

# J A ~~◯~~ zu Freising



**NEIN** zu  
**GIGANTISMUS**



Informationen zum Bürgerentscheid  
am 9. Oktober 2016

# Unverantwortlich

## Abwägung zu Lasten der Bürger

### Schutz der Bevölkerung: Gegenüber Flughafen fordernd, im Stadtgebiet egal?

Wo die Stadt Freising aus gutem Grund vehement gegen eine 3. Bahn auftritt und für Lärmschutz und Vermeidung von Schadstoffen kämpft, sollte ihr dies auch im eigenen Stadtgebiet, besonders für die Lerchenfelder, genauso wichtig sein.

Man kann ein Projekt wie Transgourmet nicht isoliert betrachten. Das wird den realen Gegebenheiten nicht gerecht. Vielmehr müssen unterschiedliche Belastungsfaktoren erkannt und bewertet werden. Lärm – Schadstoffe – Verkehr, pro Projekt betrachtet, mögen zwar den gesetzlichen Rahmenbedingungen genügen, die Summe aller Verursacher aber wird als enorme Dauerbelastung empfunden, die die Lebensqualität massiv beeinträchtigt und mit Sicherheit negative gesundheitliche Folgen haben wird.

Der Stadtteil Lerchenfeld ist durch den Flughafen, die Autobahn A92 und den Südring bereits stark belastet. Die Ansiedlung von Transgourmet mit dem damit einhergehenden schlagartig steigenden Schwerlast-Verkehr würde diese Probleme nicht nur mengenmäßig, sondern auch zeitlich ausdehnen: Die letzten verbliebenen Ruhephasen in der Nacht und am Wochenende wären dann passé. Parkende LKWs



würden sich noch rücksichtsloser in die Wohngebiete des gesamten Stadtgebietes verteilen.

Und selbst die Schadstoffbelastung würde sich nochmals verschärfen, besonders bei den gefürchteten Stickoxiden und Ultrafeinstäuben. Paradoxiertweise in einer Zeit, in der sich die Republik gerade intensiv über die Auswirkungen manipulierter Dieselmotoren sorgt. Und Transgourmet wäre wohl erst der Anfang, denn es sind bereits weitere Großlogistiker im Gespräch.

Wenn man also mit solchen Belangen verantwortungsvoll umgehen will, dann muss man Lärmschutz, Nachtruhe und Schadstoffvermeidung auch entsprechend Vorrang geben und nach besseren Lösungen suchen.

Lerchenfeld und die gesamte Stadt Freising haben mehr Schutz verdient!



„Die Ruhekerzeiten zwischen 24 und 6 Uhr früh müssen tabu bleiben!“

*Dr. agr. Reinhard Kendlbacher, Geschäftsführer i. R. engagierter Startbahngegner Freising – Lerchenfeld*

# Unerträglich

## Schwerlastverkehr beeinträchtigt die Gesundheit – nicht nur durch Lärm

Verkehrslärm gilt als ein besonders gravierendes Umweltproblem in der Europäischen Union. Lärm beeinträchtigt das tägliche Leben an der Schule, bei der Arbeit, zu Hause und in der Freizeit. Er verursacht Schlafstörungen, Hörschäden und führt zu Herz-Kreislauferkrankungen. Als die Stadt Freising vor vielen Jahren ihren Flächennutzungsplan für die Clemensänger dahingehend gestaltete, dass dort keine Logistikunternehmen angesiedelt werden sollten, lagen die Gründe dafür auch darin, dass solche Firmen ein erhebliches Aufkommen an Schwerlastverkehr und damit Lärm verursachen.

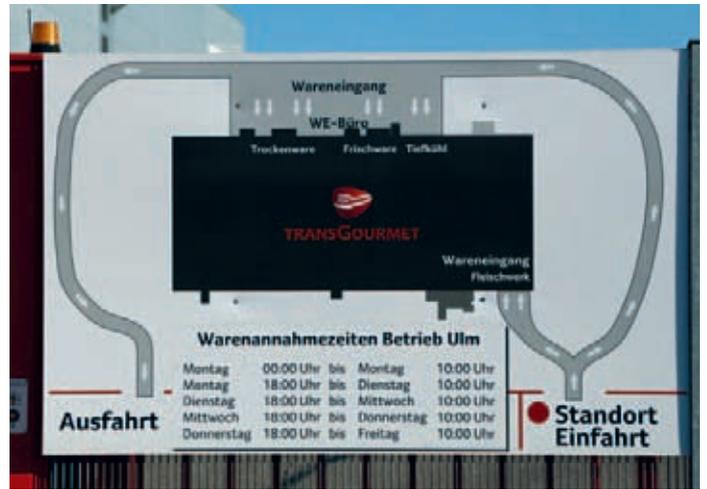


Lärm macht krank

Der Betrieb der hier diskutierten Firma für Food-Logistik bedeutet Anlieferung und Verteilung von Waren durch Lastzüge vor allem nachts und in den frühen Morgenstunden. Dies führt für die Bewohner des südlichen Stadtteils Lerchenfeld zu einer zusätzlichen Belastung durch Verkehrslärm, haben sie doch schon die Autobahn und den nahen Großflughafen vor der Nase. Auch wenn gesetzliche Lärmgrenzwerte eingehalten werden: Dauerlärm oder auch Einzelschallereignisse – gerade in der Nacht – hält keiner unbeschadet aus!

München hat den LKW-Durchgangsverkehr aus gutem Grund ausgesperrt: Nur so kann die Stadt die Schadstoffbelastung senken. Die Stadt Freising, die auf der einen Seite den teuren Weiterbau einer Tangente betreibt, um damit den Verkehr aus dem Siedlungsbereich herauszuhalten, will ihn auf der anderen Seite ohne Not wieder hereinlassen. Ohne Rücksicht auf die Gesundheit ihrer Bürger.

Zusätzlicher LKW-Verkehr mit all seinen Nebenwirkungen entsteht natürlich nicht nur für Lerchenfeld, sondern auch auf allen Zubringerstraßen. Denn irgendwo kommen sie ja auch her, die Fahrzeuge, und



Betriebszeiten am Standort Ulm

irgendwo müssen sie auch hin. Doch vor allem die Wohnqualität in der Nachbarschaft würde wohl stark beeinträchtigt werden. Straßenränder werden dort gerne – vornehmlich nachts und übers Wochenende – als Stellplätze für schwere Lastzüge missbraucht. Was die Bebauungsplan-Änderung angeht, hätte man etwas mehr Fingerspitzengefühl erwarten können. Geht es hier doch um nicht gerade wenige Bürger, die direkt betroffen sind oder an den Straßen im Einzugsgebiet leben.



„Wieviele Lärmquellen wollen wir uns noch in unsere Stadt holen?“

Susanne Heinrich  
Verkehrsclub Deutschland (VCD)  
Freising – Vötting

# Unmöglich

## Auch Natur und Umwelt erleiden durch das gigantische Projekt Schaden

Es sind gewaltige Dimensionen, die durch die Ansiedlung von Transgourmet in den Clemensärgern entstehen sollen. Allein 25 000 Quadratmeter Grundfläche braucht der Foodlogistiker, um seine monströse Halle dort hinzustellen. Das hat nicht nur starke Auswirkungen auf das Stadtbild, sondern auch auf Natur und Umwelt.

In Nachbarschaft zu dem Projekt befindet sich das Natur-Denkmal „Quellkomplex Lohmühlbach“. Die Lohmühlbachquelle ist eine der letzten verbliebenen artesischen Quellen des Moorgürtels, der sich von Dachau bis Moosburg erstreckt. Sie stellt eine Einzigartigkeit dar, die durch die bestehende Entwicklung schon jetzt stark belastet ist: Die Quellschüttung ist geringer und stärker schwankend. Durch die Versiegelung großer Flächen dürfte sich diese Belastung weiter verstärken. Erheblich negative Auswirkungen auf Grund- und Oberflächenwasser sind anzunehmen. „Ausgleichbar“ ist eine solche Quelle nicht.



Durch die Dimension des Projekts wird sich das Gesicht Freising verändern, es bekommt eine Narbe. Diese negative Wirkung ist entlang der Bundesstraße 11 an den dort stehenden Logistikhallen bei Neufahrn und Langenbach erkennbar, obwohl diese Bauwerke kleiner sind als die in Lerchenfeld geplante Halle.



Eine echte Eingrünung ist bei einem Gebäude in solchen Dimensionen nicht mehr möglich, sie wäre nichts anderes als „green washing“.

Die Stadt Freising war bisher eine letzte positive Bastion im Gewerbebereich, der sich zwischen München und Landshut hinzieht. Nun soll ein Bauwerk möglich gemacht werden, das den Gesamt-Eindruck der Stadt negativ verändert.

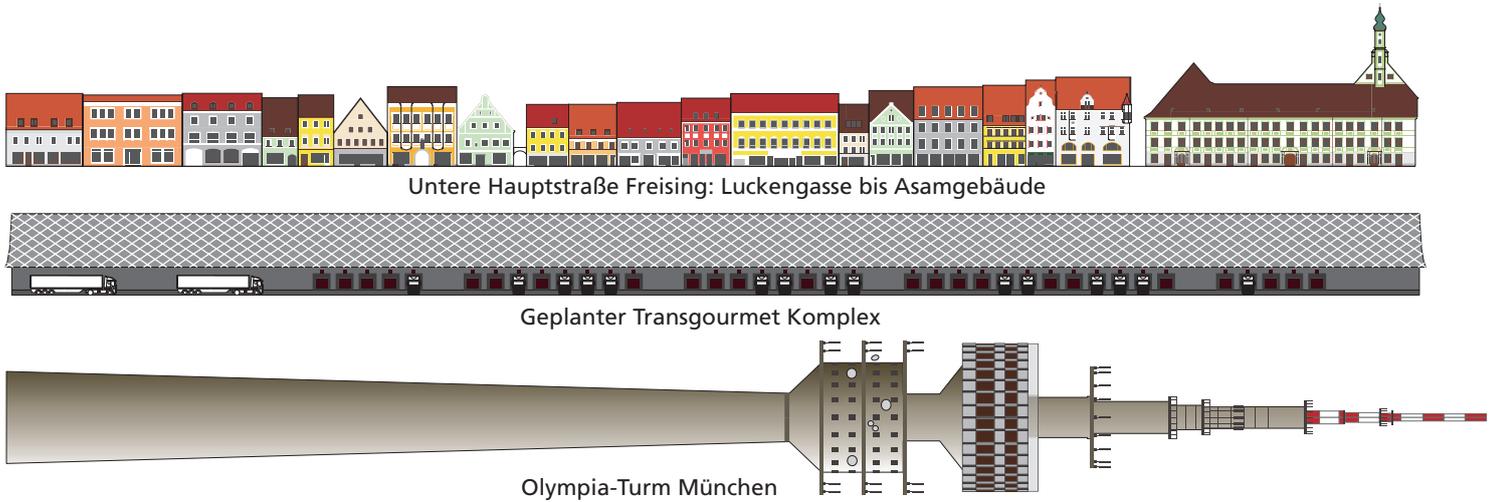
Freising, besonders der Süden, ist bereits stark belastet. LKW-Verkehr, Lärm und Dreck soll nun auch in Zeiten fließen, in denen es bisher noch verhältnismäßig ruhig und frei von Fluglärm war – sonntags und ab 4 Uhr morgens. Dabei gibt es keine zwingenden Gründe, diese Nachteile in Kauf zu nehmen, da der bestehende Bebauungsplan eine Entwicklung des Gewerbegebietes ermöglicht.



„Dieser Gigantismus ist weder für die Menschen noch für die Umwelt verträglich.“

Dr. Christian Magerl  
Kreis-Vorsitzender BUND Naturschutz Freising  
Freising – Neustift

# Überzogen



## Baukörper und Flächenverbrauch widersprechen allen vernünftigen Vorgaben

Gigantisch ist das vorgesehene Bauvorhaben von Transgourmet in seiner Länge und Breite und damit im gesamten Bauvolumen. Gigantisch ist deshalb auch der Flächenverbrauch, der den Zielen der Landesplanung deutlich widerspricht, diesen Verbrauch im Freistaat erheblich zu reduzieren.

Gigantisch erscheint auch die Kehrtwende, die unsere Stadt zu ihren eigenen Vorgaben gemacht hat, nämlich keine Transportunternehmen zuzulassen und einen allseits hoch gelobten Architekten-Wettbewerb auch in Form eines Bebauungsplans umzusetzen. Auch wenn es für die Stadt verlockend sein mag, schnell an eine große Geldsumme zu kommen, lehnen wir aus städtebaulichen Gründen und im Interesse langfristigen Denkens dieses Vorhaben ab.

Die gültige Planung war für ein Industriegelände verhältnismäßig kleinteilig und daher geeignet, verschiedene Sparten aufzunehmen.

Ein einziger Betrieb birgt immer die Gefahr, stark oder völlig auszufallen. Branchenmix gibt sicher langfristig mehr und sicherere Einnahmen für die Stadt (warum haben wohl andere Kommunen bei Transgourmet abgewunken?).

Das Nord-Süd-strukturierte Wettbewerbsergebnis der „gebauten Landschaft“ von Professor Herzberger wird völlig verlassen. Die Durchgrünung, die wesentlicher Grund für die Aufstellung eines Bebauungsplans war, wird nicht mehr möglich.

277 mal 91 Meter – das ist von der Luckengasse bis zum Asamsaal mal der Länge der Sporrergasse. Und West-Ost-gelagert: Das sprengt den ortsplanerischen Rahmen, auch den von Lerchenfeld!

Auch die vom Gestaltungsbeirat jetzt gelobten Verbesserungsvorschläge mit einem „Gitter über allem“ ändern doch nichts an der grundsätzlichen völligen Maßlosigkeit. Sie sind nichts weiter als ein „Mäntelchen“, mit dem die Projektgegner besänftigt werden sollen.

Gigantisch – das bedeutet in diesem Fall: alles weit überzogen.



„Ein Monstrum,  
das den Rahmen sprengt“

Norbert Zanker  
Stadtheimatpfleger, Kreisbaumeister a. D.  
Freising – Innenstadt

# Unmäßig

## Hochwertiges Gewerbe, wie es sich die Stadt zum Ziel setzt, sieht anders aus

Die Zielsetzung der Stadt Freising in Sachen Gewerbe ist eigentlich unmissverständlich. Im Stadtentwicklungsplan 2030, den der Stadtrat einstimmig beschlossen hat, heißt es dazu: „Neuansiedlungen sollen sich vorwiegend mit der Zielsetzung der Clusterbildung, insbesondere auf die Schwerpunkte Biotechnologie, Maschinenbau und Elektrotechnik, Getränke- und Brauereiwesen sowie Molkereiwesen, beziehen.“

breit und 16 Meter hoch – brechen alle Maßstäbe. Eine Durchgrünung ist damit nicht mehr möglich. Mit einem solchen Magneten für Gewerbeansiedlungen würde die Stadt ein falsches Signal setzen und damit nur weitere Nachfragen von Speditionen anheizen. Der hochwertige Gewerbebestandort Clemensänger würde mit dem Logistiker auf das Niveau eines Autobahngewerbegebiets „in der Pampa“ heruntergezogen,



Und weiter: „Die aktive Bestandssicherung, d.h. Verlagerung und Erweiterung der Bestandsbetriebe innerhalb des Stadtgebietes, ist als wichtige Aufgabe der kommunalen Wirtschaftsförderung zu verstehen.“

Der gültige Bebauungsplan Clemensänger Ost ermöglicht genau diese klar definierten Ziele eines flexibel nutzbaren Gewerbe- und Büroparks. Ein städtebaulich vertretbares Maß der Gebäude, gegliedert durch Grünflächen, sowie die Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz und den Öffentlichen Nahverkehr sind dort vorgegeben. Die vorgesehene Durchgrünung ist großzügig: 17 Meter breite Wiesenstreifen mit Bäumen, Versickerungsmulden, Ausgleichsflächen sowie begrünte Dächer. Die parallel angeordneten durchgängigen Grünstreifen in Nord-Süd-Richtung sollen den nächtlichen Zustrom von Frischluft ermöglichen, was für das Stadtklima vorteilhaft ist.

Die überdimensionierten Ausmaße einer Halle, wie für Transgourmet geplant – 277 Meter lang, 91 Meter

gen, Wohngebiete und Stadtbild würden erheblich beeinträchtigt.

Der Kurswechsel in der Gewerbepolitik zugunsten einer Ansiedlung von großen Logistikunternehmen verhindert einen vielfältigen Branchenmix und führt zu einer Benachteiligung mittelständischer Betriebe.



Derzeit gültiger Bebauungsplan



„Für einen hochwertigen, durchgrünerten Gewerbe- und Büropark Clemensänger!“

*Dr.-Ing. habil. Charlotte Reitsam,  
Landschaftsarchitektin, Stadträtin Bündnis 90/Die Grünen  
Freising-Neustift*

# Überflüssig

## Der Grundstücksverkauf an Transgourmet hat nichts mit strategischer Finanzpolitik zu tun

„Liquide sein“ – das bedeutet, seine Vermögenswerte so zu organisieren, dass man zum richtigen Zeitpunkt freie Geld-Mittel in der jeweils erforderlichen Höhe zur Verfügung hat. Man ist also flüssig. Für die Stadt Freising heißt das: Da Wertpapiere und Gold dafür ausscheiden, sind Immobilien umso bedeutsamer. Eine Kommune hat in ihrem Anlagevermögen natürlich gezielt freies Bauland. Einerseits um die regionale Wirtschaft mit Gewerbeflächen bedienen zu können, andererseits aber natürlich auch, um zum richtigen Zeitpunkt liquide zu sein.



Nachhaltige Gewerbeansiedlung: Schritt für Schritt

Die Frage nach dem „richtigen Zeitpunkt“ ist seit Einführung der Negativzinsen noch entscheidender geworden. Falsch gehobene Liquidität wird für Anleger – und dazu zählen auch Kommunen – neuerdings sogar zum Risiko. Freising erstickt momentan förmlich an seiner Liquidität. Über 70 Millionen Euro befinden sich aktuell (Stand: Juli 2016) in den Rück-

lagen und dafür muss die Stadt seit kurzem sogar Strafe (Negativzinsen) zahlen: immerhin einige Hunderttausend Euro pro Jahr!

Angeblich soll der Verkaufserlös für das Transgourmet-Grundstück 20 Millionen Euro betragen. Der genannte Betrag ist zu hoch gegriffen, weil ein Teil des benötigten Gebietes Privateigentümern gehört. Tatsächlich wird die Stadt einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag bekommen. Ihr Investitionsbedarf für anstehende Großprojekte (Westtangente, Asam-Sanierung, Neugestaltung der Innenstadt, neues Kombibad und Pflichtaufgaben, vor allem im Schulbereich) wird wohl bei mindestens 150 Millionen Euro liegen.

Auf den ersten Blick wäre es plausibel, jetzt schnell die Rest-Flächen in den Clemensängern zu Geld zu machen. Doch der kurzfristige Liquiditätserlös durch den Verkauf würde nicht einmal zehn Prozent des Gesamtbedarfs decken. Warum aber dann den Rest des Tafelsilbers in unserem nachhaltig entwickelten Gewerbegebiet ausgerechnet an einen Großlogistiker mit LKW-Verkehr rund um die Uhr verschern? Wo doch die städtischen Vermarktungsaktivitäten in den Clemensängern während der letzten sechs Jahre gar nicht schlecht gelaufen sind.

Momentan hat die Stadt Freising definitiv keinen Liquiditätsbedarf. Ohne sich bis über beide Ohren neu zu verschulden, kann das immense städtische Projektportfolio sowieso nur langfristig abgearbeitet werden. Der Verkauf an den Großlogistiker wäre also mehr Risiko denn Chance: politischer Aktionismus eben.



„Viel Risiko,  
wenig Chancen“

Ulrich Vogl  
Finanz- und Liegenschaftsreferent des Freisinger Stadtrates  
Freising-Nord



# Bürgerentscheid am 9. Oktober 2016



Sag **JA** ~~X~~  
zu Freising

#### Herausgeber:

V.i.S.d.P.

Jürgen Weichert, Carl-Orff-Str. 29, 85356 Freising

Namentlich gekennzeichnete Beiträge können sich von der Meinung des Herausgebers unterscheiden.

Layout:

A. Habermeyer, Sascha Marterer (Titelseite, Grafiken)

Textredaktion:

Günther Knoll

Bildnachweis:

Open StreetMap & Contributors, Bund Naturschutz, K.H. Häberle, M. Kelnhofer, S. Marterer, M. Roth, W. Söldner

Druck:

regionale Druckerei

#### Unterstützer:

