



BUND
Naturschutz
in Bayern e.V.

Landesverband Bayern
des Bundes für Umwelt-
und Naturschutz
Deutschland e.V.

Pettenkoferstr.10 a/l
80336 München
Tel. 089 548298-63
Fax 089 548298-18

fa@bund-naturschutz.de
www.bund-naturschutz.de

BUND Naturschutz in Bayern e.V. · Pettenkoferstr. 10 a/l · 80336 München

Stadt Freising
Obere Hauptstraße 2
85354 Freising

Per E-Mail: zPE-bauleitplanung@freising.de
Das Original folgt mit der heutigen Post.

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht
Unser Zeichen (22/2025)
Datum 25.04.2025

**Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“
und 41. Änderung des Flächennutzungsplans
Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB
Stellungnahme des Bund Naturschutz nach gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB**

Stellungnahme des BUND Naturschutz in Bayern e. V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Bund Naturschutz (BN) nimmt zu o.g. Verfahren wie folgt Stellung:

Der BN lehnt das Vorhaben wg. nicht ausreichender Planrechtfertigung, der zu erwartenden Verkehrszunahme in der Luft und auf der Straße, der damit verbundenen Verschlechterung der Lufthygiene, den Belastungen für Schutzgüter der Natur und Umwelt und die Abkehr von den Zielen und Grundzügen des Bebauungsplanes des BPl 88 („Landschaftsentwicklung Freising Süd / Hallbergmoos Nord“) ab und erhebt Einwendungen.

Begründung:

1. Nicht ausreichende Planrechtfertigung

Die Planungsziele sind unrealistisch, haben keinen Bedarfsnachweis und rechtfertigen in der Abwägung nicht die damit verbundenen Nachteile und Kosten für die Stadt Freising. Das Projekt ist allein deswegen zu versagen.

Die Begründung, dass ein attraktives Konzert- und Kongresszentrum für den Großraum München errichtet werden soll, spricht für einen Standort in der Stadt München und nicht abseits der Metropole („Arena in the Meadows“ lt. Eigenwerbung). Es steht im Widerspruch zur Haltung der Stadt München, die dieses Projekt nicht befürwortet und ihr Angebot als ausreichend erachtet.

Die angegebenen Ziele für die Stadt Freising - „Stärkung der Stadt Freising“ sind nicht begründet und in weiten Teilen auch nicht nachvollziehbar, da das Defizit an lokalen Kultureinrichtungen kaum außerhalb der Stadt erreichbar ist. Für größere Veranstaltungen ist das sehr große Angebot in München in ähnlicher Weise gut erreichbar. Bei dem bestehendem bzw. geplante Angebot vor Ort dürfte kaum ein Besucher die Gastronomie in Freising nutzen.

Da ein Betriebskonzept nicht beiliegt, kann nicht abschließend geklärt werden, wie groß die Auswirkungen letztendlich werden sollen. Man muss deshalb auch von einem „Worst-case-Szenario“ in Bezug auf die negativen Auswirkungen ausgehen.

2. Es fehlt eine vertiefte Betrachtung der überregionalen Auswirkungen

Für Vorhaben in dieser Größenordnung ist üblicherweise ein Raumordnungsverfahren erforderlich. Dies wird mit einem lapidaren Satz weggewischt: *„Die Prüfung und Gewichtung dieser Kriterien ergeben in der durchgeführten Gesamtschau, dass es sich bei dem Vorhaben nicht um ein überörtlich bedeutsames Vorhaben handelt.“*

Ein Vorhaben dieser Größe und dieser Auswirkungen bedarf unseres Erachtens zwingend ein ROV und eine UVP. Entsprechend dem UVPG mit der Liste der UVP-pflichtigen Vorhaben müsste dieses Vorhaben im Außenbereich mindestens eine allgemeine Vorprüfung erfolgen. Allein das Hotel bedürfte diese schon. In Summe des Gesamtvorhabens erscheint eine UVP als zwingend erforderlich. Diese sollte erstellt werden.

Es wird nicht erläutert, wie die Ziele des bestehenden Bebauungsplans Nr. 88 - Erhalt des Landschaftsraumes zwischen Flughafen und der Stadt Freising als wichtiges Ziel gesichert werden soll.

3 Förderung Flugverkehr

Die zu erwartende Steigerung der Flugbewegungen durch die Veranstaltungen liefert Argumente für eine 3. Bahn. Nach dem erfreulichen Rückgang der Belastung, weil der innerdeutsche und der Geschäfts-Flugverkehr deutlich abnimmt, würde das Vorhaben zu mehr Flugzeugbewegungen führen. In den Unterlagen finden sich keine belastbaren Aussagen zu der erwartenden Zunahme an Flugbewegungen. Dies ist nachzuholen.

„Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Luftverkehr wurden im Gesamtverkehrsgutachten betrachtet. Die darin zugrunde gelegten Quellen des Besucheraufkommens lassen erwarten, dass nur ein geringer Teil der Besucher des Vorhabens per Flugzeug anreisen wird. Es liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass diese Anreisen zu zusätzlichen An- und Abflügen auf dem Flughafen München führen werden. Vielmehr werden diese An- und Abreisen im Rahmen des bestehenden regulären Flugplans des Flughafens München abgewickelt.“ (Begründung der Stadt Freising, S. 17).

Selbst die FMG (S. 5 der Stellungnahme der FMG) sieht dies anders: „Gerade bei Großveranstaltungen wie z.B. Konzerten weltbekannter Künstler oder großer Konferenzen setzt sich das Publikum zu einem nicht unerheblichen Teil aus internationalen Gästen bzw. Teilnehmern zusammen.“ Womit klar ist, dass mit einer erheblichen Steigerung beim Luftverkehr zu rechnen ist.

Im Verkehrsgutachten geht man von sehr zweifelhaft geringen Zahlen von Fluggästen aus. Aussagen zur Zunahme von Flugbewegungen fehlen. So zitiert das Freisinger Tagblatt den Stadtrat Vogl: ...“haben Experten errechnet, dass bei voller Auslastung der Halle etwa 1500 Menschen mit dem Flugzeug kommen. „Selbst, wenn – wie im Gutachten unterstellt– nur 15 Prozent mit dem Flieger anreisen würden, führt dies zu bis zu einer Million zusätzlicher Flugpassagiere und natürlich zu einer entsprechenden Zunahme an Flugbewegungen um bis zu zwei Prozent“, sagte Vogl.“

Tatsächlich sieht es bei großen Konzert-Veranstaltungen deutlich drastischer aus, wie Klimaschützer recherchierten:

„...Konzert Adele. Diese Gruppe (Anm.: der Fluggäste) 24,3% der Konzertbesucher kamen mit dem Flugzeug) verursachte über 77 Prozent der gesamten Emissionen der Anreise. Besonders auffällig ist, dass 92 Prozent dieser Reisenden ausschließlich für die Veranstaltung mit dem Flugzeug angereist sind. Die Diskrepanz zwischen der Anzahl der Flugreisenden und ihrem überproportionalen Anteil an den Gesamtemissionen verdeutlicht die gravierenden Umweltauswirkungen des Flugverkehrs.“ (Umweltdialog 9/2024).

Ähnliche Zahlen mit oft noch mehr Fluganteilen wurden bei anderen Groß-Konzerten gezählt. Es ist auch zu erwarten, dass gerade bei internationalen Kongressen ein Großteil der Teilnehmer mit dem Flugzeug anreist.

Die Folge:

Die Belastung durch Flugverkehr steigt und damit auch Lärm, Ultrafeinstaub etc. Es ist zu befürchten, dass nach Groß-Veranstaltungen auch die Nachtflüge zunehmen werden. Das ist nicht bilanziert und muss nachgeholt werden.

4. Förderung Straßenverkehr

Die Verkehrsinfrastruktur auf den öffentlichen Straßen muss zusätzlich auf Kreis- und damit auch Stadtkosten ausgebaut werden.

Das betrifft insbesondere die große Kreuzung an der B301 / Freisinger Allee und einige Ampelanlagen.

Der Bebauungs-Plan geht zudem von folgenden unrealistischen Annahmen aus, damit es „nur“ die aufgezeigten Engpässe gibt:

- Doppelnutzung Parkverkehr mit FMG-Parkhaus.

Ca. 3400 von 4700 Parkplätzen sollen in dem bei Bedarf angeblich leerstehenden FMG-Parkhaus untergebracht werden. Es gibt jedoch weitgehend Rund-um-die-Uhr-Betrieb. Es ist zudem davon auszugehen, dass die FMG ihr Parkhaus auch selbst nutzt und nicht nur Abendveranstaltungen am MUCcc stattfinden.

- Im Verkehrsgutachten heißt es „...Hauptverkehr ist erst (nach 19:00 Uhr), wenn der Berufsverkehr auf der B301 schon vorbei ist“.

Kaum vorstellbar, dass der Berufsverkehr um 19:00 Uhr vorbei sein soll und für die angenommene abendliche Großveranstaltung die Besucher, Lieferanten etc. erst nach 19:00 kommen. Das widerspricht allen Erfahrungen.

- B301 / Clemensänger (vor Schlüterbrücke) soll angeblich keinen Mehrverkehr bekommen. Das steht im Widerspruch zu den erwarteten Verkehrszunahmen.
- Noch 2022 wurde für die Erschließung ein Ausbau von Bahn und der BAB 92 als erforderlich erachtete. Wieso ist das nun nicht mehr erforderlich?

Bereits das Verkehrsgutachten für den „LabCampus“ im Flughafen kam zu dem Ergebnis, dass die Straßen gerade noch ausreichen.

Und der Zuwachs durch das MUCcc soll keine Auswirkung haben? Das ist nicht nachvollziehbar.

5. Zunahme Luft- und Lärmbelastung

Die Zunahme des Straßen- und Flugverkehrs findet in einer bereits hoch belasteten Region statt und verschärft die bereits ungünstige Situation bei Straßen- und Flugverkehrslärm. Beim Flugverkehr ist zudem zu befürchten, dass die Zahl der Nachtflüge zunimmt (Rückflüge nach späten Veranstaltungen). Damit verbunden ist eine Zunahme der stark gesundheitsschädlichen Faktoren Lärm, Stickoxide, Feinstaub und Ultrafeinstaub.

Gerade die besonders gefährlichen ultrafeinen Schadstoffpartikel (wichtige Quelle: Flugverkehr am Boden) erreichen bereits jetzt in Freising den von der WHO empfohlenen Grenzwert von 10000 P/ccm. Im Flughafenbereich wird nachweislich der Messungen des BV Freising sogar das 10-fache erreicht.

Das bedeutet auch einen unzureichenden Schutz der am MUCcc arbeitenden Menschen und der Besucher vor der sehr hohen Belastung der Luft durch Stickoxide, Kerosinabbrand und extrem hohen Ultrafeinstaubwerte.

6. Flächenverbrauch

Die Flächenversiegelung von 9 ha (auf 12 ha Projektgelände) zuzüglich der für die Verkehrsertüchtigung notwendige Bedarf bedeutet in der bereits stark beanspruchten Region einen massiven Eingriff. Damit werden die wichtigen Funktionen des Bodens und der freien Landschaft massiv eingeschränkt. Dies ist im BPlan nicht ausreichend berücksichtigt. Ein Verweis auf die formalen Ausgleichsflächenberechnungen kann dies nicht heilen, da ja kein versiegelter/verbauter Boden entsiegelt wird.

7. Naturschutz

Die Prüfung des europäischen Naturschutzrechtes ist unzureichend. Es wurden bei den FFH- und SPA-Vorprüfungen zu Unrecht mögliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen.

Bei beiden Prüfungen hätten auch die Einwirkungen während der Bauzeit und durch die Verkehrszunahme betrachtet werden müssen.

Bei der FFH-VP betrifft dies im Besonderen die Fledermäuse, die zudem an den Bauwerken gefährdet sind.

Bei der SPA-Vorprüfung sind Vertreibungseffekte durch Fernwirkung der recht großen Gebäude nicht ausreichend berücksichtigt. Zudem erhöht sich die Unfallgefahr mit der Zunahme des Verkehrs. Die Vorgaben zur Beleuchtung des MUCcc reichen sicher nicht aus, um Beeinträchtigungen auszuschließen.

Dabei ist zu beachten, dass die relevanten Tiere der Schutzgebiete auch zu betrachten sind, wenn sie zu den Populationen der Schutzgebiete gehören. Das ist bei den geringen Entfernungen anzunehmen.

Zusammengefasst wurde fehlerhaft eine Beeinträchtigung der Natura-2000-Gebiete zu Unrecht mit der gesetzlich geforderten Sicherheit ausgeschlossen. Entsprechend sind Natura-2000-Verträglichkeitsprüfungen nachzuholen.

8. Grundwasser

„Des Weiteren wird in der Planunterlage ersichtlich, dass der mittlere Hochwasserstand (MHW) im Zeitraum von 2013 bis 2022 auf dem Baufeld zwischen ca. 448,0 m NHN im Südwesten und 447,25 m NHN im Nordosten und damit nur knapp unterhalb der Geländeoberkante lag“. Es ist (daher) davon auszugehen, dass der gesamte Bodenkörper bis zur Erkundungsendtiefe von max. 20,0 m vollständig wassergesättigt ist und zusammen den quartären Grundwasserleiter bildet (Umweltbericht).

Mit diesem Befund ist eine Prüfung nach den Vorschriften der Wasserrahmen-Richtlinie erforderlich. Dies ist nicht erfolgt.

Bei den vorhandenen durchlässigen Böden ist zudem darzulegen, wie bei Bau und Betrieb eine Verschmutzung des Grundwasserkörpers vermieden werden soll.

9. Nachhaltigkeit

„Das Projekt verfolgt von Beginn an das Ziel, effiziente und wirtschaftliche Planungen mit den Anforderungen an Nachhaltigkeit zu vereinen.

Dabei werden insbesondere die Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks, eine langfristig wirtschaftliche Betriebsweise und eine hohe soziale Verantwortung berücksichtigt. Die Arena soll damit ein klares Zeichen für die Zukunft der Live-Entertainment-Branche setzen und als internationales Vorbild für nachhaltige Veranstaltungsstätten positioniert werden. (siehe hierzu auch Ziffer 3.5)“

Hier wird lediglich ein kleiner Teil einer Nachhaltigkeitsprüfung unterzogen. Es ist letztlich ein „Green washing“, weil die Umweltbilanz von Bau, Infrastruktur und vor allem Verkehr beim Betrieb als größter Faktor in Bezug auf Nachhaltigkeit nicht berücksichtigt wird.

10. Klimaschutz

Die Förderung des Flugverkehrs, des motorisierten Straßenverkehrs, die erheblichen Energieaufwendungen zum Bau der Anlage und die Flächenversiegelung bedeuten eine hohe Klimabelastung, die geeignet ist, die Klimaziele zu gefährden, zumindest bedeuten Bau und Betrieb des MUCcc einen enormen Ausstoß klimaschädlicher Gase.

Es fehlt die Bilanzierung der Auswirkungen auf das Klima (Emissionen Treibhausgase). Dies ist bisher nicht berücksichtigt. Der einfache Verweis, dass das Projekt seinen ökologischen

Fußabdruck reduzieren will, reicht nicht aus. Dafür ist die Betrachtung des durch den Bau und Betrieb induziertem Verkehr nötig. Ebenso ist ein Vergleich mit der Nullvariante erforderlich.

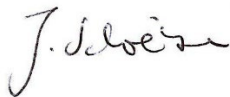
Schlussbemerkung

Der Flughafen mit seinen gesamten Gewerbeeinrichtungen (Hotels, Air-Site-West etc.) belastet heute bereits die Region in enormen Umfang. Die Grenzen der Belastbarkeit sind teilweise bereits überschritten. Der Flugverkehr und der Flughafen sind Quelle für Lärm- und Schadstoffemissionen (ins. Stickoxide und giftige Fein- und Ultrafeinstäube), die Mensch und Umwelt schädigen. Riesige Gewerbebauten und die damit einhergehenden Verkehrsmengen erzeugen eine gewaltige Zusatzbelastung - an Schadstoffen, Lärm und Flächenverbrauch die auf das Umland und seine Bewohner wirken. Dazu kommt ein gewaltiger Flächenverbrauch zu Lasten von Natur und Naherholung. Das geplante Event-Center würde nun genau diese Entwicklung wieder befeuern!

Es bedeutet nochmals mehr Flug- und Autoverkehr, mehr Flächenverbrauch, mehr Belastungen für die Region. Der geforderte Ausbau bzw. Ertüchtigung der Zubringerstraßen nach Freising und der Schlüterbrücke auf vier Spuren zu verbreitern, wäre ein gewaltiger Eingriff im Süden Freisings und die Isarauen. Der BN hält die Event-Halle deshalb für nicht verträglich und sehen mit der Olympiahalle in München geeignete Hallen vorhanden.

In der Abwägung der negativen Auswirkungen auf die Allgemeinheit mit der nur schwachen Begründung für das Vorhaben ist der vorhabensbezogene Bebauungsplan abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen



Julika Schreiber
BN-Regionalreferentin Oberbayern

Gez. Wolfgang Willner, Vorsitzender
Kreisgruppe Freising