

ENTWICKLUNGSCHANCEN & -RISIKEN DURCH BMW-ANSIEDLUNG AUS EXPERTENSICHT

Im Hinblick auf aktuelle Ausgangsbedingungen und Folgewirkungen durch die BMW-Ansiedlung wurden in den Interviewgesprächen unterschiedliche Einschätzungen der Standortgemeinden einerseits und Anrainergemeinden andererseits getroffen.

STANDORTGEMEINDEN

Ausgangsbedingungen:

- **Vergleichsweise schwache Gewerbestrukturen** in Straßkirchen/Irlbach.
- Dementsprechend relativ schwache **finanzielle Haushaltslage** → Investitionsstau/ Nachholbedarf u. a. bei (sozialer) Infrastruktur.
- „**Keine Chance ohne BMW**“ → langfristig demografische sowie finanzielle Probleme ohne Ansiedlung eines großen Industrieunternehmens zu erwarten.

Auswirkungen durch Ansiedlung:

- Überwiegend **Chancen durch Ansiedlung hinsichtlich wirtschaftlicher und infrastruktureller Entwicklung.**
- **Herausforderung** in der **Siedlungsentwicklung als überschaubar eingestuft**, da ein Großteil der Beschäftigten bereits Wohneigentum in der Region hat.
- Vorausschauende **Ausweisung von Gewerbeflächen** für Irlbach erforderlich.

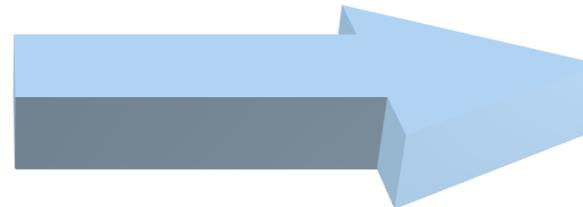
ANRAINERGEMEINDEN

Ausgangsbedingungen:

- Die Kommunen sind bereits **wirtschaftsstarke Standorte** und **demographisch wie strukturell gut aufgestellt** → auch ohne BMW-Ansiedlung **gute Entwicklungschancen** für Wallersdorf und Stephansposching.

Auswirkungen durch Ansiedlung:

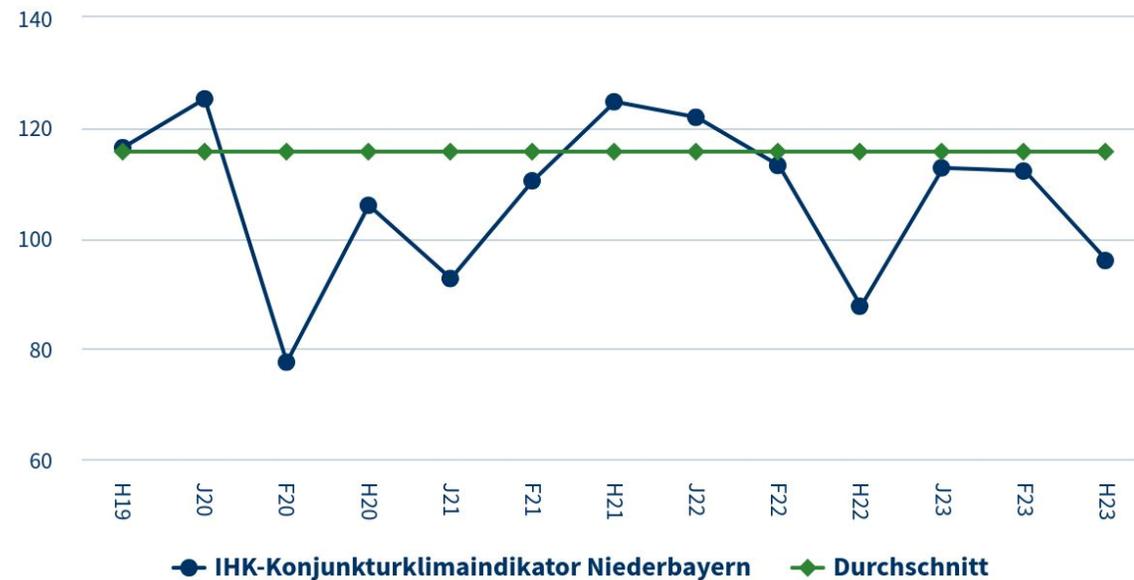
- **Flächendruck:** Wohn- und Gewerbeflächenengpässe → Nachfrage nach mehr Wohnraum lässt Preissteigerungen erwarten.
- Zunehmender Entwicklungsdruck im Bereich **sozialer Infrastruktur (Betreuungs-/ Personalengpässe).**
- **Abnehmende Attraktivität von Wohnraum** aufgrund der Verschärfung der Verkehrssituation in Folge der Ansiedlung .



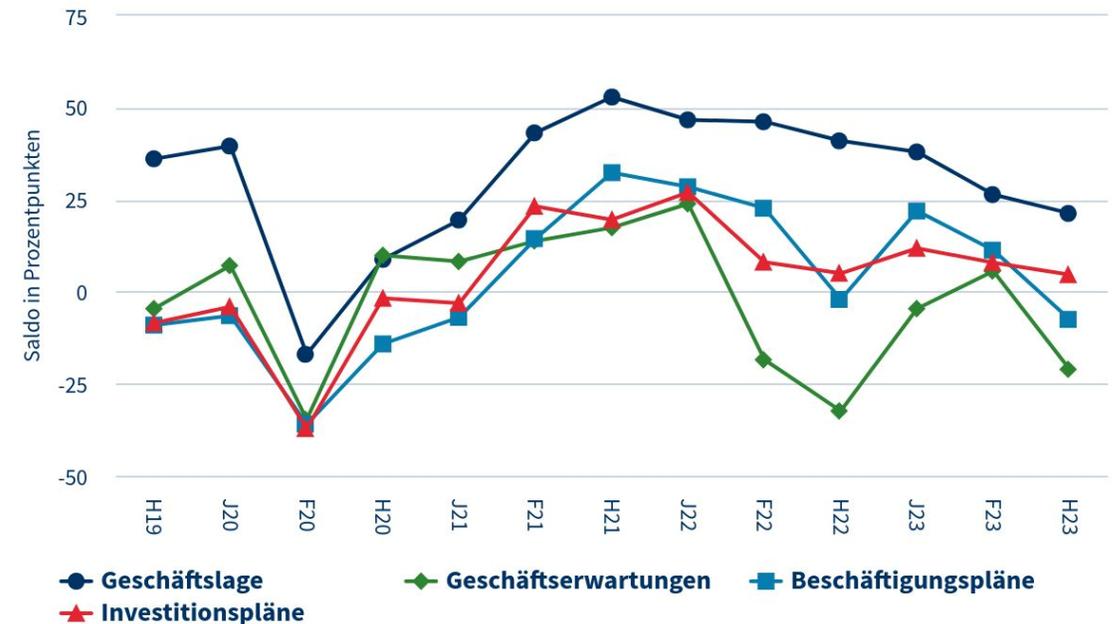
WIRTSCHAFT | KONJUNKTURKLIMA NIEDERBAYERN

Es zeichnet sich aktuell ein Investitionshemmnis aufgrund der zuletzt angespannten Geschäftslage ab. Viele Betriebe halten sich mit Investitionen zurück. Die BMW-Ansiedlung kann künftig für mehr Planungssicherheit und Investitionsbereitschaft sorgen.

Konjunkturklimaindikator Niederbayern – alle Branchen (H19 – H23)



Konjunkturentwicklung Industrie (H19 – H23)



- Der Konjunkturklimaindikator setzt den seit zwei Jahren anhaltenden Abwärtstrend fort und liegt nun unter dem langjährigen Durchschnitt (H19-H23).
- Fachkräftemangel, hohe (Energie-)Preise, schwache Nachfrage bremsen Wirtschaft aus.

Quelle: IHK Niederbayern

CHANCEN UND RISIKEN DES ANSIEDLUNGSPROJEKTES SOWIE FOLGEINVESTITIONEN

Chancen

- + **Wachstumsimpuls für verbesserte Entwicklungschancen**
 - Entwicklung zu **Kompetenzregion für E-Mobilität**
 - (Überregionale Positionierung, neue Zukunftstechnologie)
- + **„Magneteffekt“: Folgeinvestitionen für Zulieferer / DL**
- + **Qualitatives Bevölkerungswachstum**
 - kann den demographischen Wandel **„stabilisieren“/ „verzögern“**.
- + Schaffung **neuer Arbeits-/Ausbildungsplätze**, Sicherung von Fachkräften, **Steigerung der Einpendler**.
- + Chance für **Ausbau der (sozialen) Infrastruktur**
- + **Verringerung von Auspendlerzahlen** – deutlich kürzere Pendeldistanzen für BMW-Beschäftigte.
- + **Erhöhte Nachfrage nach Mobilitätsangeboten** als **Chance**, bestehende Defizite durch neue Angebote aufzulösen sowie zu optimieren.
- + **Positive fiskalische Effekte** für die Standortgemeinden (Gewerbesteuer)

Risiken

- **Wirtschaftliche** Abhängigkeit von der **Automobilindustrie**.
- Zunehmender **Bedarf an sozialer Infrastruktur** (v.a. Kindergärten).
- **Siedlungsdruck**: Auswirkungen auf Wohnungspreise, wenn Wohnraumangebot nicht signifikant erweitert wird.
- **Erhöhter Gewerbeflächenbedarf, Ansiedlungsdruck von Zulieferbetrieben** → Konflikte mit landwirtschaftlicher Nutzung.
- **Überforderung/lange Prozesse** durch beschränkte personelle **Kapazitäten** in den **kommunalen Verwaltungen**.
- **Zusätzliches Verkehrsaufkommen**
 - Bei Sperrung der A92: Verlagerung in das untergeordnete Straßennetz
 - Belastung für Standort- und Anrainergemeinden
- **Verschärfung Fachkräftemangel und begrenzter Ausbildungsmarkt**
 - potenzielle Konkurrenz für bestehende KMU der Industrie und Handwerk (Abwerbung/Lohngefälle).

ZWISCHENFAZIT ZUR ZUKÜNFTIGEN ENTWICKLUNG

GUTACHTERLICHE ERKENNTNISSE AUF BASIS DER BESTANDSAUFNAHME

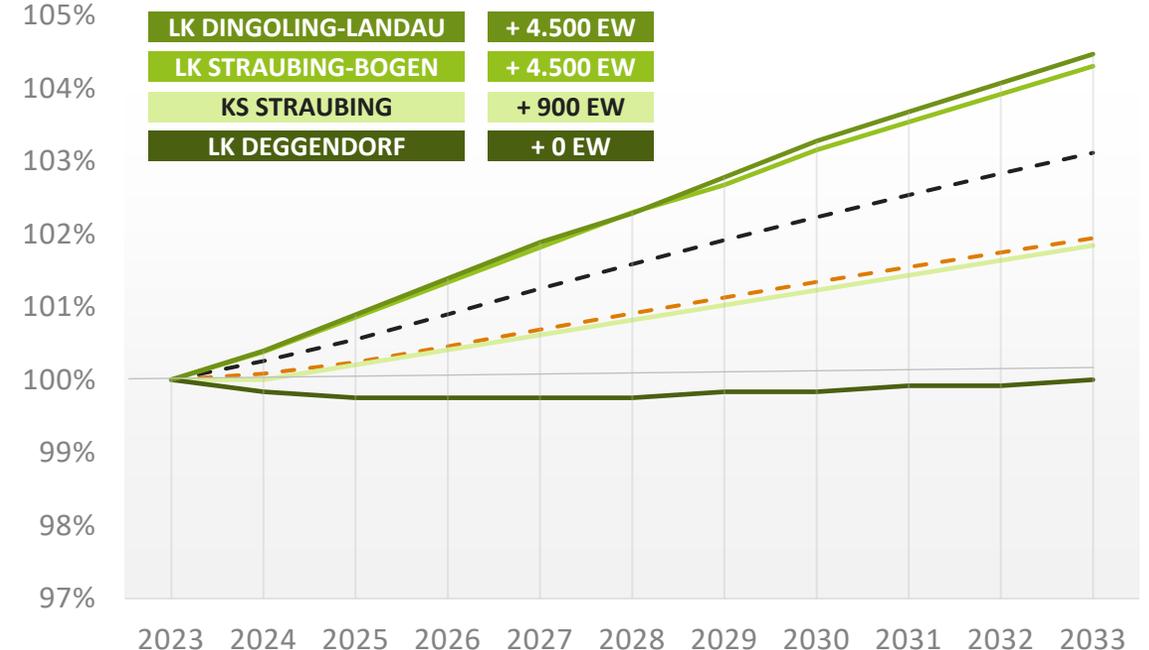
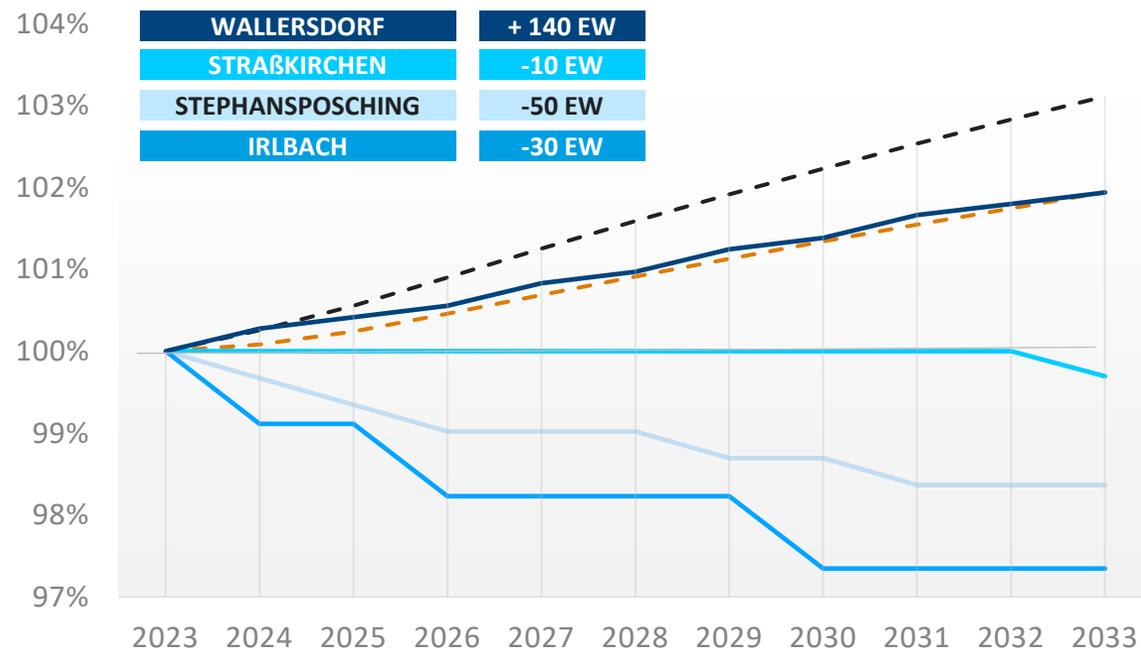
Die identifizierten Risiken und potenziellen „**Entwicklungsbelastungen**“ für die Gemeinden sollten **so gering wie möglich gehalten** werden.

Hierfür bedarf es eines **vorausschauenden und interkommunal abgestimmten Vorgehens**, um kommunale Ressourcen, Planungen und Investitionen in die **Infrastruktur und Daseinsvorsorge** ausgewogen zu schultern und gegebenenfalls weitere Prozesse mit der Bayerischen Staatsregierung abzustimmen.

BEVÖLKERUNGSVORAUSBERECHNUNG

Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik mit Basisjahr 2019: Die Daten zeigen keinen signifikanten Bevölkerungszuwachs bis 2033 im Kerngebiet. In der Vorausberechnung werden Faktoren wie Großansiedlungen nicht miteinbezogen.

Bevölkerungsvorausrechnung im Untersuchungsgebiet (2023-2033, Entwicklung in %, Basisjahr 2019)



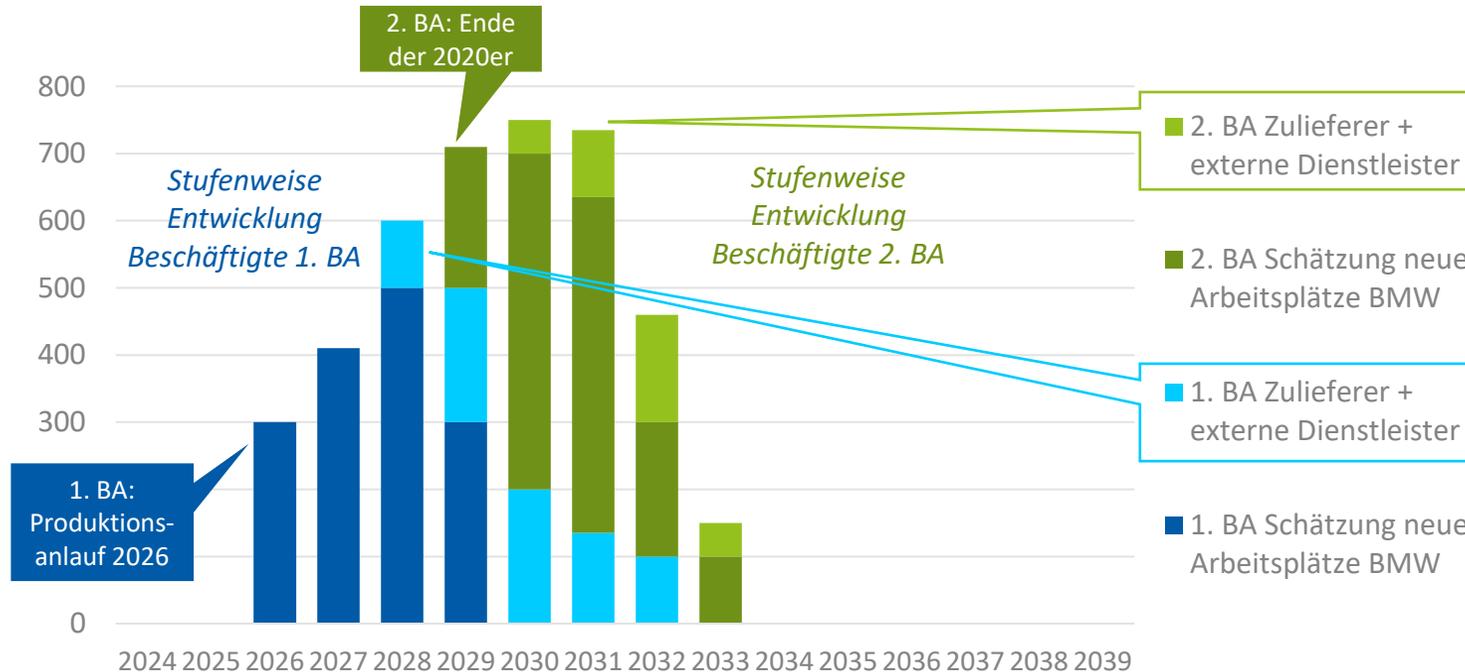
- Prognostizierte Bevölkerungsvorausberechnung zeigt laut Vorausberechnung **keinen signifikanten Zuwachs im Kerngebiet** an.
- Landkreise Dingolfing-Landau und Straubing-Bogen liegen mit **prognostiziertem Bevölkerungswachstum über dem bayerischen Schnitt**.
- Für die im Landkreis Straubing-Bogen liegenden Gemeinden Straßkirchen und Irlbach werden **allerdings negative Entwicklungen erwartet** – so auch für Stephansposching.

Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Demographie-Spiegel für bayerische Gemeinden 2021

PLANFALL DER BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IN DEN STANDORTGEMEINDEN

Es wird eine stufenweise Entwicklung für die Bauabschnitte 1 und 2 erwartet, nachlaufend werden weitere Arbeitsplätze durch Zulieferer und externe Dienstleister entstehen. Insgesamt sind rund 4.100 direkte und indirekte Arbeitsplätze zu erwarten.*

Annahmen direkte und indirekte Beschäftigungseffekte durch BMW-Ansiedlung (2026-2033)



Hinweis: Dargestellt sind Beschäftigte (keine Angabe des Pensums / Umrechnung VZÄ).

1. Bauabschnitt bis Ende der 2020er	
Neue Arbeitsplätze andere BMW-Standorte*	1.060 / 70%
Neue Arbeitsplätze durch Personalgewinnung*	450 / 30%
Neue Arbeitsplätze bei Zulieferern und externen Dienstleistern*	730
2. Bauabschnitt (2030/31)	
Neue Arbeitsplätze andere BMW-Standorte*	1.060 / 70%
Neue Arbeitsplätze durch Personalgewinnung*	450 / 30%
Neue Arbeitsplätze bei Zulieferern und externen Dienstleistern*	370
Direkte/indirekte Arbeitsplätze gesamt	4.130

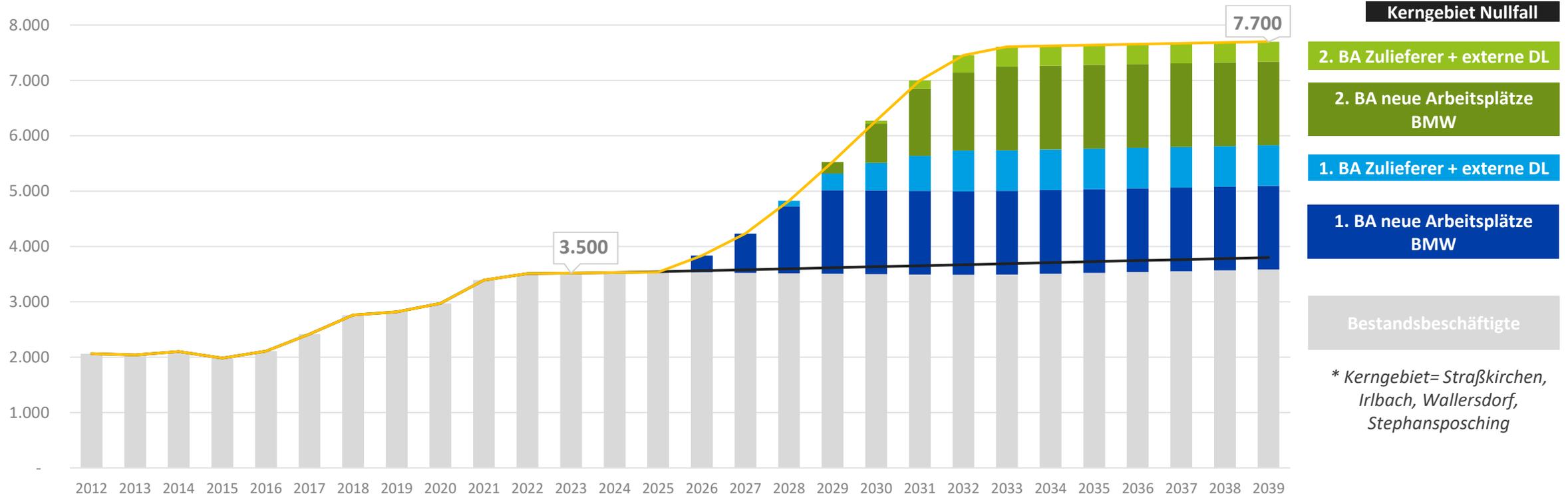
→ Lt. Angaben BMW werden **erste Arbeitsplätze 2026** entstehen. Es ist mit einer **stufenweisen Entwicklung** der Arbeitsplätze im Zusammenhang mit den Bauabschnitten zu rechnen. Zusätzlich werden **nachlaufend ca. 1.100 Arbeitsplätze** durch Zulieferer + Dienstleister erwartet und prognostiziert.

*Quelle: BMW (Ergebnisbericht Verkehrsprognose BMW, 12.02.2024) + Annahme D&S hinsichtlich der zeitlichen Verteilung der Arbeitsplätze und der indirekten Beschäftigungseffekte durch Zulieferer/externe Dienstleister („Time-lag-Problematik“ hinsichtlich Zeit und Umfang).

PLANFALL DER BESCHÄFTIGUNGSENTWICKLUNG IM KERNGEBIET

Bei einer Zunahme von 4.200 neuen Arbeitsplätzen und einer Substitution bei Bestandsfirmen werden sich im Planfall die Arbeitsplätze im Kerngebiet gegenüber der Ausgangsbasis 2023 mehr als verdoppeln.

Entwicklung Beschäftigte am Arbeitsort (vier Gemeinden im Kerngebiet) - Vorausberechnung 2012-2039 (absolut)



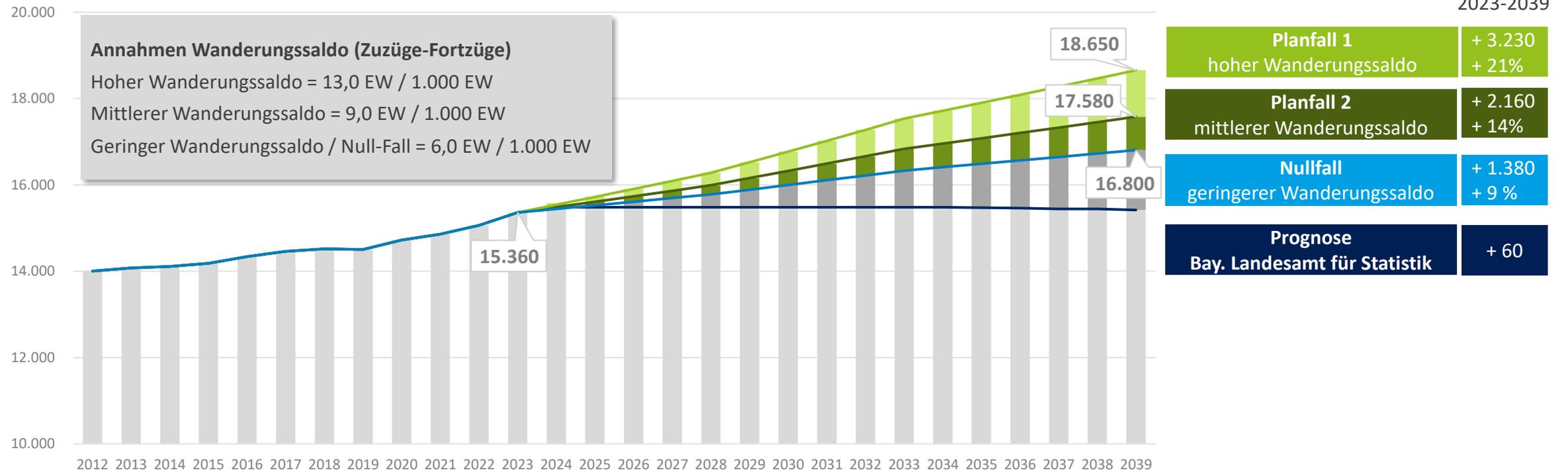
→ Im Plan werden 2023 bis 2039 rund **4.200 neue Arbeitsplätze** entstehen. Dies entspricht mehr als einer **Verdopplung der heutigen Beschäftigtenzahl**. Ca. 2.100 Arbeitsplätze werden dabei durch Verlagerung aus bestehenden BMW-Standorten (50%) und weitere 2.000 durch Personalgewinnung von BMW sowie Ansiedlung von Zulieferern (50%) geschaffen.

*Quelle: BMW (Ergebnisbericht Verkehrsprognose BMW, 12.02.2024) + eigene Annahmen D&S Nullfall (endogene Entwicklung = 0,5% p.a.) sowie Substitution / Abwerbung bei Bestandsfirmen (ca. < 200 MA) im Planfall.

PLANFALL DER BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG IM KERNGEBIET

Bei einer erwarteten ansiedlungsbedingten Erhöhung des Wanderungssaldos auf 9,0 – 13,0 Einwohner (je 1.000 EW) ergibt sich eine Bevölkerungszunahme im Kerngebiet von etwa 2.100 – 3.200 Einwohnern bis 2039 im Planfall (mit Ansiedlung BMW).

Entwicklung Bevölkerung im Kerngebiet - Vorausberechnung absolut 2012-2039 (absolut)



→ Im **Planfall** sind bis 2039 mittlere bis hohe Bevölkerungszunahmen von **2.100 – 3.200 Einwohner** prognostiziert ($\hat{=}$ Zunahme um 14 bis 21%). Aufgrund der Verlagerung der bestehenden BMW-Mitarbeiter im Werk Dingolfing, wird für diese etwa 2.000 Mitarbeiter kein Umzug angenommen.

→ Im **Nullfall** bei geringerem Wanderungssaldo wird eine Zunahme von **1.380 Einwohner (+ 9%)** angenommen ($\hat{=}$ linearer Fortschreibung).

WEITERE STELLHEBEL DER ENTWICKLUNG IM KERNGEBIET (AGGREGAT 4 GEMEINDEN)

Eine Bevölkerungszunahme im Kerngebiet geht einher mit einer Zunahme der Haushalte (trotz Abnahme der Haushaltsgrößen). Insgesamt wird bis 2039 mit einem Wohnbauflächenbedarf von zusätzlich 7 – 8% gerechnet.



BEVÖLKERUNG

	2023	2030	2035	2039	
Haushaltsgrößen*	2,30	2,10	2,05	2,00	
Haushalte (Range)*	6.680	7.800-8.000	8.300-8.700	8.800-9.300	+ 32 - 40%
unter 18**	2.500	2.750	2.900	2.850	+ 14%
18 bis unter 40**	3.800	3.750	3.850	4.350	+ 14%
40 bis unter 65**	5.600	5.650	5.650	5.750	+ 2%
65 oder mehr Jahre**	3.400	4.100	4.650	4.600	+ 34%

*Quelle Entwicklung der Haushaltsgrößen auf Basis Bayerisches Landesamt für Statistik

**Quelle: auf Basis Bayerisches Landesamt für Statistik, angepasst auf mittlere Bevölkerungsprognose



WOHNRAUMBEDARF

	2023	2030	2035	2039	
Wohnbaufläche in EW/ha	37,9	50 - 70	50 - 70	50 - 70	
Zusätzlicher Wohnbauflächenbedarf (bei 70% Neubau)	-	13,5 – 14	22- 24	26,5- 31	+ 7-8 %

* Eigene Berechnung D&S auf Annahmen Bevölkerungsprognose und Wohnbaufläche Status quo

→ Bei einer **Bevölkerungszunahme von ca. 2.100 - 3.200** Einwohnern und einer leichten **Abnahme der Haushaltsgrößen** (von aktuell 2,3 auf 2,0) ergibt sich eine **Zunahme von 2.120 bis 2.620 Haushalten** bis 2039.

→ Die Bevölkerungsgruppen **unter 40 Jahre** (+14%) sowie die Gruppe **über 65 Jahre** (+34%) wird im Verhältnis **stark zunehmen**. Eine Ansiedlung kann den demographischen Wandel verlangsamen und ihm entgegenwirken.

→ Die **Wohnbaufläche in EW pro ha beträgt im Kerngebiet aktuell ca. 37,9**. Bei einer Erhöhung dieser auf 50-70 EW/ha aufgrund einer verdichteten Bauweise ergibt sich ein **zusätzlicher Wohnbauflächenbedarf (bei 70% Neubau) von 26,5 bis 31 ha** bis 2039 für den Kernraum.

→ Diese Annahme ergibt sich im Falle der prognostizierten Bevölkerungszunahme. Unter der Prämisse, dass diese nicht so hoch ausfällt bzw. sich die Zunahme eher auf die **umliegenden Mittel- und Oberzentren** (u. a. Straubing, Plattling, Landau) auswirkt, muss **entsprechender Wohnraum an anderen Standorten geschaffen** werden.

→ Aufgrund der **Verlagerung bestehender Arbeitsplätze** (ca. 2.000) aus dem bestehenden BMW-Werk sind **keine zusätzlichen Umzugseffekte** zu erwarten.

WEITERE STELLHEBEL DER ENTWICKLUNG IM KERNGEBIET (AGGREGAT 4 GEMEINDEN)

Mit der Ansiedlung durch BMW wird es zu einer Verschiebung der Pendel- bzw. Nicht-Pendelanteile kommen. Durch einen attraktiven Arbeitgeber in der Region werden zukünftig mehr Personen am selben Ort leben und arbeiten.



BESCHÄFTIGTE

	2023	2030	2035	2039	
SVB am Arbeitsplatz	3.500	6.250	7.650	7.700	+ 119%
Anteil an SVB (AO) mit Wohnort = Arbeitsplatz	30%	33%	35%	35%	Zunahme um 5% Ptk
SVB mit Wohnort = Arbeitsplatz	1.100	2.000	2.650	2.700	+ 150%
Anteil an SVB (AO) mit Wohnort ≠ Arbeitsplatz	70%	67%	65%	65%	Abnahme um 5% Ptk
SVB mit Wohnort ≠ Arbeitsplatz	2.450	4.200	4.950	5.000	+ 105%

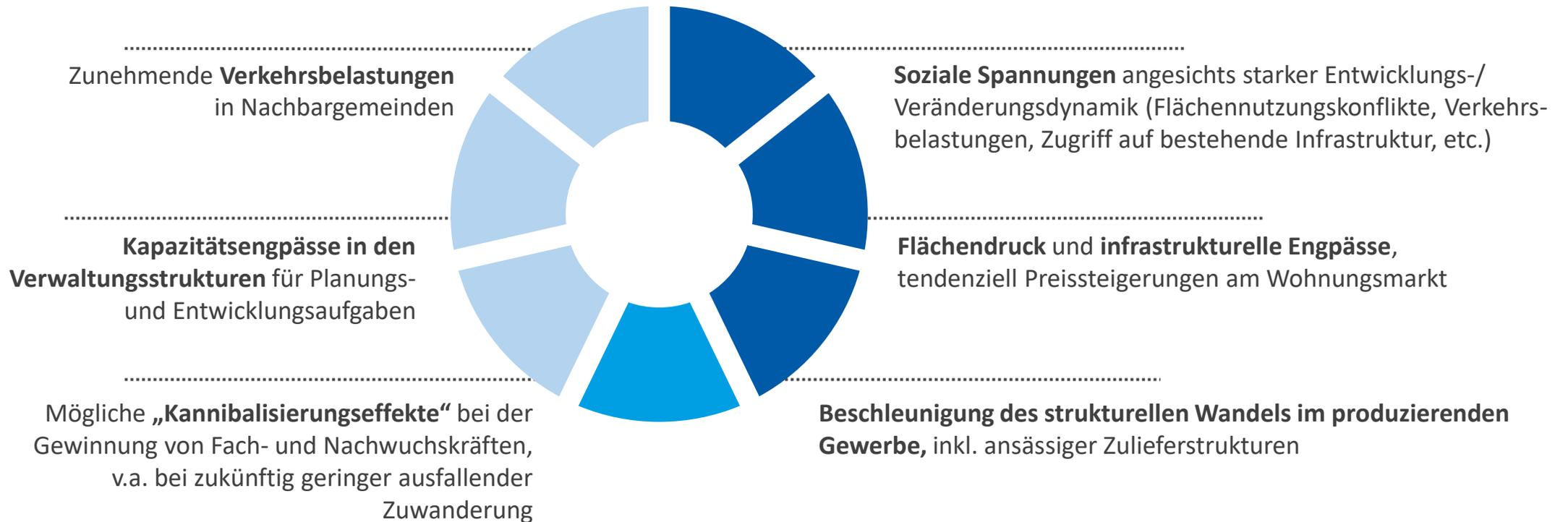
*Eigene Berechnung D&S auf Annahmen Beschäftigungsprognose und Pendler Status quo

- Im Plan werden 2023 bis 2039 rund **4.200 neue Arbeitsplätze** entstehen. Für aktuell ca. **30 % der SV-Beschäftigten** (1.100 SVB) am Arbeitsplatz ist der **Wohnort identisch mit dem Arbeitsplatz** (Binnenpendelnde innerhalb der vier Kerngemeinden ausgenommen).
- Wenn sich dieses Verhältnis gemäß Prognose bis 2039 auf 35% erhöht, werden **etwa 2.700 SV-Beschäftigte (AO) im Kerngebiet leben und arbeiten**. Dies entspricht einer **Zunahme von 1.600**.
- Aufgrund der zu erwartenden geringeren Umzugseffekte bzw. einem vermehrten Zuzug in die **umliegenden Mittel- und Oberzentren** (u. a. Straubing, Plattling, Landau) wird es zu einem stark erhöhtem (Ein-)Pendelaufkommen kommen.

ZWISCHENFAZIT - ZUSAMMENFASSUNG DER WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE

Die Ansiedlung eines zukunftsweisenden Produktionswerks für E-Antriebe kann als „Entwicklungsmotor“ genutzt werden, um künftige raumstrukturelle Herausforderungen zielgerichtet zu adressieren.

U. a. sind **folgende Herausforderungen** in den weiteren Schritten in den Blick zu nehmen:



01 Management Summary

02 Auftrag und Zielsetzung

03 Bestandsaufnahme – Wie sich die Ist-Situation darstellt

04 Entwicklungschancen/-risiken und -szenarien – Wie sich die Situation in Zukunft darstellt

05 Handlungsfelder für die strategische Standort- und Regionalentwicklung

06 Umsetzung - Maßnahmen

07 Fazit

08 Anhang



INHALT

ABLEITUNG VON HANDLUNGSBEDARFEN

Auf Grundlage der Bestandsanalyse, Prognose und Fokusgruppen-Interviews wurden übergeordnete Handlungsfelder definiert. Diese adressieren die identifizierten Entwicklungschancen und -herausforderungen.

INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT / STANDORTMANAGEMENT

- Interkommunale Kooperation für strategisches Standort-/Flächenmanagement
- Flächenpolitik im Sinne des Klima- und Artenschutzes
- Überregionale Vernetzung im Bereich Innovationsförderung und Technologietransfer
- Förderung der Vernetzung von Unternehmen auf regionaler Ebene

INFRASTRUKTURENTWICKLUNG

- Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten mittelfristig ab dem 2. Bauabschnitt von BMW
- Ausbau der Kinderbetreuungsangebote im Ansiedlungsraum
- Mittelfristige Realisierung der Ortsumfahrung
- Ausbau des ÖPNV- und Radwegenetzes

KOMMUNIKATION / BETEILIGUNG

- Aktive und interkommunal abgestimmte Öffentlichkeitsbeteiligung
- Regionale Ausbildungs- und Fachkräfteoffensive
- Dialog mit Interessensgruppen (u. a. Landwirten) bzgl. Synergiepotenzialen
- Programm zur Nutzung neuer Wertschöpfungspotenziale in der Landwirtschaft

WERKSTATTGESPRÄCH ZUR VERTIEFUNG DER HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN

Im Rahmen eines Werkstattgespräches mit rund 20 regionalen Stakeholdern aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft wurden die Handlungsfelder sowie entsprechende Maßnahmen diskutiert, bewertet und anschließend weiter ausgearbeitet.

- Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Herausforderungen, die sich für das Kerngebiet im Zuge der BMW-Ansiedlung ergeben, dienen die drei **übergeordneten Handlungsfelder** als inhaltlicher Rahmen für die gutachterlichen Handlungsempfehlungen (siehe Kapitel 6):

INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT /
STANDORTMANAGEMENT

INFRASTRUKTURENTWICKLUNG

KOMMUNIKATION / Beteiligung

- Im Rahmen eines Werkstattgespräches wurden diese Handlungsfelder vertieft, Maßnahmen priorisiert und bewertet, insbesondere hinsichtlich
 - **Wirkungspotenzial** bzw. **Mehrwerte** für den Standortraum
 - **Umsetzbarkeit** (u. a. technisch, wirtschaftlich / finanziell, organisatorisch)
 - **Verantwortlichkeit** (Ebene Gemeinde / interkommunal / regional / überregional).

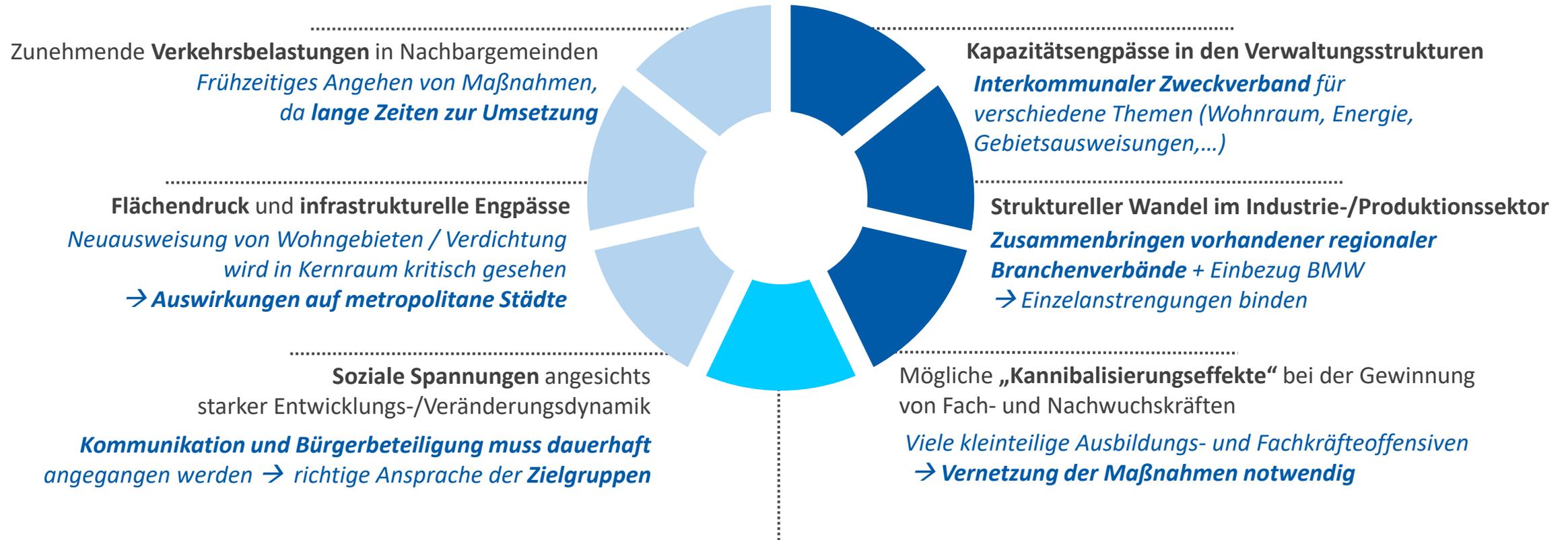
Im Folgenden sind die Ergebnisse dieses Werkstattgespräches – nach den drei Handlungsfeldern geclustert – festgehalten.

Eckpunkte zum Werkstattgespräch

- **Zeitraum:** 10.04.2024, 09:00 – 12:00 Uhr
- **Teilnehmerkreis:** 20 regionale Stakeholder aus Verwaltung, Politik, Wirtschaftsförderung, Kammern / Verbände, BMW.
- **Ablauf:** Präsentation der bisherigen Erkenntnisse sowie gemeinsame Diskussion zu Handlungsfeldern und Maßnahmen im Rahmen eines World-Café-Formates mit drei Gruppen.
- **Ziel:** Vernetzung der Akteure, Weiterentwicklung und Priorisierung der Handlungsoptionen sowie gemeinsames Commitment für Nachverfolgung relevanter Maßnahmen.

WERKSTATTGESPRÄCH ZUR VERTIEFUNG DER HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN

Die vorab identifizierten Herausforderungen sowie davon abgeleitete Handlungsansätze wurden im Rahmen des Werkstattgesprächs weiterentwickelt.



Interkommunale Zusammenarbeit und das Bündeln der regionalen Formate und Einzelinitiativen soll in allen Handlungsfeldern gestärkt werden.

HANDLUNGSFELD 1: INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT / STANDORTMANAGEMENT

HANDLUNGSBEDARFE, HERAUSFORDERUNGEN UND ÜBERGEORDNETE ZIELE

INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT / STANDORTMANAGEMENT

Die Ansiedlung des BMW-Werks stellt die Standortgemeinden angesichts der Dimension und Dynamik mittel- bis langfristig vor komplexe Entwicklungs- und Planungsaufgaben – im Hinblick auf Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur (u. a. Kinderbetreuung, Schulen, Verkehr, Energie-/Wärmeplanung) wie auch hinsichtlich der Wirtschafts- und Fachkräfteförderung. Um die ansiedlungsbedingten Entwicklungserfordernisse ganzheitlich und effizient zu steuern, bedarf es eines vorausschauenden, interkommunal abgestimmten Vorgehens. Folgende Herausforderungen werden damit adressiert:

Ressourcenknappheit: Angesichts begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen in den Standortgemeinden kann eine interkommunale Koordinierung und Abstimmung im Kontext städtebaulicher und infrastruktureller Entwicklungsbedarfe dabei helfen, ressourcenbedingte Engpässe zu überwinden und Synergien zu erzielen.

Unabgestimmte Planungsabsichten/-ziele: Ein interkommunales Flächenmanagement synchronisiert Gebietsausweisungen, Ausgleichsbedarfe und infrastrukturelle Planungen. Dies fördert Ressourcen-/ Flächenschonung, begünstigt Gebietsentwicklungen, die alleine als Gemeinde nicht möglich wären, und schafft attraktive Ansiedlungs- und Erweiterungsmöglichkeiten für Unternehmen.

Parallelstrukturen in der Wirtschafts- und Fachkräfteförderung: Bereits bestehende regionale Netzwerkiniciativen im Bereich Fachkräfte- und Nachwuchsförderung gilt es unter Einbindung von BMW zu bündeln, um gemeinsame Themen effektiver zu bespielen und mehr Sichtbarkeit zu erreichen. Vor dem Hintergrund der Transformation sollten zudem Vernetzungsaktivitäten im Bereich Innovation und Technologietransfer aufeinander abgestimmt sein, um Wertschöpfungsketten auf regionaler Ebene zukunftsfähig weiterzuentwickeln.



ZIELE

- **Effizienter Einsatz begrenzter öffentlicher Ressourcen**
- **Nachhaltiger Umgang mit Flächen**
- **Abgestimmte Gebiets- und Infrastrukturentwicklung für mehr Attraktivität als Standort zum Wohnen und Arbeiten**
- **Verbesserte Positionierung und Wahrnehmung als zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort**
- **Förderung regionaler Wertschöpfung und Innovation**

HANDLUNGSFELD 2: INFRASTRUKTURENTWICKLUNG

HANDLUNGSBEDARFE, HERAUSFORDERUNGEN UND ÜBERGEORDNETE ZIELE

INFRASTRUKTURENTWICKLUNG

Im Bereich der Infrastrukturentwicklung ergeben sich insbesondere Herausforderungen im Bereich der Pendel- und Logistikmobilität sowie im Bereich sozialer Infrastrukturen:

Zunehmende Verkehrsbelastungen in Nachbargemeinden: Mit der Ansiedlung eines arbeitsplatzstarken Gewerbebetriebs wird sich das Verkehrs- und Pendelaufkommen spürbar verändern. Während die Ansiedlungsgemeinden derzeit Auspendelbewegungen erfahren und einen Überhang als Wohnstandort aufweisen, wird sich zukünftig dieser Saldo wandeln. In einem ersten Bauabschnitt werden weiterhin angestammte Wegebeziehungen aus der Region in Richtung bestehender Arbeitsplätze führen und gleichzeitig zusätzliche Einpendler hin zum neuen Gewerbestandort pendeln. Eine direkte innerregionale Wegebeziehung wird sich erst mit weiteren Entwicklungsabschnitten ergeben, wenn der Arbeitnehmerbedarf nicht mehr durch bestehende Werke aus der umliegenden Region gedeckt wird.

Ergänzend zu den neuen Pendelbewegungen werden auch zusätzliche Logistikaufkommen generiert. Solange keine Logistikmöglichkeiten über die Schiene erfolgen, gilt es die Verkehrsströme über Verkehrswege mit ausreichend Leistungsfähigkeit und geringen Emissionsbelastungen für die Bewohner des Ansiedlungsraums zu lenken.

Flächendruck und infrastrukturelle Engpässe, tendenziell Preissteigerungen am Wohnungsmarkt: Während mit der ersten Entwicklungsstufe des Gewerbegebiets von gleichbleibenden bestehenden Wohnorten der Beschäftigten ausgegangen wird, werden zukünftige Erweiterungen vermehrt auf eine Neugewinnung von Mitarbeitenden zurückgreifen. Hierbei werden zusätzliche Bedarfe im Bereich des Wohnens und der sozialen Infrastrukturen notwendig, um den neuen Anforderungen gerecht zu werden.



ZIELE

- **Ausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten mittelfristig ab dem 2. Bauabschnitt von BMW**
- **Ausbau der Kinderbetreuungsangebote im Ansiedlungsraum**
- **Mittelfristige Realisierung der Ortsumfahrung**
- **Ausbau des ÖPNV- und Radwegenetzes**
- **Einrichtung eines abgestimmten und barrierefreien ÖPNV-Systems**

HANDLUNGSFELD 3: KOMMUNIKATION / BETEILIGUNG

HANDLUNGSBEDARFE, HERAUSFORDERUNGEN UND ÜBERGEORDNETE ZIELE

KOMMUNIKATION / BETEILIGUNG

Die Ansiedlung des BMW-Werks wird unter anderem soziale Spannungen angesichts starker Veränderungsdynamiken hervorrufen. Auch im Hinblick auf ansässige Betriebe kann es zu Kannibalisierungseffekten und der Verteilung von Arbeitskräften kommen. Um die ansiedlungsbedingten Entwicklungen vorausschauend anzugehen, sind Kommunikations- und Beteiligungsstrategien sowie Marketingoffensiven zu entwickeln und interkommunal abzustimmen. Folgende Herausforderungen werden damit adressiert:

Kannibalisierungseffekte: Aufgrund der nahezu Vollbeschäftigung in der Region wird es wichtig werden, Fachkräfte in die Region zu ziehen bzw. zu halten. Um einen Kannibalisierungseffekt zu vermeiden, ist daher eine regionale Ausbildungs- und Fachkräfteoffensive in den Blick zu nehmen. Junge Nachwuchskräfte müssen von den Möglichkeiten in der Region erfahren. In gemeinsamer Anstrengung zwischen der öffentlichen Verwaltung, der hiesigen Wirtschaft sowie der Bildungs- und Hochschullandschaft gilt es die bereits bestehenden (lokalen) Initiativen zu vernetzen und auszubauen.

Spannungen in der Bevölkerung / sonstiger Interessensgruppen: Eine Großansiedlung wie BMW lässt häufig auch negative Stimmen in der Bevölkerung laut werden. Um diese von Anfang an mitzunehmen ist es wichtig, eine aktive und abgestimmte Öffentlichkeitsbeteiligung anzustreben und über den gesamten Prozess hin weiterzutreiben. Es sind verschiedene Formate notwendig, um alle Ziel- und Altersgruppen zu erreichen. Hierbei ist sowohl BMW als auch die öffentliche Verwaltung in die Verantwortung zu nehmen. Über die Bürgerschaft hinaus ist ein Dialog mit betroffenen Interessensgruppen (u.a. Landwirten) bezüglich Synergien und Alternativen herbeizuführen. Baumaßnahmen sind frühzeitig an den örtlichen Bauernverband zu kommunizieren sowie Maßnahmen und Überlegungen hinsichtlich Flächentausche bzw. anderer Potenziale anzugehen.



ZIELE

- **Aktive und interkommunal abgestimmte Öffentlichkeitsbeteiligung**
- **Regionale Ausbildungs- und Fachkräfteoffensive**
- **Dialog mit Interessensgruppen (u. a. Landwirten) bzgl. Synergiepotenzialen**
- **Programm zur Nutzung neuer Wertschöpfungspotenziale in der Landwirtschaft**

01 Management Summary

02 Auftrag und Zielsetzung

03 Bestandsaufnahme – Wie sich die Ist-Situation darstellt

04 Entwicklungschancen/-risiken und -szenarien – Wie sich die Situation in Zukunft darstellt

05 Handlungsfelder für die strategische Standort- und Regionalentwicklung

06 Umsetzung - Maßnahmen

07 Fazit

08 Anhang



INHALT

UMSETZUNG – MAßNAHMEN IM ÜBERBLICK

INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT / STANDORTMANAGEMENT

▪ INTERKOMMUNALER ZWECKVERBAND FÜR STANDORT-/ FLÄCHENMANAGEMENT

- Zusammenschluss der Standort- & Nachbargemeinden sowie der beteiligten Kreise für ein strategisches Flächenmanagement.
- Abgestimmte Gebiets- und Infrastrukturentwicklung unter Berücksichtigung von Ausgleichsflächenbedarfen.

▪ INTERKOMMUNALE GEWERBEGEBIETSENTWICKLUNG IM SINNE DES KLIMA- UND ARTENSCHUTZES

- Schaffung hochwertiger, zusammenhängender Gewerbeflächen im engeren Standortraum unter Berücksichtigung von Ressourcenschonung (Ausgleichs-/Ökoflächenmanagement, Nachhaltigkeitskriterien bei Grundstücksvergabe).

▪ CROSS-CLUSTER-EVENT FÜR DIE REGIONALE WIRTSCHAFT (MIT BETEILIGUNG BMW)

- Regionales Eventformat mit Strahlkraft für gezielte Impulse und Vernetzung im Kontext der industriellen Transformation (Fokus Automobilindustrie) sowie zur Förderung von Kooperations-/Wertschöpfungsbeziehungen.

▪ REGIONALE AUSTAUSCHPLATTFORM FÜR WIRTSCHAFTSFÖRDER-/NETZWERKINITIATIVEN

- Landkreis-/gemeindeübergreifende Plattform (Wirtschaft/Wissenschaft/Verwaltung/Kammern) für Wissensaustausch und zur Bearbeitung gemeinsamer Themen (u.a. Nachwuchsförderung, Nachhaltigkeit/Energie, Innovationsprojekte, Standortmarketing) – *ggf. Anbindung an Niederbayern-Forum e.V. möglich.*

MAßNAHMENTITEL INTERKOMMUNALER ZWECKVERBAND FÜR STANDORT-/ FLÄCHENMANAGEMENT	ZEITHORIZONT KURZ- BIS MITTELFRISTIG	PRIORITÄT MITTEL BIS HOCH
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Synergieeffekte durch effizienten Einsatz begrenzter öffentlicher Ressourcen in den Einzelgemeinden. • Nachhaltiger und bedarfsgerechter Umgang mit Flächenressourcen. • Attraktivitätssteigerung als Wohn- und Arbeitsstandort durch abgestimmte Gebiets- und Infrastrukturentwicklung. 	
BESCHREIBUNG	<p>Die BMW-Ansiedlung führt mittel- bis langfristig zu Flächendruck und Investitionsbedarfen bei sozialer (v.a. Kinderbetreuung, Schulen) und technischer Infrastruktur (Verkehr, Energie). Vor diesem Hintergrund wird die Weiterentwicklung des bestehenden Planungsverbands Straßkirchen/Irlbach zu einem interkommunalen Kooperationsmodell, etwa als Zweckverband für strategisches Standort-/Flächenmanagement empfohlen. Über die Bauleitplanung für das Projektgebiet der BMW-Ansiedlung hinaus wird die strategische Entwicklung der Region als Wirtschafts- und Wohnstandort unter Berücksichtigung eines nachhaltigen Umgangs mit Ressourcen sowie der Deckung von Ausgleichsbedarfen im Zentrum stehen. Perspektivisch können Aufgaben/Ziele auch um die Themen Fachkräfte- und Standortmarketing erweitert werden.</p> <p>Relevante Schritte/Aspekte für die Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interessenabfrage/Letter of Intent zur Einbindung von Nachbargemeinden und umliegenden Landkreisen (inkl. Stadt Straubing) • Gemeinsame Unternehmensbefragung als Grundlage zur Ermittlung von Standortzufriedenheit, standortbezogenen Bedarfen und Entwicklungsabsichten sowie weiteren betrieblichen Bedarfen (u. a. Arbeitskräfteversorgung/-bindung). • Ggf. Verzahnung/Abgrenzung zur lokalen Entwicklungsstrategie (LES) des Regionalentwicklungsvereins Straubing-Bogen prüfen. 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Unternehmen in der Region (krsfr. Stadt Straubing, Landkreise Straubing-Bogen, Deggendorf und Dingolfing-Landau). • Externe Unternehmen mit Ansiedlungsabsichten. • Landwirte, Bürgerinnen und Bürger sowie perspektivisch auch Auszubildende, potenzielle Nachwuchs- und Fachkräfte. 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Federführung: Landkreis Straubing-Bogen in Abstimmung mit den Standortgemeinden Straßkirchen und Irlbach. • Zu beteiligen: Stephansposching, Markt Wallersdorf, Landkreise Deggendorf und Dingolfing-Landau, krsfr. Stadt Straubing. 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Umlage zur Deckung des Finanzierungsbedarfs (gem. KommZG) <i>Höhe der Umlage nach dem Verhältnis des Nutzens für die einzelnen Verbandsmitglieder sowie unter Berücksichtigung der Leistungskraft der einzelnen Verbandsmitglieder (Beschränkung auf Höchstbetrag durch Verbandssatzung möglich).</i> • Förderrichtlinie Landesentwicklung – Regionalmanagement (FöRLa III) für <i>Regionale Initiativen</i> (siehe Seite 85). 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftsraum Amberg • Zweckverband interkommunales Flächenmanagement im Landkreis Wunsiedel i. Fichtelgebirge (ZIF) • Zweckverband IGP Raum Lahr • Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Oberhessen 	

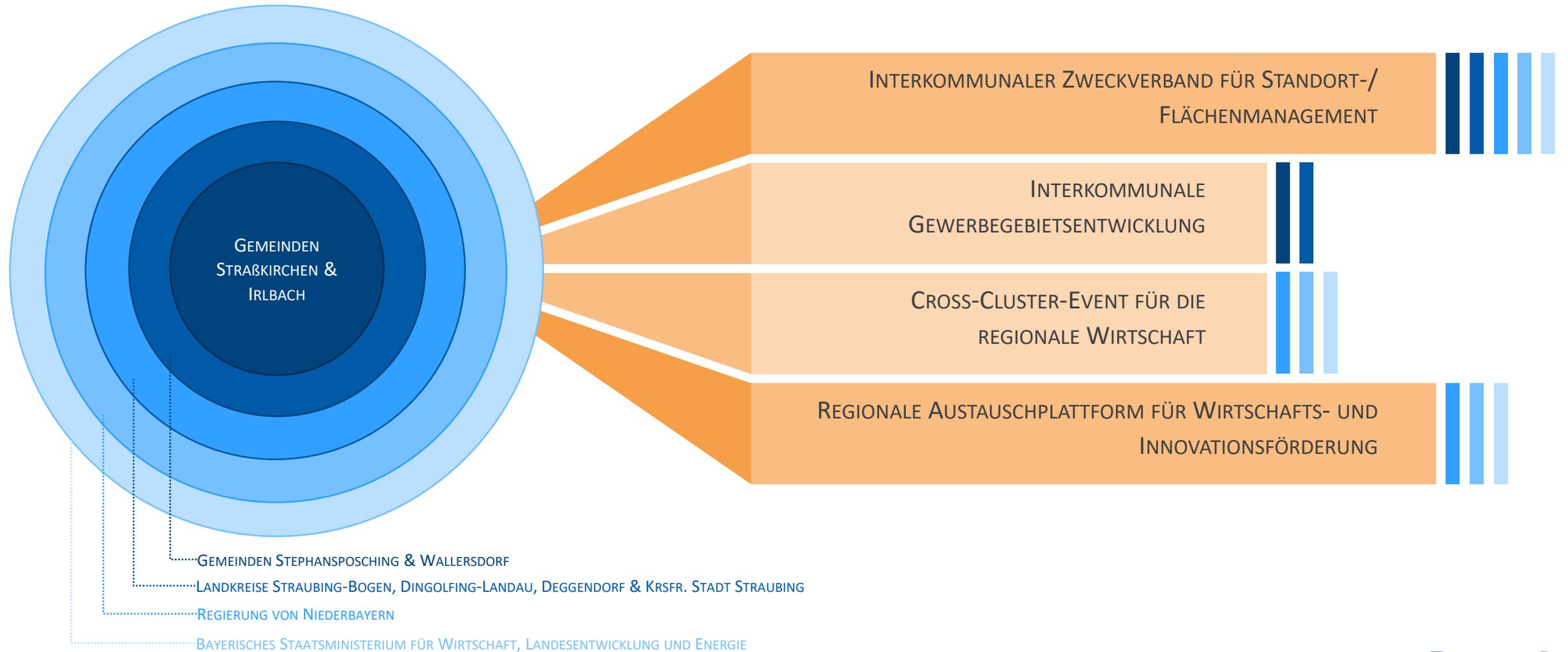
MAßNAHMENTITEL INTERKOMMUNALE GEWERBEGBIETSENTWICKLUNG IM SINNE DES KLIMA- UND ARTENSCHUTZES	ZEITHORIZONT MITTELFRISTIG	PRIORITÄT MITTEL BIS HOCH
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitätssteigerung als Wirtschaftsstandort durch hochwertige Gewerbeflächen bei gleichzeitig abgestimmtem Ausgleichsflächenmanagement – nachhaltiger und bedarfsgerechter Umgang mit ökologisch wertvollen Flächen. • Förderung regionaler Wertschöpfung durch Ansiedlung neuer (Zuliefer-)Betriebe und Erweiterungsoptionen für Bestand. • Synergieeffekte durch effizienten Einsatz begrenzter öffentlicher Ressourcen in den Einzelgemeinden. 	
BESCHREIBUNG	<p>Spätestens ab dem zweiten Bauabschnitt des BMW-Werks ist mit nennenswerten indirekten Ansiedlungs- bzw. Erweiterungseffekten im Bereich der Zulieferindustrie sowie im Dienstleistungsbereich zu rechnen. Um Ansiedlungs- und Expansionsbestrebungen, v. a. vor dem Hintergrund eines hohen Energiepreisniveaus, sich verändernder Liefer-/Wertschöpfungsketten (Transformation Automobilindustrie) und einem Fördergefälle im Vergleich zu ausländischen Standorten, adäquat nachzukommen, werden hochwertige, zusammenhängende Gewerbeflächen benötigt, die den Bedarfen künftiger Nutzer gerecht werden. Ein entscheidender Hebel für die Entwicklung größerer zusammenhängender Gewerbegebiete mit „Best-Qualität“ liegt in der interkommunalen Ausgestaltung zwischen Standort- und Anrainergemeinden. Diese kann ebenfalls der Minimierung des Flächeneingriffs und der Neuausweisung von unbebauten Flächen sowie einem abgestimmten Ausgleichs- und Ökoflächenmanagement dienen. Vorbereitende Untersuchungen und die Realisierung können im Rahmen eines interkommunalen Zweckverbands (s. vorherige Maßnahme) erfolgen.</p> <p>Relevante Schritte/Aspekte für die Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Untersuchung potenzieller Flächen sowie der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines interkommunalen Gewerbegebiets/-parks unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten (Energie, Mobilität, Klima-, Arten-, Naturschutz). • Definition verpflichtender Nachhaltigkeitskriterien für die Grundstücksvergabe (u.a. in Abstimmung mit BBV und UNB). 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsunternehmen in Gemeindegebieten Straßkirchen, Irlbach, Stephansposching, Wallersdorf. • Externe und neu gegründete Unternehmen mit Ansiedlungsabsichten. • Land- und Forstwirtschaft / BBV. 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Standortgemeinden Straßkirchen und Irlbach in Abstimmung mit Stephansposching und Wallersdorf. • Zu beteiligen sind ferner die Landkreise Straubing-Bogen, Deggendorf und Dingolfing-Landau. 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Über Gemeindehaushalte bzw. Umlage im Falle eines Zweckverbandes zur Deckung des Finanzierungsbedarfs. • Fördermöglichkeit Reg. von Niederbayern für „neue vorbildhafte interkommunale Kooperationsprojekte“ / FöRLa III 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Oberhessen • Zweckverband interkommunales Flächenmanagement im Landkreis Wunsiedel i. Fichtelgebirge (ZIF) 	

MAßNAHMENTITEL CROSS-CLUSTER-EVENT FÜR DIE REGIONALE WIRTSCHAFT	ZEITHORIZONT KURZ- BIS MITTELFRISTIG	PRIORITÄT MITTEL
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Impuls und Austausch zu drängenden Themen im Kontext industrieller Transformation und Standortentwicklung. • Adressieren von Nachwuchs- und Fachkräftebedarfen, Auflösen potenzieller Konflikt- bzw. Konkurrenzsituationen. • Vernetzung und Förderung von Kooperationsbeziehungen/-projekten zwischen Bestandsfirmen und BMW. • Beseitigung von Informationsdefiziten – Zusammenbinden bestehender Wirtschaftsförderziele und -aktivitäten. 	
BESCHREIBUNG	<p>Ziel eines größer angelegten cluster- und kommunenübergreifenden Eventformats ist es, vor dem Hintergrund der BMW-Ansiedlung sowie angesichts standortbezogener Herausforderungen (u.a. Transformation Automobil-/Zulieferindustrie, Wandel von Lieferkettenbeziehungen, Infrastruktur, Fachkräftegewinnung) inhaltliche Impulse aus Wirtschaft/Forschung zu setzen und branchenübergreifende Kooperations-/Austauschmöglichkeiten zu schaffen. Entscheidend dabei ist, bereits bestehende Initiativen/Projekte in den Gebietskörperschaften stärker zu bündeln, um gemeinsame Themen zielgerichteter, effizienter und mit mehr Sichtbarkeit zu bespielen, dabei zielgerichtet die Vernetzung zwischen regionalen Wirtschaftsakteuren zu gestalten und neue Wertschöpfungsbeziehungen/Projekte zu fördern.</p> <p>Relevante Schritte/Aspekte für die Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Festlegung eines federführenden Akteurs (bzw. kleine „Task Force“) für die Umsetzung (Anschluss Niederbayern-Forum?). • Definition der „Region“ und Sammlung aller für die Umsetzung relevanten Akteure (WiFö, Kammern, Verbände, BMW, etc.). • Sammlung der schon bestehenden Eventformate mit vergleichbarer Programmausrichtung (z. B. Unternehmertag), inkl. entsprechender Abgrenzung im Hinblick auf das Cross-Cluster-Event (öffentlichkeitswirksam, kreisübergreifend). • Ansprache potenzieller Mitstreiter: Welche Erwartungen/Bedarfe gibt es? Welche Ziele und Mehrwerte? Klärung von Rollen/Aufgaben und Schärfung der Zielsetzung und Programmausrichtung! • Welche überregionalen Akteure sind wichtig einzubeziehen (u.a. Bayern Innovativ, Niederbayern-Forum e.V.)? 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Netzwerkinitiativen, Branchenverbände sowie Branchenvertreter, KMU und BMW. • Regionale Wissenschafts- und Hochschuleinrichtungen. 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Federführung: Landkreis Straubing-Bogen (Wirtschaftsförderung) – unterstützt durch IHK Niederbayern, BMW, Bayern Innovativ, Regierung von Niederbayern (SG 20). 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Anteilige Personalstellen bei federführenden Einrichtungen (im Rahmen bestehender Ressourcen). • Ggf. Fördermöglichkeit bei Regierung von Niederbayern für „neue vorbildhafte interkommunale Kooperationsprojekte“ 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Cross-Cluster-Event des Cluster Automotive Bayern • Cross-Cluster-Camp der Wirtschaftsförderung Brandenburg 	

MAßNAHMENTITEL REGIONALE AUSTAUSCHPLATTFORM FÜR WIRTSCHAFTS- UND INNOVATIONSFÖRDERUNG	ZEITHORIZONT MITTELFRISTIG	PRIORITÄT HOCH
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserte Positionierung und Wahrnehmung als zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort. • Verbesserung der Sichtbarkeit von attraktiven Ausbildungs- und Beschäftigungsmöglichkeiten für Nachwuchs- und Fachkräfte. • Förderung regionaler Wertschöpfung und Innovation. 	
BESCHREIBUNG	<p>Die Pilotmaßnahme „Cross-Cluster-Event“ kann als Ausgangspunkt für einen größeren Rahmen zur netzwerk- und kreisübergreifenden Vernetzung dienen. Im Fokus einer regionalen Austauschplattform stehen die Zusammenarbeit und der Wissensaustausch, um verbindende Themen (z. B. Nachwuchs-/Fachkräfteförderung, Innovation) zu bearbeiten und Synergien zu nutzen. Ggf. kann eine solche Plattform über den Niederbayern-Forum e.V. bespielt bzw. darin integriert sein. Relevante Akteure sind die Gemeinden im Ansiedlungsraum, Wirtschaftsförderungen, Kammern, Arbeitsagentur, Branchenverbände, Hochschulen sowie BMW als großer Wirtschaftsakteur der Region. Folgende gemeinsame Themen könnten im Fokus stehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachwuchsförderung: Koordination von Maßnahmen zur Fachkräfteentwicklung, Förderung von Ausbildungsplätzen, Vernetzung Schüler & Betriebe (z.B. Ausbildungsmessen/-touren), Vernetzung Studenten & Betriebe (z.B. Abschlussarbeiten) • Nachhaltigkeit/Energie: Austausch über nachhaltige Praktiken/Berichtspflichten (z.B. CSRD), Energieeffizienz, Umweltschutz • Betriebsübergreifende Kooperation/Innovation: Bedarfsgerechte Vernetzung zur Stärkung regionaler Wertschöpfungsketten sowie Initiierung gemeinsamer Projektideen im Bereich Forschung, Entwicklung und Innovation (Vernetzung Wissenschaft) • Standort- und Arbeitgebermarketing: Gemeinsam koordinierte Marketingaktivitäten zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts und zur Gewinnung von Fachkräften. • Weiterbildung im B2B-Bereich: Schaffung von Weiterbildungsmöglichkeiten von Betrieben für Betriebe. 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Unternehmen in der Region (Krsfr. Stadt Straubing, Landkreise Straubing-Bogen, Deggendorf und Dingolfing-Landau). • Schülerinnen und Schüler, Studentinnen und Studenten, Arbeits- und Fachkräfte innerhalb und außerhalb der Region. • Bildungs-, Hochschul-/Forschungseinrichtungen (u.a. TC Plattling, TUM Campus Straubing, Leichtbau-Cluster HS Landshut). 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Federführung: Landkreis Straubing-Bogen (Wirtschaftsförderung), ggf. in Zusammenarbeit mit dem Niederbayern-Forum e.V. – unterstützt durch IHK Niederbayern, BMW, Bayern Innovativ. 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Anteilige Personalstellen bei federführenden Akteuren (im Rahmen bestehender Ressourcen). • Ggf. Fördermöglichkeit bei Regierung von Niederbayern für „neue vorbildhafte interkommunale Kooperationsprojekte“ 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Innovation Hub A³ Wirtschaftsraum Augsburg • ServusZUKUNFT (Initiative der Regionalentwicklung Oberland KU und dem WirtschaftsForum Oberland e.V.) • Regionale Fachkräfteallianz am Bayerischen Untermain 	

THEMENLANDKARTE INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT / STANDORTMANAGEMENT

THEMEN UND VERANTWORTLICHKEITEN



INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT / STANDORTMANAGEMENT

FACHLICHE EINORDNUNG UND BEWERTUNG (I)

- **Ausgangsbasis:** Mit der Entwicklung des Raumentwicklungs- und Mobilitätsgutachtens im Kontext der BMW-Ansiedlung wurden die zentralen Entscheidungsträger und Fachakteure sowohl auf kommunaler als auch regionaler Ebene zusammengeführt. Dieser enge Schulterschluss aus Landesregierung, Bezirksregierung, Kreis- und Gemeindeebene (zwei Standortkommunen, zwei Nachbargemeinden, eine kreisfreie Stadt, drei Landkreise) in Verbindung mit der externen Begleitung durch die beiden Gutachten dürfte in dieser Form (u.a. regionaler Schulterschluss und Arbeitsteilung) im Vergleich zu anderen jüngsten Großansiedlungsfällen in Deutschland (u.a. Tesla, Northvolt) einmalig sein.
- Das Handlungsfeld „Interkommunale Zusammenarbeit / Standortmanagement“ verdeutlicht mit den genannten Maßnahmenempfehlungen, dass
 - a) **wichtige begleitende Steuerungs- und Managementaufgaben** im Kontext des weiteren Ansiedlungsprozesses zu leisten sind, die über die Bauleitplanung, Erschließung und bauliche Realisierung des BMW-Werkes hinausgehen (u.a. Wohnraumentwicklung, nachhaltige Gewerbeflächenentwicklung, Folgeinfrastruktur, Standortvermarktung, Fachkräftesicherung, Innovations- und Wirtschaftsförderung) und
 - b) es hierbei einer **gemeinde- und kreisübergreifenden Abstimmung angesichts diverser Schnittstellen sowie differenzierter Zuständigkeiten** bedarf, mit dem Ziel, die Region als erweiterten Ansiedlungsraum gesamthaft zu entwickeln und zukunftsfähig aufzustellen.
- Mit dem vorliegenden Gutachten werden konkrete **strukturelle Umsetzungsvorschläge** dargelegt (inkl. Verweis auf bewährte Praxisbeispiele). Die Umsetzung dieser Maßnahmen und Projekte wird einen mittel- bis langfristigen Zeitrahmen (mind. drei und bis zu zehn Jahren) erfordern. Mit der im Zuge der Gutachten gebildeten informellen Form der Zusammenarbeit wurden die Weichen für eine enge, vertrauensvolle Abstimmung zwischen den Gebietskörperschaften, der Bezirks- und Landesregierung sowie weiterer Stakeholder (u.a. BMW, Wirtschaftskammern, Branchenverbände, Arbeitsagentur) gelegt. Mit einem engen Schulterschluss bzw. einer einheitlichen „regionalen Stimme“ können nicht zuletzt aufwendige Planungs- und Genehmigungsprozesse (u.a. abweichende Stellungnahmen, Umgang mit kritischen Punkten, Widersprüchen) abgekürzt und optimiert werden. Doch auch im Hinblick auf Projektvorschläge und das Einwerben von Fördermitteln auf Landes- und Bundesebene wird eine gemeinsame Form der Zusammenarbeit von Vorteil sein (gemeinsame und abgestimmte Interessensvertretung der regionalen Partner, inkl. Wirtschaft/Industrie gegenüber Land und Bund).

INTERKOMMUNALE ZUSAMMENARBEIT / STANDORTMANAGEMENT

FACHLICHE EINORDNUNG UND BEWERTUNG (II)

- Die **Verstetigung und strukturelle Weiterentwicklung der nun angestoßenen interkommunalen Zusammenarbeit im Sinne des „Regional Governance-Ansatzes“** hat aus gutachterlicher Sicht höchste Priorität, um den vielfältigen räumlichen Entwicklungsanforderungen, die v.a. mit der BMW-Ansiedlung eine besondere Dynamik gewinnen, gerecht zu werden. Im Sinne nachhaltiger Flächen- und Infrastrukturentwicklung, eines effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel, regionaler Wertschöpfung sowie einer hohen Attraktivität als Wohn-, Arbeits- und Unternehmensstandort ist dies von besonderer Wichtigkeit.
- Die Form der Zusammenarbeit (bisher als anlassbezogener, informeller Projektbeirat) wird noch zu definieren sein. Das Gutachten empfiehlt die **Einrichtung eines interkommunalen Zweckverbandes für strategisches Standort-/Flächenmanagement**. Doch auch „losere“ Modelle sind denkbar (z.B. Arbeitsgemeinschaft, Steuerungsgremium bzw. Board), um die Umsetzungsmaßnahmen im Zuge des Ansiedlungsprozesses zu begleiten.

Zweckverband (ZV)	Arbeitsgemeinschaft (AG) / Steuerungsgremium
<ul style="list-style-type: none">▪ Körperschaft des öffentlichen Rechts.▪ Bildung über eine Gründungsvereinbarung (öffentl.-rechtl. Vertrag).▪ Organe: Verbandsvorsitzender und -versammlung, ggf. Ausschüsse.▪ Verbandssatzung als Basis für Aufgabenausführung und Befugnisse sowie formelle Vorgaben (geringere Flexibilität).▪ Übergang von Recht und Pflicht zur Erfüllung bestimmter Aufgaben und Befugnisse von den Verbandsmitgliedern auf den ZV.	<ul style="list-style-type: none">• Keine eigene Rechtspersönlichkeit (keine Rechtsform, optional e.V.).• Bildung über öffentl.-rechtl. Vertrag in freiwilliger Form.• Keine Organe und politischen Gremien.• I.d.R. kein eigener Außenauftritt.• Ziel: Informationsaustausch, regelmäßige Abstimmung (hohe Flexibilität).• Beteiligte bleiben rechtlich selbständig und nehmen Aufgaben der AG eigenverantwortlich wahr.

- Zur Ausführung relevanter Standortmanagementaufgaben/-projekte sollte eine Zuwendung über die Förderrichtlinie Landesentwicklung – Regionalmanagement (FÖRLa III) des Bayerischen Wirtschaftsministeriums geprüft werden. Hierzu müsste auf Landkreisebene oder Landkreis-übergreifend eine **Regionale Initiative** eingerichtet werden. Für die Regionale Initiative wären ca. zwei Personalstellen erforderlich, die im engen Austausch mit den beteiligten Gebietskörperschaften stehen. Das Bayerische Wirtschaftsministerium (Abt.7, Landesentwicklung) und die zuständige Bezirksregierung werden dabei regelmäßig eingebunden (Antragstellung, regelmäßige Lenkungsgruppensitzungen). Ein gefördertes Regionalmanagement ist zunächst für eine mittelfristige Dauer (Förderphase drei Jahre mit der Möglichkeit, eine Anschlussförderung zu beantragen) angelegt.

UMSETZUNG – MAßNAHMEN IM ÜBERBLICK

INFRASTRUKTURENTWICKLUNG (I)

▪ ANGEBOTSOPTIMIERUNG SCHIENENNAHVERKEHR

→ Optimierung der Taktung auf Pendelzeiten insbesondere zwischen Straubing und Plattling.

▪ AUSBAU ÖPNV-STRUKTUREN UND ANGEBOTE INSBESONDERE AUF DER ACHSE ZWISCHEN STRAUBING UND PLATTLING

→ Durchgängige und niederschwellige ÖPNV-Angebote im verbundsübergreifenden Pendelraum, insbes. entlang der Achse Straubing/Plattling.

▪ VERNETZUNG ÖPNV UND WERKSBUSSE

→ Effizienter Einsatz von Bussen um Mehrwerte für Bürgerinnen und Bürger sowie Pendler zu ermöglichen.

▪ GÜTERANSCHLUSS BAHN

→ Perspektivischer Anschluss des Werksgeländes an den Güterschienenverkehr.

▪ E-BIKESTATION BAHNHOF STRAßKIRCHEN

→ Sharingangebot mit E-Bikes zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Werks vom Bahnhof Straßkirchen.

UMSETZUNG – MAßNAHMEN IM ÜBERBLICK

INFRASTRUKTURENTWICKLUNG (II)

▪ **AUSBAU RADWEGENETZ**

→ Durchgängiges und sicheres Radwegenetz im Radpendelraum.

▪ **ORTSUMFAHRUNG STRAßKIRCHEN B8**

→ Zeitnahe Realisierung einer Ortsumfahrung Straßkirchen zur Entlastung der Ortsmitte Straßkirchen.

▪ **LKW-ROUTING**

→ Reduzierung der Verkehrsbelastungen durch GPS-Tracking von Lieferverkehren.

▪ **RIDE-POOLING ANGEBOTE (MITFAHRZENTRALE)**

→ Abgestimmtes Mitfahrangebot für Mitarbeitende von BMW als auch der Bürgerinnen und Bürger im Einzugsbereich.

▪ **GEBIETSAUSWEISUNG WOHNEN**

→ Bedarfsangepasste Wohnraumangebote sowohl in den Gemeinden als auch in den Städten des Einzugsbereichs.

▪ **AUSBAU KINDERBETREUUNGSANGEBOT IM EINZUGSBEREICH**

→ Bedarfsangepasste Angebote sowohl in den Gemeinden als auch in den Städten des Ansiedlungsraums.

MAßNAHMENTITEL ANGEBOTSOPTIMIERUNG SCHIENENNAHVERKEHR	ZEITHORIZONT KURZFRISTIG	PRIORITÄT HOCH
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Frühzeitig hohe Nutzung des Angebots des ÖPNV, insbesondere des Schienennahverkehrs zur Erschließung der Städte Straubing und Plattling • Transparenz und einfache Nutzung des Schienennahverkehrs durch einheitliche Tarifstrukturen und Übersichtlichkeit bei Übergängen zwischen verschiedenen Verkehrsverbänden 	
BESCHREIBUNG	<p>Die Angebotsoptimierung des Schienennahverkehrs ist ein elementarer Bestandteil des ÖPNVs in der Region und Hauptverbindungsachse insb. zu den nächstgelegenen Städten Straubing und Plattling. Eine Verbesserung des Angebots (Taktung, Angebotszeiten) bis zur Inbetriebnahme des Werks ist notwendig, um frühzeitig eine Entlastung des Automobilverkehrs zugunsten des ÖPNVs zu ermöglichen. Die aktuellen Herausforderungen liegen vornehmlich darin, dass kein einheitlicher flächendeckender Verkehrsverbund vorhanden und die Organisationsform des ÖPNV im Bereich von Übergängen der jeweiligen Verkehrsverbände undurchsichtig ist.</p> <p>Relevante Schritte/Aspekte für die Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierung der Taktung auf Pendelzeiten insbesondere zwischen Straubing und Plattling • Vereinheitlichung und Vereinfachung in der Darstellung des Angebots des Schienennahverkehrs 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Zukünftige Mitarbeitende BMW • Bevölkerung Straßkirchens sowie der umliegenden, an das Schienennetz angebotenen Gemeinden und Städte 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreise als Aufgabenträger, Verkehrsverbände als ausführende Organe • Einbindung für Planung und Finanzierung: BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreise als Aufgabenträger (+ Prüfung Finanzierung durch Regionalisierungsmittel) 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätspakt Aalen-Heidenheim 	

MAßNAHMENTITEL AUSBAU ÖPNV-STRUKTUREN UND ANGEBOTE	ZEITHORIZONT KURZFRISTIG	PRIORITÄT HOCH
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Durchgängige und niederschwellige ÖPNV-Angebote im verbundübergreifenden Pendelraum • Nutzerfreundliche Schnittstellen/Umstiege zwischen einem optimierten Schienennahverkehr und ÖPNV- sowie Werksbussen schaffen 	
BESCHREIBUNG	<p>Die Maßnahme zielt darauf ab, die öffentlichen Nahverkehrsstrukturen und -angebote auszubauen, insbesondere im Hinblick auf einen nahtlosen und leicht zugänglichen öffentlichen Verkehr im Pendelraum zwischen den verschiedenen Verkehrsverbänden. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Schaffung nutzerfreundlicher Schnittstellen und Umstiege zwischen einem optimierten Schienennahverkehr und dem öffentlichen Nahverkehr sowie Werksbussen. Da ein flächendeckender Ausbau im ländlichen Raum nicht kosteneffizient ist, sind besonders relevante und frequentierte Verbindungsachsen und Umsteigepunkte bevorzugt zu entwickeln.</p> <p>Relevante Schritte für Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung und Priorisierung von „Versorgungslücken“, die eine effektive Nutzung des ÖPNV-Angebots im Pendelraum stark erschweren • Bedarfsgerechte Schaffung zusätzlicher Verbindungen, um durchgehende Verbindungen zu ermöglichen (max. Fahrtzeit von 30min ist anzustreben) und im weiteren Schritt ausreichende Kapazitäten zur Verfügung zu stellen • Aufwertung/Schaffung von überdachten Bushaltestellen 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Zukünftige Mitarbeiter BMW im gesamten Pendelraum • Bevölkerung Straßkirchens sowie der umliegenden Gemeinden 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreise als Aufgabenträger, Verkehrsverbände als ausführende Organe 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreise als Aufgabenträger 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätspakt Aalen / Heidenheim: Verbesserungsmaßnahmen in den Bereichen öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fußverkehr sowie betriebliches Mobilitätsmanagement 	

MAßNAHMENTITEL VERNETZUNG ÖPNV UND WERKSBUSSE	ZEITHORIZONT KURZFRISTIG	PRIORITÄT HOCH
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Ausnutzen des vollen Potentials einer Angebotsoptimierung im Schienennahverkehr • Schließen von „Verbindungs-lücken“ vom Bahnhof in Straßkirchen zum zukünftigen Werksgelände • Effiziente Auslastung von Bussen des ÖPNVs sowie Werksbussen für hohe Kosteneffizienz 	
BESCHREIBUNG	<p>Zur Anbindung umliegender Gemeinden, die nicht unmittelbar an das Schienennetz angeschlossen sind sowie zur Verbindung des BMW-Werksgeländes mit dem Bahnhof Straßkirchen ist ein effektiver und effizienter Einsatz des ÖPNV- sowie Werksbussen notwendig. Hierzu ist ein Abgleich in der Einsatzplanung anzustreben, um eine doppelte Bedienung von Strecken zur gleichen Zeit zu vermeiden (Kosteneffizienz in Abhängigkeit der Auslastung). Sich ergänzende Fahrpläne mit engerer Taktung gemäß der Schichtwechselzeiten sind zu berücksichtigen – in diesem Kontext können Werksbusse ein Vorteil in der Reaktionszeit auf kurzfristig geänderte Schichtwechsel sein.</p> <p>Relevante Schritte/Aspekte für die Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effizienter Einsatz von Bussen, um Mehrwerte für Bürgerinnen und Bürger sowie Pendler zu ermöglichen. • Transparente und idealerweise einheitliche Beförderungsbedingungen für die Bevölkerung sowie Mitarbeiter BMW • Maßnahmen Stadt: Abstimmung des Fahrplans auf den Schichtdienst, inwiefern kann der BMW-Verkehr als Bestandteil des ÖPNV geplant werden? • Maßnahmen BMW: Interne Werksanbindung an Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Busse anpassen, Anpassung der Fahrzeiten auf Anschlüsse in Straßkirchen Bhf, Jobtickets für Mitarbeitende, Förderungen von Mitfahrgelegenheiten 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Zukünftige Mitarbeiter BMW • Bevölkerung Straßkirchens sowie der umliegenden Gemeinden, die nicht unmittelbar an das Schienennetz angebunden sind 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsverbünde und BMW 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreise / BMW 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Zeiss Oberkochen: Zeiss-Werksbus für andere Firmen in Oberkochen nutzbar. Aktuell beteiligen sich insgesamt fünf Firmen bzw. Behörden an dem kostenlosen Angebot, Zeitnahe Übergabe des Angebots in öffentliche Hand 	

MAßNAHMENTITEL
GÜTERANSCHLUSS BAHN

ZEITHORIZONT
PERSPEKTIVISCH

PRIORITÄT
MITTEL

ENTWICKLUNGSZIELE

- Anschluss des BMW-Werks an das Schienennetz
- Ausbau schienengebundener Logistikprozesse
- Reduzierung des straßengebundenen Logistikaufkommens

BESCHREIBUNG

Die unmittelbare Nähe des zukünftigen Werksgeländes zur Bahnlinie zwischen Straubing und Plattling bietet perspektivisch die Möglichkeit einer Anbindung des BMW-Werks an das Schienennetz. Für die An- und Ablieferung von Gütern, bieten sich somit große Chancen das Verkehrsaufkommen durch LKW-Transporte in den umliegenden Gemeinden zu reduzieren. Gleichzeitig können sich für BMW zuverlässige Logistikooptionen ergeben, die von Verkehrsengepässen entlang der Autobahn/Bundesstraße unberührt bleiben.

ZIELGRUPPE

- BMW-Werk
- Profiteur: Bewohner des Ansiedlungsraums

FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

- BMW

FINANZIERUNG

- BMW

MAßNAHMENTITEL E-BIKESTATION BAHNHOF STRAßKIRCHEN	ZEITHORIZONT KURZFRISTIG	PRIORITÄT MITTEL
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Intermodale Verkehrsmittelnutzung zur Anbindung des Bahnhofs Straßkirchen zum BMW-Werksgelände mit einfacher Handhabung in Freischaltung und Nutzung der Anlage und E-Bikes • Verbesserung des Verkehrsflusses vor Ort in Straßkirchen, indem eine Alternative zum Automobilverkehr geboten und der Umstieg auf ein weiterführendes Verkehrsmittel ohne Wartezeit ermöglicht wird 	
BESCHREIBUNG	<p>Unter dem Aspekt eines starken Zuwachses an Pendleraufkommen kann eine E-Bikestation am Bahnhof Straßkirchen Anreiz für den Umstieg auf eine intermodale, autofreie An-/Abreise sein. Die Station bietet Pendlern die Möglichkeit des einfachen Umstiegs auf E-Bikes, die in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen, um die letzten Kilometer zum BMW-Werksgelände bequem überbrücken zu können.</p> <p>Relevante Schritte für Umsetzung:</p> <p>Die Einrichtung einer E-Bike-Station am Bahnhof Straßkirchen ist in mehreren aufeinander aufbauenden Phasen durchzuführen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auswahl eines geeigneten Standorts in der Nähe des Bahnhofs und Einholen aller notwendigen Genehmigungen für den Bau der Station. • Entwurf, Planung und Bau der Station, ggf. als modulares Baukastensystem, wobei besonderer Wert auf Benutzerfreundlichkeit und Zugänglichkeit zu legen ist. Die Station ist mit hochwertigen E-Bikes in ausreichendem Maße auszustatten, die einfach zu bedienen und freizuschalten sind. Ein Buchungssystem kann dabei unterstützen, die Verfügbarkeit der E-Bikes zu verwalten und den Nutzern eine einfache Buchung und Bezahlung zu ermöglichen. 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Pendler, die zwischen dem Bahnhof Straßkirchen und dem BMW-Werk verkehren, sowie alle anderen Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs, die eine schnelle und umweltfreundliche Alternative zum Auto suchen. 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Straßkirchen-Irlbach 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Fördermittel des Bundes und des Landes (Bundesministerium für Digitales und Verkehr „Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen“ Förderaufruf Fahrradparken - Bundesamt für Logistik und Mobilität) • Mögliche Beteiligung von BMW und/oder anderen lokalen Unternehmen 	

MABNAHMENTITEL AUSBAU RADWEGENETZ	ZEITHORIZONT MITTELFRISTIG	PRIORITÄT MITTEL
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer durch den Bau von zusätzlichen Radwegen und die Verbesserung der bestehenden Wege im gesamten Radpendelraum • Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs, indem der Umstieg auf das Fahrrad durch eine verbesserte und insbesondere sichere Radinfrastruktur erleichtert wird 	
BESCHREIBUNG	<p>Der Ausbau des Radwegenetzes soll im Radpendelraum (Einzugsgebiet 30min um den Standort der BMW-Werksansiedlung herum) sichere und durchgehende Verbindungen ermöglichen. Neben dem Bau neuer Radwege, die idealerweise baulich von bestehenden Straßen mittels Grünstreifen abgegrenzt sind, ist auch der Ausbau bestehender Radwege, Verbesserungen in der Wegweisung und die Sicherstellung einer durchgehenden Barrierefreiheit auf den Wegen notwendig. Die Schaffung von sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen am Zielort sowie an Übergangspunkten zum ÖPNV sind ebenfalls zu berücksichtigen.</p> <p>Relevante Schritte für Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identifizierung von Hauptverbindungsachsen im Radpendelraum zu den umliegenden Gemeinden • Planung und Umsetzung neuer Radwege gemeinsam mit allen betroffenen Gemeinden, um sinnhafte und barrierefreie Wegführung sicherzustellen • <i>Maßnahmen Kommunen:</i> Lückenloser Ausbau des Radwegenetzes in alle Richtungen • <i>Maßnahmen BMW:</i> Attraktive Gestaltung der Fahrradabstellanlagen, Ladesäulen für E-Bikes, Attraktive Gestaltung von Spinden und Duschköglichkeiten, Jobbike-Angebot für Mitarbeitende, Anreize im Zuge des Changemanagements 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrer, die Gemeinden innerhalb des Einzugsgebiets um das BMW-Werksgelände erreichen möchten • Radpendler von den umliegenden Gemeinden und Straßkirchen zum BMW-Werksgelände 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreise und Gemeinden 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreise und Gemeinden 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätspakt Aalen / Heidenheim: Verbesserungsmaßnahmen in den Bereichen öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fußverkehr sowie betriebliches Mobilitätsmanagement 	

MAßNAHMENTITEL ORTSUMFAHRUNG STRAßKIRCHEN B8	ZEITHORIZONT MITTELFRISTIG	PRIORITÄT HOCH
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitnahe Realisierung einer Ortsumfahrung Straßkirchen zur Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrt in Straßkirchen. 	
BESCHREIBUNG	<p>Aufgrund der unmittelbaren Lage direkt an der B8 ist der geplante Standort sehr gut mit dem MIV zu erreichen. Zusätzlich ist mit der Anbindung an die A92 in Richtung München sowie in Richtung Kreuz Deggendorf und damit einer Verbindung zur A3 eine gute überregionale Anbindung mit dem MIV gegeben. Diese Faktoren bedingen, dass die bereits heute an verschiedenen Stellen im Verkehrsnetz bestehenden hohen Verkehrsaufkommen mit der geplanten Ansiedlung zukünftig weiter zunehmen werden und das Aufkommen auch in der Ortsdurchfahrt von Straßkirchen steigen wird. Zur Entlastung ist eine Umgehungsstraße anzustreben, deren Realisierung mit der Flächenentwicklung von BMW zeitlich zu koordinieren ist.</p>	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Zukünftige Mitarbeiter BMW • Bevölkerung Straßkirchen 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreis und Gemeinde Straßkirchen 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Bund, Land, Kreis, Gemeinde 	

MAßNAHMENTITEL LKW-ROUTING	ZEITHORIZONT KURZFRISTIG	PRIORITÄT HOCH
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Steuerung des Verkehrsflusses von Gütertransporten • Minderung der Verkehrsbelastung in den umliegenden Gemeinden • Vermeidung von Schleichfahrten z.B. durch Wallersdorf 	
BESCHREIBUNG	<p>Einhergehend mit der BMW-Ansiedlung wird eine Zunahme des Güterverkehrsaufkommens auf den Straßen prognostiziert. Zur Entlastung der Gemeinden und ihren Durchfahrtsstraßen ist daher beabsichtigt den LKW-Verkehr auf die Autobahn respektive Bundesstraße zu begrenzen.</p> <p>Die Realisierung erfolgt über GPS-Tracker in den LKWs, die das BMW-Werksgelände direkt beliefern (BMW-intern sowie über Subunternehmer). Es ist zu erwarten, dass über diese Maßnahme der Großteil des LKW-Verkehrs, der in direktem Kontext mit dem neuen BMW-Werk entsteht, gezielt gelenkt werden kann.</p> <p>Relevante Schritte für Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definition klarer Richtlinien und Vertragsgegenstände • Festsetzen von Vertragsstrafen bei Verstößen • Appell an Zulieferer, die außerhalb des Routings laufen • Evaluation und Nachjustierung der Maßnahmen 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Logistikunternehmen, Zulieferer • Profiteure: Bewohner des Ansiedlungsraums (insbes. Wallersdorf) 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • BMW 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • BMW (vertragliche Rahmgebung) 	

MAßNAHMENTITEL RIDE-POOLING ANGEBOTE (MITFAHRZENTRALE)	ZEITHORIZONT KURZFRISTIG	PRIORITÄT NIEDRIG
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch eine höhere Auslastung der Fahrzeuge. • Reduzierung des Flächenbedarfs für Fahrzeuge, auch vor Ort auf dem BMW-Werks Gelände. • Flexible zusätzliche Alternative zum Angebot des ÖPNVs. 	
BESCHREIBUNG	<p>Ride-Pooling ist eine Maßnahme, bei der mehrere Passagiere mit ähnlichen Fahrtzielen gemeinsam ein Fahrzeug teilen, um Kosten zu senken und die Umweltbelastung zu verringern. Durch Ride-Pooling können verschiedene Personen, die ähnliche Routen haben, in einem Fahrzeug befördert werden, anstatt separate Fahrzeuge zu nutzen. Dies wird typischerweise durch Ride-Hailing-Plattformen koordiniert, die es den Passagieren ermöglichen, sich zu einer gemeinsamen Fahrt zusammenzuschließen. Im Kontext der Reduzierung des MIV-Aufkommens ist diese Maßnahme auf einem Anwendungsspektrum verschiedener Distanzen sinnvoll – von der Überbrückung der letzten Kilometer zwischen dem Bahnhof Straßkirchen und dem BMW-Werks Gelände bis hin zu Fahrten im Einzugsgebiet kleiner/gleich 60 min (Landshut, Regensburg, Passau etc.).</p> <p>Relevante Schritte für Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsame Abstimmung zwischen den Gemeinden und BMW bzgl. Nutzbarkeit einer Ride-Pooling Plattform, auf die von BMW-Mitarbeitern sowie den Bürgern im Ansiedlungsraum idealerweise gleichermaßen zugegriffen und genutzt werden kann. • „Lastenheft“ mit Anforderungen an eine geeignete Ride-Pooling Plattform und Implementierung des Service. 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • BMW-Mitarbeiter • Bürgerinnen und Bürger der Gemeinden im Ansiedlungsraum 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Städte (Straubing, Plattling) und BMW 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Städte, Gemeinden, BMW 	

MAßNAHMENTITEL GEBIETSAUSWEISUNG WOHNEN	ZEITHORIZONT MITTELFRISTIG	PRIORITÄT MITTEL
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsgerechter Ausbau des Wohnraums. • Faire „Lastverteilung“ zusätzlicher Flächenentwicklungen im Bereich des Wohnens sowie den nachgelagerten sozialen Infrastrukturen. 	
BESCHREIBUNG	<p>Während mit der Entwicklung des ersten Bauabschnitts zu großen Teilen auf Mitarbeitende bestehender Werke der Region zurückgegriffen wird, sind mit der Erweiterung des Werks ab 2029 Anwerbungen zusätzlicher Mitarbeitender vorgesehen. Hierbei werden sich neue Wohnbedarfe im erweiterten Ansiedlungsraum (Standort- und Anrainergemeinden sowie Landkreise Straubing-Bogen, Deggendorf, Dingolfing-Landau) und den Städten ergeben. Weder können die Städte Straubing und Plattling den zusätzlichen Wohn- und Versorgungsbedarf aufnehmen, noch können die ländlich geprägten Gemeinden um Straßkirchen und Irlbach, Stephansposching und Wallersdorf die notwendigen Flächen und sozialen Infrastrukturen alleine bereitstellen.</p> <p>Eine interkommunale Abstimmung und Strukturierung der Flächenausweisung bietet den Gemeinden und Städten notwendige Synergien, um die zusätzlichen Bedarfe bewerkstelligen zu können.</p> <p>Relevante Schritte/Aspekte für die Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung, ob das Thema Wohnraum im Rahmen eines interkommunalen Zweckverbandes (bzw. AG) behandelt wird (siehe Handlungsfeld ‚Interkommunale Zusammenarbeit/Standortmanagement‘) • Erstellung eines regionalen Wohnraum(-versorgungs)-konzeptes als Grundlage für entsprechende Planungen. 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Heutige und zukünftige Bürgerinnen und Bürger des näheren Ansiedlungsraumes (Straßkirchen, Irlbach, Stephansposching, Wallersdorf) sowie der Umlandregion (Landkreise Straubing-Bogen, Deggendorf, Dingolfing-Landau und krsfr. Stadt Straubing). 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Federführung bei Straßkirchen und Irlbach in Abstimmung mit Stephansposching und Wallersdorf, unterstützt durch die Landkreise Straubing-Bogen, Deggendorf, Dingolfing-Landau und krsfr. Stadt Straubing – ggf. im Rahmen eines interkommunalen Zweckverbandes (bzw. Arbeitsgemeinschaft). • Einbindung der übergeordneten regionalen Planungsverbände Donau-Wald und Landshut. 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Über Gemeindehaushalte bzw. Umlage im Falle eines Zweckverbandes zur Deckung des Finanzierungsbedarfs. • Fördermöglichkeit Reg. von Niederbayern für „neue vorbildhafte interkommunale Kooperationsprojekte“ / FÖRLa III. 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnraumversorgungskonzept Region Hannover • Wohnraumbedarfsanalyse Region Nordschwarzwald 	

MAßNAHMENTITEL
AUSBAU KINDERBETREUUNGSANGEBOT
IM ANSIEDLUNGSRAUM

ZEITHORIZONT
KURZFRISTIG

PRIORITÄT
HOCH

ENTWICKLUNGSZIELE

- Attraktives Angebot im Bereich der Kinderbetreuung.

BESCHREIBUNG

Im Einzugsbereich der Pendler des BMW-Werks gilt es ein attraktives Angebot zur Kinderbetreuung zu schaffen. Hierbei gilt es einerseits auf spezielle Schichtzeiten von BMW einzugehen und andererseits Strukturen zu schaffen, die Mehrwerte für alle berufstätigen Bürgerinnen und Bürger mit Kindern zu schaffen. Mit Entwicklung der ersten Werkserweiterung ist von zusätzlichen Wohnansiedlungen auszugehen. Die sozialen Infrastrukturen sind sowohl baulich als auch personell wohnortnah zu entwickeln, um ein attraktives Umfeld für zukünftige Erwerbstätige zu schaffen.

ZIELGRUPPE

- BMW-Mitarbeitende
- Bürgerinnen und Bürger des Ansiedlungsraums

FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE

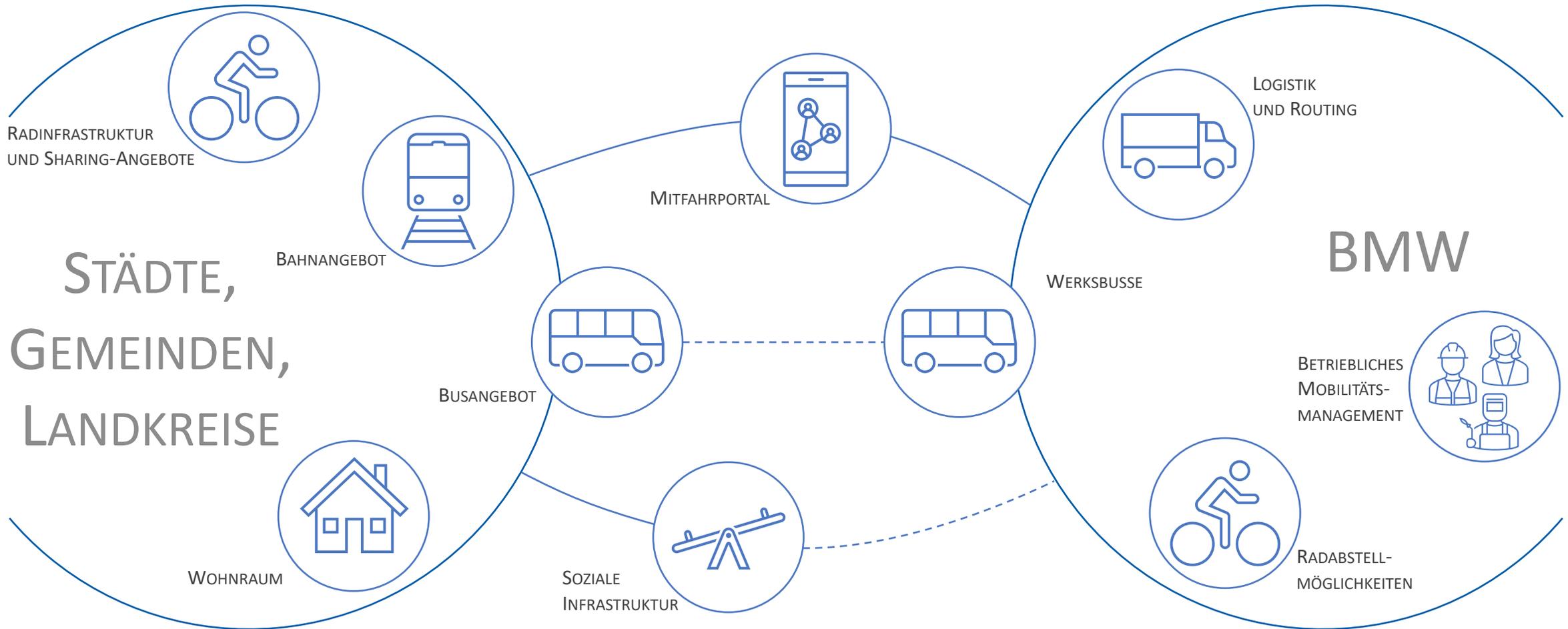
- Landkreise

FINANZIERUNG

- Landkreise, Gemeinden, BMW

THEMENLANDKARTE INFRASTRUKTUR

THEMEN UND VERANTWORTLICHKEITEN



INFRASTRUKTUR

FACHLICHE EINORDNUNG UND BEWERTUNG

- Die Ansiedlung des BMW-Werks in der Gemeinde Straßkirchen/Irlbach bringt Arbeitsplätze in großem Umfang in einen ländlich geprägten Auspendlerraum. Neben zahlreichen Chancen für die Gesamtregion, geht diese Ansiedlung insbesondere im Bereich der (sozialen) Infrastruktur und in Bereichen der Mobilität mit großen Anstrengungen einher, die von verschiedenen Akteuren auf Ebene der Landkreise, Städte, Gemeinden und seitens BMW zu leisten sind.
- Die **größten Herausforderungen** umfassen hierbei den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie Sicherung von Erreichbarkeit und Mobilität. Damit einhergehen insbesondere Sorgen der Bewohner der Ansiedlungsgemeinden hinsichtlich einer Zunahme des Verkehrsaufkommens. Ebenso führt die Notwendigkeit zum Ausbau der sozialen Infrastrukturen und die Herstellung zusätzlichen Wohnraums zu Grundsatzfragen im Bereich der Flächenbereitstellung, Nachverdichtung sowie Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit sozialer Angebote.
- Das Themengebiet der (sozialen) Infrastruktur ist geprägt von einer **übergreifenden räumlichen und inhaltlichen Tragweite**. Kein Akteur und keine Verwaltungseinheit kann dabei die Themen und Lösungen im Alleingang erarbeiten. **Interkommunale und übergreifende Ansätze** zwischen öffentlicher Hand und Unternehmen sind hierbei unabdingbar.
- **Infrastrukturen** und **öffentlicher Nahverkehr** müssen dabei über kommunale Grenzen gedacht und entwickelt werden. **Mobilitätsangebote** sollten in Abstimmung zwischen BMW und den öffentlichen Aufgabenträgern erstellt sowie umgesetzt werden.
- In der **Gestaltung logistischer Prozesse** für den Betrieb des Werks liegt die Verantwortung einer gelungenen Verkehrsführung bei BMW. Die kommunizierten Lösungsansätze im Routing der Zulieferer und der perspektivische Anschluss via Schiene sind hierbei sehr geeignete Maßnahmen. Eine Zunahme des Logistikverkehrs mit einer zusätzlichen Gewerbeansiedlung ist grundsätzlich nicht zu vermeiden – über das Evaluieren und Nachjustieren der werksseitigen Lösungen lässt sich hierbei das bestmögliche Ergebnis erreichen.
- Mit einer Vielzahl an Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Hand und des Unternehmens BMW werden alle relevanten Themen rund um die (soziale) Infrastruktur und Mobilität/Logistik abgedeckt. Zur Gewährleistung einer zielgerechten und bedarfsgerechten Umsetzung ist ein enger Austausch zwischen den Verwaltungseinheiten und BMW von zentraler Bedeutung.

UMSETZUNG – MAßNAHMEN IM ÜBERBLICK

KOMMUNIKATION / BETEILIGUNG

▪ **AKTIVE UND INTERKOMMUNAL ABGESTIMMTE ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG**

- Professionelle und kontinuierliche Prozessbegleitung im Bereich Öffentlichkeitsarbeit für Transparenz und aktive Beteiligung der Bevölkerung.
- U.a. regelmäßig aktualisierte Website, kombiniert mit Presseartikeln, Flyer-Einwürfen, Bürgerinfoabenden/-werkstätten.

▪ **DIALOG MIT LANDWIRTSCHAFT / PROGRAMM ZUR NUTZUNG NEUER WERTSCHÖPFUNGSPOTENZIALE IN DER LANDWIRTSCHAFT**

- Förderung neuer Wertschöpfungspotenziale durch Dialog Wirtschaft/Landwirtschaft/Verwaltung im Kontext Standort-/Flächenentwicklung.
- Prüfung Fördermöglichkeit für Öko-Modellregionsmanagement zur Stärkung regionaler Bio-Wertschöpfungsketten.

▪ **VERNETZUNG DER LOKALEN AUSBILDUNGS- UND FACHKRÄFTEOFFENSIVEN IN DER REGION**

- Verzahnung bestehender Initiativen zur Schaffung von Synergien und Verbesserung der Wahrnehmung der Region als attraktiver Arbeits- und Ausbildungsstandort.
- Gegebenenfalls Integration in Maßnahme „regionale Austauschplattform für Wirtschaftsförder-/Netzwerkinitiativen“).

MAßNAHMENTITEL

AKTIVE UND INTERKOMMUNAL ABGESTIMMTE
ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

ZEITHORIZONT

KURZFRISTIG

PRIORITÄT

HOCH

ENTWICKLUNGSZIELE

- Mitnehmen der Bevölkerung und der Interessensgruppen
- frühzeitige Kommunikation mit Bürgern im Zuge von Entwicklungsmaßnahmen
- Verbesserung der Zielgruppenansprache

BESCHREIBUNG

Die BMW-Ansiedlung und nachgelagerte Ansiedlungseffekte werden mittel- bis langfristig weitere Spannungen in der Bevölkerung auslösen. Vor diesem Hintergrund wird die Ansprache und das Mitnehmen der Bevölkerung weiterhin von zentraler Bedeutung sein. Eine zielgruppengerechte Ansprache – je nach Bevölkerungsgruppe / Altersgruppe – ist dabei von Wichtigkeit. Eine Prüfung der Notwendigkeit einer professionellen prozessbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit wird dabei empfohlen. Eine Agentur/ ein Büro mit Fokus auf Bürgerbeteiligung im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungsprozessen kann hierbei hilfreich sein.

Relevante Aspekte:

- Regelmäßige Bürgerbeteiligungsformate durch VG/Planungsverband für ein enges und regelmäßiges Einbeziehen der Bevölkerung → frühzeitige Kommunikation mit Bürgern im Zuge von Entwicklungsmaßnahmen.
- Professionelle prozessbegleitende Öffentlichkeitsarbeit: Prüfung Notwendigkeit Agentur/Büro (z. B. als Rahmenvertrag) - u. a. Homepage, regelmäßige Presseartikel, Bürgerwerkstätten im Zuge von Entwicklungsvorhaben.
- Regelmäßige Updates der aktuellen Maßnahmen: Je nach Bevölkerungsgruppe digital über Homepage bzw. physisch über Flyer-Einwurf.

ZIELGRUPPE

- Bürger, sonstige Interessensgruppen.

**FEDERFÜHRUNG UND ZU
BETEILIGENDE AKTEURE**

- Koordiniert durch Planungsverband bzw. mittelfristig durch einen interkommunalen Zweckverband Standort / Flächenmanagement und Verzahnung mit Maßnahmen durch BMW.

FINANZIERUNG

- Über Gemeindehaushalte bzw. Umlage im Falle eines Zweckverbandes zur Deckung des Finanzierungsbedarfs

GOOD-PRACTICE-BEISPIELE

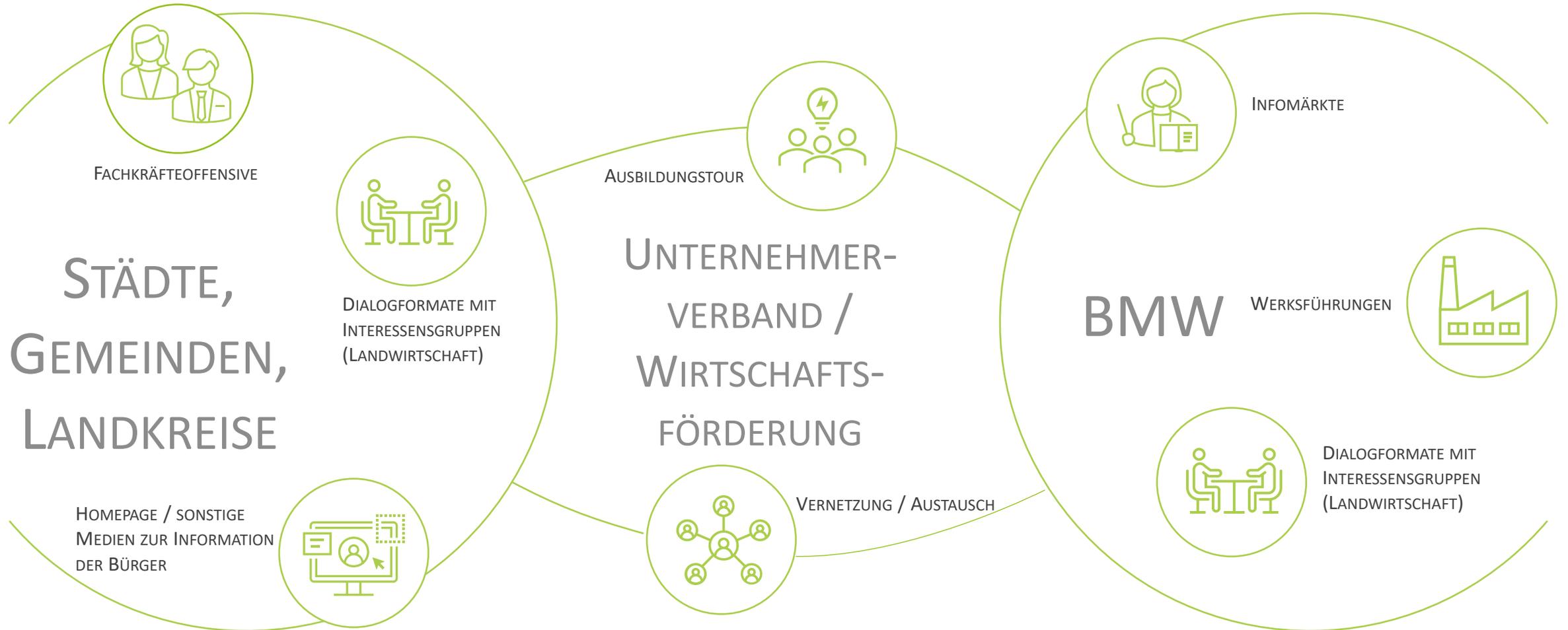
- [Hebertshausen](#): Homepage, in dem die Bürger über alle aktuellen Schritte mitgenommen werden (u.a. FAQs, Videos, Ideenwerkstatt, aktueller Planungsstand

MAßNAHMENTITEL PROGRAMM ZUR NUTZUNG NEUER WERTSCHÖPFUNGSPOTENZIALE IN DER LANDWIRTSCHAFT	ZEITHORIZONT MITTELFRISTIG	PRIORITÄT MITTEL
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Zielgruppengerechtes Mitnehmen der Interessensgruppen. • Vermeidung von Konflikten mit Interessensgruppen. 	
BESCHREIBUNG	<p>Aufgrund des Flächenbedarfs durch die BMW-Ansiedlung, inkl. nachrichtlichem Bedarf durch Zuzüge und dem perspektivischen Ausbau der Umgehungsstraße, ist ein Dialog mit der ansässigen Landwirtschaft unerlässlich. Baumaßnahmen sind frühzeitig an den örtlichen Bauernverband zu kommunizieren sowie Maßnahmen und Überlegungen hinsichtlich Flächentausche bzw. anderer Potenziale anzugehen.</p> <p>Relevante Schritte/Aspekte für die Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dialogformate/Runder Tisch, um Alternativen/Mehrwerte für ansässige Landwirtschaft zu identifizieren und zu diskutieren (u.a. neue Wertschöpfungschancen, Flächentausch,...). • Prüfung Förderprogramm "Öko-Modellregion" mit Öko-Modellregionmanagement zur Stärkung regionaler Bio-Wertschöpfungsketten und Förderung regionaler Produkte (ggf. angedockt an Regionalentwicklungsverein) • Perspektivisch ggf. BBV als Mitglied eines Unternehmerverbands, um im Austausch mit Industrie & Handwerk neue Wertschöpfungsmöglichkeiten (regionale Produkte/Kantinenversorgung, Flächentausch, etc.) zu prüfen. 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • BBV 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • VG Straßkirchen-Irlbach, BBV, Regionalentwicklungsverein Straubing-Bogen bzw. mittelfristig durch einen interkommunalen Zweckverband (+ Kammern). 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Über Gemeindehaushalte bzw. Umlage im Falle eines Zweckverbandes zur Deckung des Finanzierungsbedarfs Fördermöglichkeit durch Förderprogramm "Öko-Modellregion" (s. auch Ziele in LES 2023-2027) 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Ökomodellregion Stadt.Land.Augsburg • Ökomodellregion Passauer Oberland 	

MAßNAHMENTITEL REGIONALE AUSBILDUNGS- UND FACHKRÄFTEOFFENSIVE	ZEITHORIZONT KURZFRISTIG	PRIORITÄT MITTEL BIS HOCH
ENTWICKLUNGSZIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Vermeidung von Kannibalisierungseffekten / Gewinnung und Bindung von Fachkräften in der Region • Verzahnung der bereits vorhandenen lokalen / regionalen Maßnahmen 	
BESCHREIBUNG	<p>Aufgrund der nahezu Vollbeschäftigung in der Region wird es wichtig werden, Fachkräfte in die Region zu ziehen bzw. zu halten. Um einen Kannibalisierungseffekt zu vermeiden ist daher eine regionale Ausbildungs- und Fachkräfteoffensive in den Blick zu nehmen. In gemeinsamer Anstrengung zwischen der öffentlichen Verwaltung, der hiesigen Wirtschaft sowie der Bildungs- und Hochschullandschaft gilt es die bereits vielseitig bestehenden (lokalen) Initiativen zu vernetzen und auszubauen</p> <p>Relevante Schritte/Aspekte für die Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fachkräfte- und Ausbildungsinitiative als zentrales Handlungsfeld im Rahmen eines interkommunalen Zweckverbands • Verzahnung der bereits vorhandenen Maßnahmen (u.a. Ausbildungstouren, Messen, etc.) → Zusammenarbeit der Wirtschaftsförderungen / Kammern für überregionale Maßnahmen • Weiterführung der bereits angestoßenen Maßnahmen seitens BMW (Werksführungen, etc.) 	
ZIELGRUPPE	<ul style="list-style-type: none"> • Auszubildende, Schüler, Studierende, Fachkräfte 	
FEDERFÜHRUNG UND ZU BETEILIGENDE AKTEURE	<ul style="list-style-type: none"> • Kammern / Wirtschaftsförderung der Landkreise / Agentur für Arbeit / interkommunaler Zweckverband 	
FINANZIERUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Anteilige Personalstellen bei IHK Niederbayern / Agentur für Arbeit / Wirtschaftsförderung der Landkreise 	
GOOD-PRACTICE-BEISPIELE	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbildungstour Miesbach • Roadshows in Unternehmen im Chiemgau • Ausbildungskompass Pfaffenhofen a. d. Ilm • Welcome Service Center Roth • Welcome Service Region Stuttgart 	

THEMENLANDKARTE KOMMUNIKATION & BETEILIGUNG

THEMEN UND VERANTWORTLICHKEITEN



KOMMUNIKATION / BETEILIGUNG

FACHLICHE EINORDNUNG UND BEWERTUNG

- **Ausgangsbasis:** Der Bürgerentscheid für die BMW-Ansiedlung zeigt, dass sich die Mehrheit der Bürger für eine Ansiedlung ausgesprochen hatte. Auch die zwei Infomärkte, veranstaltet durch den Planungsverband, wurden gut aufgenommen. Dies bestätigt, dass ein transparenter Prozess und offener Dialog mit Bürgern und Interessensgruppen von Wichtigkeit ist.
- Das Handlungsfeld „Kommunikation/Beteiligung“ verdeutlicht mit den genannten Maßnahmenempfehlungen, dass
 - a) wichtige **Kommunikationsaufgaben** im Kontext des weiteren Ansiedlungsprozesses zu leisten sind und die richtigen Kanäle für eine zielgruppen-gerechte Ansprache von Notwendigkeit sind (u.a. Homepage, Flyer-Einwurf, Dialogformate mit Interessensgruppen, Fachkräfteoffensiven für Schüler und Studierende) und
 - b) es hierbei einer **gemeinde- und kreisübergreifenden Abstimmung sowie Verzahnung** angesichts diverser bereits vorhandener Maßnahmen bedarf – mit dem Ziel, gemeinsame Kräfte zu bündeln und zu vernetzen.
- Im Rahmen des Werkstattgespräches wurden bereits viele schon stattfindende Formate bezüglich Fachkräfteoffensiven sowie Informationsformate für Bürger identifiziert und zusammengetragen. In gemeinsamer Anstrengung zwischen der öffentlichen Verwaltung, hiesigen Wirtschaft sowie Bildungs- und Hochschullandschaft gilt es die **bereits bestehenden (lokalen) Fachkräfteinitiativen zu vernetzen und auszubauen**.
- Die Umsetzung der Maßnahmen wird einen kurz- bis mittelfristigen Zeitrahmen erfordern und sollte die komplette Ansiedlungsphase hinweg umgesetzt werden (mind. bis 2035). Mit der im Handlungsfeld 1 vorgeschlagenen **interkommunalen Zusammenarbeit** werden die Weichen für eine enge, vertrauensvolle Abstimmung zwischen den Gebietskörperschaften, der Bezirks- und Landesregierung sowie weiterer Stakeholder (u.a. BMW, Wirtschaftskammern, Branchenverbände, Agentur für Arbeit) gelegt (*siehe auch Handlungsfeld 1*). Neben Planungs- und Genehmigungsaufgaben kann in diesem Zusammenschluss auch **eine gemeinsame Kommunikations- und Marketingstrategie** investiert werden.
- Aus Sicht von Drees & Sommer wird eine entsprechende Agentur / Büro für die Umsetzung einer professionellen prozessbegleitenden Öffentlichkeitsarbeit empfohlen.

01 Management Summary

02 Auftrag und Zielsetzung

03 Bestandsaufnahme – Wie sich die Ist-Situation darstellt

04 Entwicklungschancen/-risiken und -szenarien – Wie sich die Situation in Zukunft darstellt

05 Handlungsfelder für die strategische Standort- und Regionalentwicklung

06 Umsetzung - Maßnahmen

07 Fazit

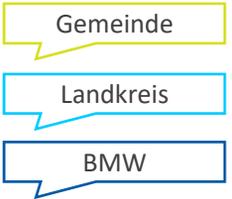
08 Anhang



INHALT

UMSETZUNGSPLAN

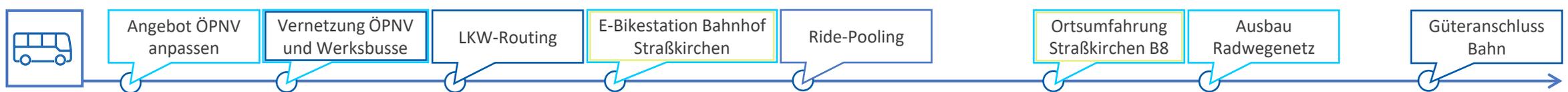
Zentrale Themenbereiche nach Handlungsfeldern und die nächsten Schritte / Maßnahmen im Überblick



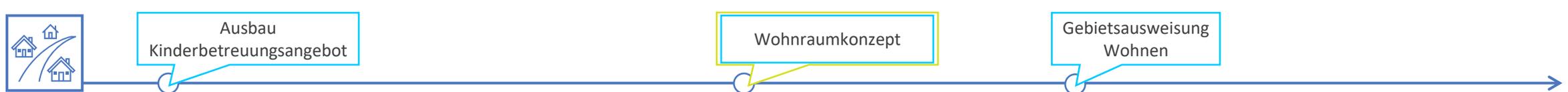
Interkommunale Zusammenarbeit / Standortmanagement



Infrastruktur - Mobilität



Infrastruktur – Wohnen und Soziales



Kommunikation / Beteiligung



SCHLUSSBEMERKUNG

Zentrale Botschaften für die Nachverfolgung und weitere Umsetzung

- Die im Raumentwicklungs- und Mobilitätsgutachten dargelegten Entwicklungsherausforderungen machen nicht an Gemeinde- und Landkreisgrenzen halt, weshalb die erfolgreiche Umsetzung der gutachterlichen Handlungsempfehlungen maßgeblich von der Zusammenarbeit unterschiedlicher öffentlicher und privater Akteure abhängt. Die Ansiedlung des BMW-Werks kann damit zu einem „**Entwicklungsmotor**“ nicht nur für den engeren Standortraum, sondern für die gesamte Region werden.
- Übergeordnetes Ziel sollte sein, kommunale Ressourcen, Planungen und Investitionen in Infrastruktur und Daseinsvorsorge ausgewogen im Sinne einer integrierten Kommunal- und Regionalentwicklung zu schultern, um Synergien für alle beteiligten Akteure zu erzielen. Den bereits vollzogenen **Schulterschluss der Gemeinden und Landkreise** im Zuge der Gutachtenerstellung (als Projektbeirat) gilt es nun fortzuführen und organisatorisch weiterzuentwickeln – ob als Zweckverband oder in Form einer Arbeitsgemeinschaft bzw. Steuerungsgruppe. Flankierend wird die strategische und projektbezogene Abstimmung mit den übergeordneten Verwaltungsebenen, der regionalen Wirtschaft (u.a. BMW, KMUs) sowie weiterer Stakeholder (u.a. Branchenverbände, Kammern, Hochschulen) wichtig sein.
- Im Rahmen der weiteren Kooperation werden die vorgeschlagenen Maßnahmen in abgestimmter Form geplant und umgesetzt werden können. Nicht immer werden alle beteiligten Gebietskörperschaften gleichermaßen betroffen und involviert sein. Für alle dargelegten Maßnahmen im Gutachten werden konkrete Vorschläge für die Umsetzung, inkl. federführender und unterstützender Akteure, gemacht. Einige im Gutachten formulierte Maßnahmen begründen **weiteren Untersuchungsbedarf in Form konzeptioneller und organisatorischer Vertiefung**. Dies betrifft u.a.:
 - die Organisation eines geeigneten interkommunalen Kooperationsmodells für das Standort- und Flächenmanagement,
 - die inhaltlich-strategische Unterfütterung der Kooperationsform, u.a. in Form eines Masterplans Standortentwicklung oder eines interkommunalen Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes sowie durch Beantragung einer Regionalmanagement-Förderung,
 - die mittelfristige Entwicklung eines regionalen Wohnraumkonzeptes in Vorbereitung auf eine Flächen- bzw. Gebietsausweisung,
 - die Fortführung einer begleitenden professionellen Kommunikationsarbeit, z. B. in Form eines Rahmenvertrags.

01 Management Summary

02 Auftrag und Zielsetzung

03 Bestandsaufnahme – Wie sich die Ist-Situation darstellt

04 Entwicklungschancen/-risiken und -szenarien – Wie sich die Situation in Zukunft darstellt

05 Handlungsfelder für die strategische Standort- und Regionalentwicklung

06 Umsetzung - Maßnahmen

07 Fazit

08 Anhang



INHALT

01 Auswertung Standort-/ Regionalanalyse

02 Synopse Interviews

03 Dokumentation Werkstattgespräch



ANHANG



**UNITING
OPPOSITES
TO CREATE
A WORLD
WE WANT
TO LIVE IN**

**DREES &
SOMMER**