

**Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022**

T a g e s o r d n u n g

- 1) Bekanntgaben
- 2) MUCcc Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum
Grundsatzbeschluss
- 3) Berichte und Anfragen

TOP 1 Bekanntgaben

Anwesend: 36

Es liegen keine Bekanntgaben vor.

TOP 2 MUCcc Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum

Anwesend: 38

Hinweise:

Das Gesamtverkehrsgutachten (Langfassung) kann im Stadtplanungsamt per E-Mail angefordert werden (zPE-Stadtplanung-Umwelt@freising.de).

Das Langgutachten zur Wirtschaftlichkeit kann im Stadtplanungsamt eingesehen werden.

I. Sachbericht des Fachamtes

1 Planungsanlass

2 Vorgelagertes Plangutachten, Wettbewerbsverfahren

3 Planungsgrundstück, Eigentumsverhältnisse und planungsrechtliche Voraussetzungen

.....

4 Vorhabenbeschreibung

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

5	Verkehr und Erschließung
6	Immissionsschutz
7	Nachhaltigkeit, Klimaschutz und -anpassung
8	Barrierefreiheit
9	Regenwassermanagement
10	Boden
11	Natur- und Artenschutz
12	Stadt- und Landschaftsbild
13	Ökonomische Effekte
14	Touristische Effekte
15	Kulturelle und soziale Effekte
1	Planungsanlass

Die SWMUNICH Real Estate GmbH mit Sitz in Freising (nachfolgend als „SWMUNICH“ bezeichnet) beabsichtigt auf einer Fläche im direkten Anschluss an den Flughafen am südlichen Rand der Flur der Großen Kreisstadt Freising die Errichtung und den späteren Betrieb eines multifunktionalen Konzert- und Kongresszentrums (nachfolgend auch als „Multifunktionsarena“, „Konzertarena“ oder „Arena“ bezeichnet) mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. Die SWMUNICH kam im Jahr 2019/2020 mit ersten Planungsüberlegungen auf die Stadt Freising zu. Das Geschäftsmodell und die bauliche Ausstattung der Multifunktionsarena haben einen klaren Fokus auf große und sehr große Veranstaltungen im LIVE-Segment (bspw. Konzerte, Live-Shows, Family Shows, TV-Produktionen, E-Sports Events) und dem MICE-Segment (Meetings Incentives Conventions Events, bspw. Kongresse, Firmenevents, Versammlungen) mit einer flexiblen Besucherkapazität von bis zu rd. 20.000 Besuchern. Das Vorhaben soll neben der Multifunktionsarena auch ein anschließendes Parkhaus mit einer Kapazität von ca. 1.200 Stellplätzen, ein Hotel mit ca. 200 Zimmern und notwendige Infrastruktur bzw. Einrichtungen wie bspw. Zu- und Abfahrtsbereiche, Aufenthalts- und Aktionsflächen sowie Haltebereiche für Busse und Taxis beinhalten. Geplant ist die Realisierung der baulichen Anlagen und der spätere Betrieb auf aktuellsten technischen und ökologischen Standards als „Deutschlands nachhaltigstes Konzert- und Kongresszentrum“. Mit einem Vor-

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

haben- und Erschließungsplan sollen künftig zum einen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Projekts geschaffen werden, zum anderen kann damit eine hohe architektonische und freiraumplanerische Qualität sichergestellt werden.

Zuvor soll ein Grundsatzbeschluss des Stadtrats die planerischen Eckdaten für das Vorhaben formulieren.

In Zusammenarbeit mit den durch den Vorhabensträger beauftragten Gutachtern konnte das Bau- und Planungsreferat der Stadt Freising die vorliegende Beschlussvorlage erarbeiten.

Die Vorlage erfasst die Kriterien, die für ein Großvorhaben dieser Art im Vorfeld einer Planung regelmäßig vorabgeprüft werden. Die Gutachter werden in der Sitzung die grundlegenden Fachgutachten vorstellen und erläutern.

Ein Weiterführen der Planung soll auf Grundlage einer grundsätzlichen Willenserklärung, analog wie zur Beschlussfassung zur künftigen Nutzung des ehemaligen Kammermüllerhofes als Feuerwehrausbildungs- und Katastrophenschutzzentrum (Beschluss PBU v.07.10.2020) erfolgen.

Das bedeutet, dass die Verwaltung der Stadt beauftragt wird, das weitere Verfahren in die Wege zu leiten und einen entsprechenden Änderungsbeschluss für die Bauleitplanung unter Vorgaben der Raumordnung vorzubereiten.

2 Vorgelagertes Plangutachten, Wettbewerbsverfahren

Zur Qualitätssicherung der städtebaulichen Planung und Ermittlung wesentlicher Grundlagen für die Architektur des Vorhabens hat die SWMUNICH im Jahr 2020 / 21 einen privaten Planungswettbewerb („Plangutachten“) mit erfahrenen nationalen und internationalen Architekturbüros durchgeführt. Den Planern wurden dabei folgende Planungsziele vorgegeben: Multifunktionalität, Nachhaltigkeit, Innovation und Regionalität. Zur Teilnahme waren eingeladen: asp Architekten GmbH Stuttgart, gmp International GmbH Hamburg, HKS Architects Limited London und POPULOUS Architects Limited London. Eine Jury unter Vorsitz von Prof. Markus Allmann, München, sprach nach einer Optimierungsphase eine Empfehlung für das Plangutachten des Architekturbüros POPULOUS Architekten, London mit Latz + Partner Landschaftsarchitekten, Kranzberg, aus. Maßgeblich für die Entscheidung der Jury war neben dem in Summe besten architektonischen Konzept auch das überzeugende Nachhaltigkeits- und Klimakonzept. Die SWMUNICH hat sich daher entschieden, die Planungen für das Vorhaben auf Basis dieses Gutachtens fortzuführen. Der ausgewählte Bauentwurf wird in der Stadtratssitzung von dem Architekten und Juryvorsitzenden Professor Markus Allmann sowie

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

von Herrn Landschaftsarchitekt Professor Tilmann Latz anhand eines Modells und anhand von Plänen vorgestellt.

3 Planungsgrundstück, Eigentumsverhältnisse und planungsrechtliche Voraussetzungen
Planungsgrundstück

Geplant ist die Errichtung des Vorhabens auf Flur der Großen Kreisstadt Freising, Flurstück 2723/11, Freisinger Allee, 85356 Freising mit einer Flächengröße von rd. 10 ha. Das Vorhabengrundstück grenzt westlich an das Flughafengelände München an. Die Fläche wird im Süden durch die Zentralallee und im Norden durch die Freisinger Allee begrenzt. Im Osten grenzt das Areal unmittelbar an die AGIP-Tankstelle mit deren Zu- und Abfahrten an, im Westen ist die Fläche begrenzt durch den Verlauf der Goldach (Ludwigskanal). In den vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen darüber hinaus die Straßenverkehrsflächen einbezogen werden, deren Ausbau ausschließlich die für die Erschließung des Vorhabens notwendig sind. Die Bereiche, die sich im für den Flughafen München planfestgestellten Bereich befinden, werden nicht in den Geltungsbereich der Planung einbezogen.

Eigentumsverhältnisse

Das Grundstück (Flurnummer 2723/11) befindet sich derzeit im Eigentum der Flughafen München GmbH („FMG“). SWMUNICH hat mit der FMG bereits eine Exklusivitätsvereinbarung für das Grundstück abgeschlossen. Darüber hinaus befindet sich SWMUNICH in finalen Verhandlungen über den Erwerb des Vorhabengrundstücks. SWMUNICH behält sich aus organisatorischen Gründen den Erwerb des Vorhabengrundstücks durch Objektgesellschaften vor, die zu 100 % von SWMUNICH gehalten werden. Davon unbeschadet wird SWMUNICH als Vorhabenträger für das gesamte Vorhaben auftreten.

Verhältnis zur Planfeststellung Flughafen München

Das Vorhaben soll auf Teilflächen des Grundstücks (Flurnummer 2723/11) realisiert werden, die sich überwiegend nicht im Geltungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München vom 08.07.1979, der zuletzt durch den 149. Änderungsbescheid vom 25.10.2021 abgeändert wurde, befinden. Ausgenommen davon sind Flächen für Erschließungsmaßnahmen, die vorwiegend zur Anbindung von Parkflächen und ÖV-Haltestellen auf dem Flughafengelände dienen. Teilflächen des Grundstücks (Flurnummer 2723/11) befinden sich innerhalb des planfestgestellten Flughafengeländes. Die zukünftige Grundstücksgrenze des Vorhabengebiets verläuft im Süden deckungsgleich mit der Grenze der Planfeststellung. Im Osten erfolgt eine Anpassung des Planfeststellungsgebiets, sodass es zukünftig keine

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Überschneidungen von Vorhabengebiet und Planfeststellungsgebiet geben wird. Der genaue Umfang des Geltungsbereichs der zu ändernden Bauleitpläne ist bis zum Änderungsbeschluss noch abzustimmen. Soweit sich die Notwendigkeit von weiteren Änderungen am bestehenden Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen München ergibt, wird die FMG die behördlichen Verfahren zur Anpassung des Planfeststellungsbeschlusses in eigener Verantwortung und in Abstimmung mit der SWMUNICH und der Stadt Freising durchführen. Dies betrifft insbesondere die Anpassung der Verkehrsflächen im Bereich der Nordallee sowie die Verknüpfung der Fußgängererschließung mit der zentralen Wegeachse des Innovationszentrums „LabCampus“, das östlich des Vorhabens MUCcc entsteht.

Raumordnung und Landesplanung

Das Vorhaben ist nach derzeitigem Stand der Planung mit den Zielen und Grundsätzen der Landesplanung und Raumordnung vereinbar. Im aktuell gültigen Landesentwicklungsprogramm des Freistaats Bayern von 2013 in der Fassung der letzten Fortschreibung 2019 („LEP“) ist das Vorhabengebiet als Bestandteil des „Vorranggebiet Flughafenentwicklung“ ausgewiesen. Das Vorhaben steht nach vorliegender, aktueller Einschätzung der Obersten Landesplanungsbehörde mit dieser raumordnerischen Vorgabe, die im Rahmen der Bauleitplanung zu beachten ist, im Einklang (s. 0_2022-01-12_Schreiben-Staatsministerium_Wirtschaft, Landesentwicklung, Energie).

Im Regionalplan der Region München sind im Umfeld des Planungsgebietes regionale Grünzüge dargestellt: Im Westen der Grünzug „Isartal“, im Osten der „Grüngürtel Flughafen München / Erdinger Moos / Aschheimer Speichersee /Grüngürtel München-Nordost“. Eine Verbindungsspanne zwischen beiden Grünzügen verläuft nördlich des Plangebietes. Das regionalplanerisch vorgegebene Ziel der Erhaltung der Regionalen Grünzüge wird von der beabsichtigten Planung nicht berührt.

Die für das Vorhaben einschlägigen raumordnerischen Grundsätze werden im Planaufstellungsverfahren näher betrachtet.

Flächennutzungsplan

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Freising stellt im Planungsgebiet landwirtschaftliche Flächen und an den Rändern öffentliche Grünflächen dar. Entlang des Ludwigskanals ist eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt, überlagert mit einer Ausgleichsfläche (Pflege und Entwicklung).

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Der Flächennutzungsplan soll im Parallelverfahren geändert werden, wobei auch weitere Entwicklungen im Umfeld zu betrachten sind, namentlich die geplante Einrichtung eines Feuerwehrausbildungs- und Katastrophenschutzentrums im Bereich des ehemaligen „Kammermüllerhofs“ nordwestlich des Planungsgebiets. Am 7. Oktober 2020 fasste der Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt den Grundsatzbeschluss, der Verwaltung einen Prüfungsauftrag zu erteilen, ob das Planungsvorhaben des Landkreises mit einem möglichen Änderungsverfahren der Bauleitplanung umgesetzt werden kann. Künftig sollte ein „SO Feuerwehr- Ausbildungszentrum“ im Bereich des ehemaligen Kammermüllerhofs festgesetzt werden.

Bebauungspläne der Stadt Freising Nr. 88 und Nr. 88a

Das Grundstück (Flurnummer 2723/11) liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88 der Stadt Freising (Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord). Dieser regelt die Entwicklung der offenen Landschaft im Freisinger Süden, das oben genannte Grundstück wird als Fläche für Landwirtschaft und Grünfläche festgesetzt, entlang der Goldach setzt der Bebauungsplan eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zu Entwicklung von Natur und Landschaft fest.

Das geplante Vorhaben entspricht nicht den formulierten Zielen des Bebauungsplans. Aus diesem Grund ist die teilweise Abänderung dieses Bebauungsplans erforderlich. Die notwendige Anpassung beschränkt sich auf das Vorhabengebiet mit einer Gesamtgröße von ca. 10 ha und damit weniger als 2% des Geltungsbereichs des Bebauungsplans auf Freisinger Flur. Zudem befindet sich das Gebiet in Randlage im westlichen Anschluss an den Flughafen, also nicht im sensiblen Übergangsbereich zu den benachbarten Siedlungsbereichen im Süden und Norden des Flughafens. Damit wird dem im STEP 2030 formulierten Ziel, dass „Flughafen und Stadt nicht zusammenwachsen dürfen“, grundsätzlich Rechnung getragen. Die festgesetzte Grünfläche, die als Weiterführung des „im Flughafen liegenden mittleren Grünzugs“ gedacht war, soll im Grundsatz beibehalten werden, ihr Zuschnitt soll aber an die neu entstandene Raumkante, die durch den benachbarten Innovationspark Lab Campus bestimmt wird, angepasst werden.

Die festgesetzte Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft entlang des Ludwigskanals liegt zum Teil auf dem Planungsgrundstück, wobei der Kanal selbst und der Gehölzsaum außerhalb des Planungsgrundstücks liegen. Ein Randstreifen, der als Pufferzone den Eintrag von Schadstoffen verhindern soll, liegt auf dem Grundstück. Der Bebauungsplan versteht die Eintragung der Maßnahmen zu den

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Gehölzpflanzungen und naturnahen Uferrandstreifen ausdrücklich symbolisch, im Einzelfall sind genaue Festlegungen zu treffen.

Teilflächen des Vorhabengebiets befinden sich zudem im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88 a der Stadt Freising (Briefzentrum Freising) und werden dort als private Grünfläche festgesetzt. Die als Straßenverkehrsfläche festgesetzte Freisinger Allee soll als ergänzende Fläche in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen werden.

Die notwendigen Prüfungen und Abwägungen zur Anpassung des bestehenden kommunalen Planungsrechts erfolgen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens.

Luftverkehrsgesetz

Gutachterliche Stellungnahmen des Luftamtes Südbayern bei der Regierung von Oberbayern ergeben zum jetzigen Zeitpunkt keine Einwendungen aus Hindernisgründen oder bezüglich der geplanten Höhenentwicklung des Vorhabens. Bedenken bestehen hinsichtlich einer Verschattung der Funkanlagen auf dem Center München und einer geplanten Radaranlage. Die Kubatur und die Strukturierung der Fassaden werden grundsätzlich positiv bewertet. Die Aussagen stehen unter dem Vorbehalt der Prüfung im Laufe des Planaufstellungsverfahrens und der Vorlage weiterer Unterlagen.

UVP

Das Vorhaben unterliegt der UVP-Pflicht gemäß UVPG. Die UVP-Prüfung wird für die Planungsebene in das Planaufstellungsverfahren integriert.

4 Vorhabenbeschreibung

Art und Maß der Nutzung

Der Schwerpunkt des Vorhabens liegt auf Live-Veranstaltungen mit Künstler*innen von überregionaler Bedeutung wie bspw. Konzerte, Live-Shows, Family Shows, TV-Produktionen und E-Sports Events. Ergänzend treten bspw. die Nutzungen Kongresse, Firmenveranstaltungen und Versammlungen hinzu. Damit hängen Nebennutzungen zusammen wie bspw. Tonstudio, Proberäume, Sponsoringräume und -flächen, Werkstätten, Anlieferungs- und Lagerflächen und Büroräume.

Gastronomiebetriebe, Möglichkeiten zum Verkauf von Souvenirs, Merchandising-artikeln und Eintrittskarten, Übernachtungsmöglichkeiten, Park-, Aufenthalts-, Verkehrs- und Bewegungsflächen dienen zur Abrundung des Gesamtkonzepts. Diese Nutzungen sind den Hauptnutzungen untergeordnet und dienen dem betrieblichen Ablauf. Ein Parkhaus, Fahrradstellplätze, ein Taxispeicher und ein Busbahnhof stellen die notwendige Erschließung sicher.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Weitere Konkretisierungen bleiben dem Vorhaben- und Erschließungsplan vorbehalten. Die Grundfläche der Konzertarena beträgt rd. 20.000 qm, die Nutzfläche der Arena (Innenraum) beträgt rd. 3.500 qm: Die Besucherkapazität von MUCcc soll bis zu rd. 20.000 Besucher betragen.

Gebäude- und Freiraumkonzept

Die Gebäudenutzung verteilt sich auf eine Konzertarena, ein Hotel und ein Parkhaus. Zentrales Element des Vorhabens ist die Konzertarena, die neben der Arena für bis zu rd. 20.000 Zuschauer*innen auch Kongress-, Konferenz-, Verwaltungs- und Servicebereiche beinhaltet. Sie besitzt mit ihrer klaren geometrischen Form und einer markanten vorgestellten tragenden Stützenstruktur („Exoskelett“) einen hohen Wiedererkennungswert. Hinter dem tragenden Exoskelett, dessen Grundform der bayerischen Raute ähnelt, ist im Entwurf eine umlaufende Fassade aus rahmenlosen Glaspaneelen und Holzelementen vorgesehen. Die Fassade wird so identitätsstiftend und betont die runde Form des Gebäudes. Zugleich ermöglicht die transparente Fassade einen offenen Blick auf und in die Konzertarena.

Der geschwungene Baukörper des Hotels tritt mit der Arena in einen stadträumlichen Dialog und besitzt zugleich eine klare Adresse an der Freisinger Allee. Auch das terrassierte und intensiv begrünte Parkhaus im Nordosten ist unmittelbar an die Freisinger Allee angebunden. Im westlich bzw. südwestlich an die Konzertarena angrenzenden Bereich sind für den Betrieb der Konzertarena notwendige Stell-, Verkehrs- und Logistikflächen vorgesehen (z.B. Logistik für Veranstaltungstechnik, Tournee-Busse für Künstler, Mülltrennung und -entsorgung). Es wird die Möglichkeit vorgesehen, das Konzert- und Kongresszentrum mit Bussen anzufahren und dafür Parkflächen vorzuhalten. Die Erschließung für den Individualverkehr sowie mit Taxis erfolgt über die Freisinger Allee.

Um die Konzertarena in die bestehende Umgebung zu integrieren, sieht der Entwurf ein weitläufiges Gelände mit einer sanft abfallenden grünen Parklandschaft und gewundenen Wegen vor. Eine großflächige Landschaftsrampe, der zentrale öffentliche Raum, an dem alle Elemente angeordnet sind, leitet die Besucherströme vom LabCampus kommend kreuzungsfrei unter dem Knotenzubringer hindurch in die Zugangs- und Verteilerebene der Konzertarena in die Haupteerschließungsebene.

Der Außenbereich der Konzertarena wird als Parklandschaft gestaltet. Zwischen den Wegen finden sich Pflanz-/Raseninseln mit lokaler Vegetation und Strukturen der Isarauen, ergänzt durch entsprechend standortgerechte und vor allem klimaangepasste urbane Arten. Zudem

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

werden standorttypische Baumarten (bspw. Erle, Kiefer und Ahorn) eingesetzt. Dabei soll eine Mischung aus alten Bäumen, aus dem erhaltenen Bestand, mit Neupflanzungen von Heistern und Bäumen unterschiedlicher Größe, sowie Sträuchern und einer intensiven Unterpflanzung aus Gräsern und Stauden, ein insgesamt lebhaftes, sich im Jahresverlauf veränderndes Bild erzeugen.

5 Verkehr und Erschließung

Die SWMUNICH hat in Zusammenarbeit mit Fachplanungsfirmen ein Besucher- und Verkehrserschließungskonzept entwickelt, welches die verkehrliche Erschließung gewährleistet. Für das Vorhaben wurde ein Gesamtverkehrsgutachten erstellt, das die Leistungsfähigkeit der zur Verfügung stehenden Mobilitätsarten, unter Berücksichtigung des werktäglichen nicht veranstaltungsbezogenen Verkehrs, beurteilt. Das Gutachten besteht aus zwei Teilgutachten zu den Oberthemen Öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) und wurde von den beiden Fachbüros OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG und Intraplan Consult GmbH, Stand Oktober 2021, erstellt.

Es wird ein nachhaltiger und besucherfreundlicher Zugang zur Konzertarena angestrebt. Der Zugang zur Arena über den parkähnlich angelegten Vorbereich und die Verknüpfung der verschiedenen Gebäude erfolgt autofrei. Um die nachhaltige An- und Abreise der Arenabesucher zu unterstützen sind im Projekt Lösungen angedacht, wie die Bereitstellung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge im Arena-Parkhaus, die Bereitstellung von ausreichend Fahrradparkplätzen nebst E-Ladesäulen für Fahrräder unmittelbar an der Konzertarena sowie Andockstationen für E-Scooter. Eine ansprechende Freiraumplanung und Vielzahl an Wegen bindet die Konzertarena nutzerfreundlich an bereits vorhandene Haltestellen des ÖPNV (bspw. S-Bahnhaltestelle, Bushaltstelle) an. Die konkreten Maßnahmen zur Förderung von nachhaltigen Mobilitätsalternativen werden im Laufe des Projekts in Zusammenarbeit mit dem Bau- und Planungsreferat der Stadt Freising präzisiert.

Verkehrliche Erschließung

Die verkehrliche Erschließung erfolgt ausschließlich über das bereits vorhandene bzw. geplante Infrastrukturnetz (Straße und Schiene) des Flughafens und Umgebung. Über die Anschlussstelle Autobahndreieck Flughafen München, die Bundesstraße B 301, die Erdinger Allee in Fortführung der Zentralallee sowie der bereits fertig gestellten Südallee mit einer Verknüpfung der Flughafentangente St 2580 ist die straßenseitige Anbindung des Bauvorha-

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

bens an das übergeordnete öffentliche Straßennetz ausreichend leistungsfähig gewährleistet. Auf dem Flughafengelände selbst wird die Erschließung des Grundstücks für den motorisierten Individualverkehr (MIV) dann über die autobahnähnlich ausgebaute Zentralallee mit den beiden teilplanfrei ausgebildeten Verknüpfungspunkten „Knoten West-0 und Knoten West-1“ sowie die Nordallee Freisinger Allee sichergestellt.

Im nördlichen Bereich des Vorhabengrundstücks soll die Verkehrsinfrastruktur angepasst werden, um deren Leistungsfähigkeit sicherzustellen und somit eine effiziente An- und Abfahrt für die Besucher zu ermöglichen. Direkte Zufahrten von der Zentralallee auf das Vorhabengrundstück sind nicht vorgesehen.

Das oben genannte Gutachten kommt für den MIV zu dem Schluss, dass mit den geplanten Anpassungen nebst weiteren verkehrstechnischen und verkehrslenkenden Maßnahmen die Besucher- und Verkehrsströme in einem Stresstest-Szenario, eine Veranstaltung mit 20.000 Besuchern am verkehrstärksten Wochentag (Donnerstag) leistungsfähig über das gesamte Straßen- und Verkehrsnetz abgewickelt werden können. Der Anteil der Besucher von / nach Freising mit Privat-Pkw beträgt weniger als 5 % und mit Taxi ca. 25 %, so dass insgesamt die verkehrlichen Zusatzbelastungen durch Veranstaltungsbesucher ca. 400 bis 450 Kfz/24h beträgt.

ÖPNV

Der Standort ist mit mehreren S-Bahnlinien an das ÖPNV-Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) angebunden, welcher zusätzlich, nach Fertigstellung des sog. Erdinger Ringschlusses, zukünftig um eine weitere S-Bahnlinie erweitert werden wird. Des Weiteren verfügt der Standort über eine Anbindung zum Überregionalen Flughafenexpress (ÜFEX), welcher eine öffentliche Anreise auch aus den Regierungsbezirken Niederbayern (Landshut) und Oberpfalz (Regensburg) sowie aus der Stadt Freising (ÜFEX-Haltestelle) zur Konzertarena ermöglicht. Das Erschließungskonzept sieht die Herstellung einer fußläufigen Verbindung zur bestehenden S-Bahn Haltestelle „Besucherpark“ vor.

Das Gutachten zum ÖV kommt zu dem Ergebnis, dass die verkehrliche Erreichbarkeit der Konzertarena mit der geplanten Besucherkapazität aus Sicht der ÖV-Erschließung sichergestellt ist. Es wird ein Modal-Split von rd. 35 % in Ansatz gebracht, zusätzlich wurde in einem Stresstest-Szenario ein um 50 % erhöhter Anteil an ÖV-Nutzern geprüft. Das vorhandene Verkehrsnetz kann den Mehrverkehr durch Veranstaltungsbesucher leistungsfähig bewältigen. Um mit den Ergebnissen des Gutachtens auf der sicheren Seite zu sein, wurden für den

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

ÖV zwei Prognose-horizonte untersucht; 2027 mit dem aktuell vorhandenen Schienennetz und 2035 mit Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke und des östlichen Ringschlusses Flughafen/Erding/Markt Schwaben. Zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen (einschließlich eines weiteren S-Bahn-Haltepunktes) und ergänzende Erschließungskonzepte über die ohnehin geplanten Betriebskonzepte hinaus sind bei Ausschöpfung der betrieblichen Möglichkeiten (einzelne zusätzliche Halte von Zügen am S-Bahnhof „Besucherpark“ und mögliche S-Bahn-Verstärkerzüge an Veranstaltungstagen) für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr nicht erforderlich.

Fußgänger

Die Hauptfußgängerströme gelangen über den sog. Walkway des LabCampus von der S-Bahn Haltestelle „Besucherpark“ auf das MUCcc-Gelände und über die verzweigte Wegeführung der Landschaftsrampe hinauf zur Konzertarena. Auf den verzweigten Wegen des parkähnlich angelegten Vorfelds mischen sich die Besucherströme mit denen von den Parkhäusern sowie aus dem Hotel. Die Wege sind ausreichend dimensioniert, um die Besucherzahlen aufzunehmen. Die Distanz zum S-Bahnhaltepunkt beträgt ca. 1,2 km. Dies bewirkt insbesondere bei Großveranstaltungen eine Verstetigung und Streckung des punktuell im S-Bahntakt ankommenden Besucherstroms.

Fahrradverkehr

Die Erreichbarkeit des Flughafengeländes für den Radverkehr ist aus zwei Richtungen gewährleistet. Von Westen her gelangen Radfahrer*innen über die B 301 oder den Wirtschaftsweg entlang der Goldach zur Freisinger Allee und Nordallee. Von Osten (aus Richtung Schwaig) über die Erdinger Allee / Freisinger Straße weiter zur Nordallee. Rund um den Flughafen verläuft der sogenannte Umwelt-Radweg als Angebot für touristische und Freizeitradverkehre mit integrierten POI entlang der Route.

Das Vorhabengrundstück selbst ist durch entsprechende Querungsanlagen über die Nordallee / Freisinger Allee an den bestehenden Radweg auf der Nordseite der Freisinger Allee angebunden. Durch den Vollausbau des Knoten West-0 steht nun auch eine attraktive Radverkehrsverbindung zwischen der Nord- und Südseite der Zentralallee zur Verfügung. Es sind ausreichend Fahrradstellplätze (inkl. E-Ladestationen) in unmittelbarer Nähe zur Konzertarena vorgesehen.

Ruhender Verkehr

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Gemäß Gesamtverkehrskonzept sind bei einer Großveranstaltung rd. 20.000 Besuchern rd. 4.600 Stellplätze nötig, wovon lediglich ca. 25 % neu errichtet werden müssen. Aufgrund der Lage in unmittelbarer Nähe zum Flughafen München kann die bereits bestehende, leistungsfähige Parkinfrastruktur mitgenutzt werden. Durch die Nutzung verschiedener, räumlich verteilter Parkraumfazilitäten – anstatt eines einzelnen großen Parkhauses - wie bspw. in der Allianz Arena - kann ein reibungsloser An- und Abreiseverkehr sichergestellt werden. Zugleich müssen damit 3 von 4 Stellplätzen (75 %) nicht extra neu gebaut werden, sondern können in den bestehenden Parkhäusern nachgewiesen werden. Entsprechende Rechte sichert sich die SWMUNICH im Zusammenhang mit dem Erwerb des Vorhabengrundstücks von der FMG. Es ist geplant 1.200 Stellplätze auf dem Vorhabengrundstück neu zu errichten. Im Westen/Südwesten des Grundstücks sind Stellplätze für die Veranstaltungs-logistik eingeplant. Leitungsgebundene Ver- und Entsorgung

Die notwendige medienseitige Anbindung des Vorhabens wurde von der SWMUNICH bereits vorab untersucht.

- Strom: Es ist eine Versorgung durch Anschluss an das Mittelspannungsnetz erforderlich. Dabei kommt sowohl ein Anschluss an die nahegelegenen Verteilnetze der Flughafen München GmbH bzw. der Stadtwerke Freising in Betracht. Nach derzeitigem Stand sind genügende Anschluss- und Netzkapazitäten vorhanden.
- Trinkwasserbezug und Schmutzwasserentsorgung: Die Versorgung kann über die von der Flughafen München GmbH betriebenen Trinkwasser- bzw. Schmutzwassernetze sichergestellt werden. Nach derzeitigem Stand sind genügende Anschluss- und Netzkapazitäten vorhanden.
- Löschwasserversorgung: Die Versorgung kann über die von der Flughafen München GmbH betriebene Löschwasserversorgung sichergestellt werden. Nach derzeitigem Stand sind genügende Anschluss- und Netzkapazitäten vorhanden.
- Fernwärme: Die Versorgung kann über das von der Flughafen München GmbH betriebene Fernwärmenetz bzw. der Stadtwerke Freising sichergestellt werden. Nach derzeitigem Stand sind genügende Anschluss- und Netzkapazitäten vorhanden.
- Niederschlagswasser: Es ist eine komplette Versickerung bzw. Verwendung von anfallendem Niederschlagswasser als Brauchwasser geplant. Eine separate Entsorgung ist nicht notwendig.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Feuerwehr und Rettungsdienste

Die SWMUNICH strebt einen engen Kontakt und die Zusammenarbeit mit den regionalen Rettungsorganisationen wie bspw. Feuerwehr, Technische Hilfswerk und Rettungsdiensten an. Hierzu sollen im weiteren Planungsverlauf Gespräche mit den jeweiligen Organisationen geführt und die erforderlichen Konzepte gemeinsam erarbeitet werden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Flughafen München kann im Einsatzfall auf die Kräfte der Werkfeuerwehr der Flughafen München GmbH zurückgegriffen werden. Es ist daher nicht zu erwarten, dass aufgrund des Vorhabens eine Kapazitätserweiterung für die Freisinger Feuerwehr notwendig wird.

6 Immissionsschutz

Eine fachtechnische Stellungnahme zum Vorhaben erlaubt folgende Einschätzung:

Schallschutz vor Außenlärm

Das Vorhaben ist insbesondere durch Fluglärm von startenden und landenden Passagier- und Frachtflugzeugen sowie der Hubschrauberstaffel betroffen. Darüber hinaus ergibt sich eine Verkehrslärmeinwirkung sowohl durch Straßenverkehr auf der angrenzenden Zentralallee und der B301 als auch Schienenverkehr auf der angrenzenden Schienenstrecke. Prinzipiell ist zu unterscheiden zwischen der Einwirkung von Lärm auf Aufenthaltsbereiche im Freien und der Übertragung von Außenlärm in den Innenbereich der geplanten Baukörper. Für Aufenthaltsbereiche im Freien kann auf Grundlage der einschlägig bekannten Lärmrechnungen und der nur zeitweilig genutzten Außenbereiche davon ausgegangen werden, dass eine gesundheitsgefährdende Einwirkung sowohl für Besucher als auch Beschäftigte auszuschließen ist.

Für den Schallschutz im Innern der Gebäude sind für die Objektplanung die Regelungen gem. der baurechtlich eingeführten DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ [3] sowie des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm einzuhalten und maßgebend. Bei einer entsprechenden Berücksichtigung können unzumutbare oder gesundheitsgefährdende Verhältnisse ausgeschlossen werden.

Schallimmissionsschutz

Der Schallimmissionsschutz der Nachbarschaft bei Betrieb des multifunktionalen Konzert- und Kongresszentrums ist im weiteren Projektverlauf sicherzustellen. Hierzu gehört insbesondere die Überprüfung von An- und Abfahrten, z. B. durch Besucher, Beschäftigte sowie

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Materialtransporte, als auch der eigentliche Betrieb und der damit verbundenen Schallabstrahlung in die Nachbarschaft, z. B. bei lauten Konzerten.

Der Nachweis der Einhaltung erscheint möglich, da geschlossene, gegen Außenlärm geschützte Veranstaltungsstätten geplant sind und die An- und Abfahrten in den bestehenden Verkehrsfluss eingegliedert werden.

Im Rahmen der weiteren Verfahrensschritte wird empfohlen, einen Nachweis über die schalltechnische Verträglichkeit gemäß TA Lärm [4] anfertigen zu lassen.

Erschütterungsschutz

Relevante Erschütterungsimmissionen sind nicht erkennbar. Durch den Betrieb sind keine zu überprüfenden Erschütterungsimmissionen in der Nachbarschaft zu erwarten.

Elektromagnetische Umweltverträglichkeit (EMV)

In über 100 m Entfernung zum geplanten Vorhaben verlaufen Gleisanlagen mit elektrischen Oberleitungen für die S- und Regionalbahnen. Aufgrund des Abstands wird nicht erwartet, dass die einschlägigen Grenzwerte zum Schutz von Personen z. B. nach der 26. BImSchV [5] oder Europäischen Ratsempfehlung 1999/519/EG durch elektrische und magnetische Felder bei Betrieb der Bahnstrecke überschritten werden.

Die Hochfrequenzsendeanlagen des Flughafens, insbesondere die leistungsstarken Sendeanlagen wie Luftraumüberwachungsradar und Flugfeldüberwachungsradar, sind von Müller-BBM an anderer Stelle untersucht worden. Es ist nicht erkennbar, dass nennenswerte Immissionen elektromagnetischer Felder im Sinne der 26. BImSchV auftreten.

Weitere relevante elektromagnetische Quellen sind uns derzeit nicht bekannt.

Lufthygiene

Das geplante Vorhaben ist Luftschadstoffimmissionen durch den Luftverkehr des Flughafens Münchens als auch durch den Straßenverkehr ausgesetzt. Es ist sicher zu stellen, dass die Immissionen, vor allem durch NO₂ oder PM₁₀, die entsprechenden Grenzwerte für die geplante Gebäudenutzung nicht überschreiten. Andererseits wird durch das Vorhaben zusätzlicher Verkehr induziert. Hier ist ebenfalls sicherzustellen, dass die einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden. Im Rahmen der weiteren Verfahrensschritte ist nachzuweisen, dass eine luft-hygienische Verträglichkeit des Bauvorhabens nach TA Luft [6] und 39. BImSchV [7] sichergestellt ist.

Das Thema „Ultrafeinstaub“ ist gegenwärtig noch Gegenstand der Forschung, u. a.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

https://www.stmuv.bayern.de/themen/luftreinhaltung/verunreinigungen/feinstaub/ufp_muc.htm am Flughafen München. Es gibt derzeit keine gesetzliche Regulierung von Ultrafeinstaub. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens gibt es daher keine Bewertungsgrundlage, um das Thema zu betrachten.

7 Nachhaltigkeit, Klimaschutz und –anpassung

Das MUCcc soll das nachhaltigste Konzert- und Kongresszentrum in Deutschland werden und weltweit führend in klimagerechter Gestaltung bei Veranstaltungsstätten sein. Klimaschutz und nachhaltiges Design sind daher die Eckpfeiler des Projekts, welche seit Anbeginn der Planungen berücksichtigt werden. Die UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDG) bilden einen Orientierungsrahmen für die Erreichung von Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Dies beinhaltet das Ziel, die Erderwärmung auf 1,5 °C zu beschränken, welches im Pariser Klima-Abkommen verankert wurde. Hierfür müssen die weltweiten CO₂-Emissionen drastisch reduziert werden. Für den Gebäudesektor bedeutet das den Einsatz CO₂-optimierter Konstruktionen, die Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudebetrieb sowie den Verzicht auf fossile Energieträger.

Das Ziel für das MUCcc ist nicht nur eine Reduktion von Emissionen, sondern das Erreichen von Klimaneutralität. Ein wesentlicher Baustein der Klimaneutralität ist die Reduktion des CO₂-Fußabdrucks während der Bauphase und ein klimapositives Wirtschaften in der Betriebsphase. Daher ist der Anspruch eine konsequente lebenszyklusorientierte Planung umzusetzen. Hierfür müssen bereits in den frühen Planungsphasen umweltorientierte Designentscheidungen getroffen werden.

Klimaneutralität bezieht sich auf einen neutralen CO₂- Fußabdruck. Dieser akkumuliert die verursachten Emissionen über den gesamten Lebenszyklus, d.h. Herstellung, Errichtung, Nutzung, Abbruch sowie Recycling. Dies wird anhand des Umweltindikator Treibhauspotenzial „Global Warming Potential“ (GWP), mit der Einheit CO₂-Äquivalent, ausgedrückt.

Es wurden schon im Wettbewerb verschiedene Maßnahmen bewertet und optimiert. Letztendlich können die emittierten CO₂-Äquivalenten durch effiziente und innovative Tragsysteme, optimierte Geometrien, geeignete Materialwahl, die Verwendung von Holz in der (Dach-) Konstruktion, Materialeinsparungen in der Fassade sowie den positiv wirkenden Effekt der CO₂- Bindung durch Grünflächen erheblich reduziert werden.

Durch die ökobilanzielle Beurteilung der Dachkonstruktion der Arena konnte gezeigt werden, dass die Ausführung in Holzbauweise gegenüber der Stahlbauweise wesentlich geringere

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Mengen an CO₂-Äquivalenten emittiert. Über den gesamten Lebenszyklus dient die Holzbauweise sogar als Kohlenstoffspeicher und kann daher zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Atmosphäre beitragen.

Gleiches zeigt sich für die Holzbauweise des Hotelbaus, für die anhand einer Gegenüberstellung mit einer konventionellen Stahlbetonbauweise eine deutlich geringere Umweltbelastung aufgezeigt werden konnte. Der Einsatz des Baustoffs Holz soll auch für das Parkhaus in Betracht gezogen werden. Die Realisierung des Parkhauses in Holzhybridbauweise soll weiter untersucht und die Machbarkeit auch unter den projektspezifischen Randbedingungen geprüft werden.

Die Modulbauweise bringt einen hohen Vorfertigungsgrad mit sich, welche eine höhere Baustoffqualität und eine gesteigerte Ressourceneffizienz ermöglicht. Zugleich bietet die Modularisierung der Systembauweise eine einfache Möglichkeit zum Austausch und zur Instandhaltung der Bauteile mit sich und erfüllt gleichzeitig holzschutz- und brandschutztechnische Aspekte.

In weiten Teilen des Tragwerks wird der Einsatz von Stahlbeton unumgänglich sein. Hier soll eine optimierte Betonrezeptur zum Einsatz kommen, durch die die Grauen Emissionen des Betons reduziert werden können.

Für das gesamte Bauvorhaben gilt die Zielsetzung des kreislauffähigen Bauens. Der selektive Rückbau und die Wiederverwendbarkeit der Bauteile am Lebensende wird schon während der Planung berücksichtigt.

Zur Optimierung der Energieeffizienz im Betrieb werden verschiedene passive und aktive Maßnahmen kombiniert. Die thermische Hülle wird in hoher energetischer Qualität ausgeführt, Verglasungsflächen und -anteile werden auf maximale Tageslichtnutzung bei gleichzeitiger Einhaltung des sommerlichen Wärmeschutzes optimiert, sofern möglich werden natürliche oder hybride Lüftungsstrategien implementiert.

Auf den Dächern der Arena des Hotels sowie auf dem Parkhaus werden blendfreie PV-Paneele installiert, um den Strombedarf des Areals soweit möglich selbst zu decken. Zusätzlich wird durch den Einsatz von Wärmepumpen Umweltwärme genutzt und Gas somit als Hauptwärmequelle ersetzt. Über ein Geothermiefeld könnte sowohl geheizt als auch gekühlt werden. Überschüssige Wärme wird im Erdreich gespeichert oder kann dem lokalen Nahwärmenetz zur Verfügung gestellt werden. Durch den vermiedenen Einsatz fossiler Energieträger im lokalen Nahwärmenetz kann dies als CO₂-Gutschrift in die Bilanz eingehen.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Durch den Bezug von Ökostrom wird der verbleibende Strombedarf klimaneutral gedeckt. Insgesamt wird aufgrund der CO₂-Gutschrift durch Energieexport ein klima-positiver Standort erreicht.

Da sich die Lastprofile zwischen den unterschiedlichen Gebäudetypen deutlich unterscheiden, kann in Zukunft das lokale Nahwärmenetz um weitere Verbraucher, bspw. Teile des Flughafens München, sowie zusätzliche Wärme- und Stromquellen erweitert werden. Die Speisung des Netzes mit erneuerbarer Energie bietet die Möglichkeit der klimaneutralen Versorgung weiterer Neu- aber auch Bestandsgebäudekomplexe.

Die SWMUNICH arbeitet gemeinsam mit Fachberatern und Experten im Rahmen der übergreifenden Nachhaltigkeitsstrategie des Unternehmens an einer eigenständigen "Konzertarena-Klimastrategie". Um den Bau und Betrieb der Konzertarena aus einer ganzheitlichen Nachhaltigkeitsperspektive planbar, bewertbar und transparent messbar zu machen, wird ein international anerkanntes Zertifizierungssystem genutzt, welches den gesamten Lebenszyklus der Konzertarena evaluiert und kontinuierlich begleitet.

8 Barrierefreiheit

„Niemand darf wegen seiner Behinderung, Alter, Geschlecht oder Religion benachteiligt werden“. Dieser Grundsatz wird durch die SWMUNICH in allen Planungsphasen berücksichtigt. So wird bspw. eine bestmögliche Senioren- und Behindertengerechtigkeit sowohl beim Besuch der Arena als Gast, als auch als Mitarbeiter*in als Fixpunkt durch die SWMUNICH festgesetzt und als Vorgabe in der Planung berücksichtigt.

9 Regenwassermanagement

Für das Regenwasserkonzept des Projekts wurden Berechnungen nach dem Arbeitsblatt DWA-A 138 des Bayerischen Landesamts für Umwelt durchgeführt. Die derzeitigen grundlegenden Aussagen beruhen auf Annahmen unter Zuhilfenahme des Bodengutachtens zum nahegelegenen Umspannwerk/P41 Nord. Es wird empfohlen, im weiteren Planungsprozess ein eigenes Gutachten für das Planungsgrundstück zu erstellen und späteren Untersuchungen zugrunde zu legen.

Grundsätzlich sollen alle anfallenden Niederschläge auf dem Gelände versickert werden. Soweit möglich soll das Wasser oberirdisch über Mulden versickert werden bzw. dort, wo dies aufgrund Platzmangels oder topographischer Gegebenheiten und nicht möglich ist, alternativ über unterirdische Rigolen. Um einer Belastung des Grundwassers entgegenzuwirken wird das Oberflächenwasser von Verkehrsflächen über Sedimentationsrohre vorgereinigt.

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Der südliche Bereich kann mithilfe mehrerer Versickerungsmulden entwässert werden. Sollten Teilfläche an der Unterführung hierfür zu tief liegen, wäre eine Sonderlösung oder alternative Form der Entwässerung zu prüfen. Hotel, Parkhaus und die nördliche Erschließung werden gesondert über Rigolen mit Kiesfüllung entwässert. Durch beispielsweise den Einsatz von Sickerkästen könnten diese noch optimiert werden. Ob in diesem Bereich alternativ eine oberflächliche Versickerung umsetzbar wäre, ist im weiteren Planungsverlauf zu konkretisieren. Eine Entwässerung nach dem vorliegenden Konzept erscheint demnach umsetzbar.

10 Boden

Im Dezember 2021 wurde eine orientierende umwelttechnische Vorerkundung des Bodens auf dem Grundstück Fl.Nr. 2723/11 durchgeführt. Ziel war eine erste Einschätzung darüber, ob die obersten Bodenschichten Schadstoffe enthalten. Der Untergrund besteht aus den drei Schichtkomplexen Oberboden: Schluffe (U) und Tone (T), Schluffe (U), Kiese (G). In allen Oberboden-Laborproben sind die Vorsorgewerte der BBodSchV, Tabelle 4.1. und 4.2 eingehalten. Von einer schädlichen Bodenveränderung durch Metalle (Chrom, Cadmium, Blei, Kupfer, Quecksilber, Nickel, Zink) sowie durch organische Schadstoffe (PCB, Benzo(a)pyren, PAK) ist in der Regel nicht auszugehen. In 5 der 11 Bodenproben wurde generell keine relevanten Konzentrationen der untersuchten Schadstoffe nachgewiesen, in den übrigen konnten Konzentrationen an Mineralölkohlenwasserstoffe und/oder natürlich vorkommendem Arsen nachgewiesen werden.

Die chemische Analyse des Bodens unter dem Oberboden weist keine relevanten Konzentrationen der untersuchten Schadstoffe auf, es wird ein leicht erhöhter pH-Wert festgestellt, der voraussichtlich auf die kalkhaltigen Kiese zurückzuführen ist. Der Boden kann voraussichtlich als Z0 eingestuft werden.

Die Vorerkundung besitzt zunächst nur stichprobenartigen Charakter, Abweichungen in Bezug auf Schichtmächtigkeit, Zusammensetzung und umwelttechnische Einstufung außerhalb der Probepunkte sind möglich. Dennoch lässt die Vorerkundung vermuten, dass sich die Belastungen des Bodens in einem zu bewältigenden Rahmen befinden.

11 Natur- und Artenschutz

Der Vegetationsbestand der Vorhabenfläche, zunächst nur die Grünlandbereiche, wurde Ende August 2020 gemäß der Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung erfasst. Mittlerweile - Januar 2022 - wurden auch den Baumreihen und den

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

westlich den Ludwigskanal (Goldach) begleitenden Gehölzbeständen Biotop- und Nutzungstypen zugeordnet.

Die Vorhabenfläche besteht danach zu großen Teilen aus Extensivgrünland (artenärmere sowie arten- und blütenreichere Wiesen). Zudem finden sich mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren, untergeordnet mäßig artenreiche Feuchtwiesenbestände bzw. Flutrasen sowie Fragmenten von Kalk-Magerrasen. Die Baumreihen werden vorwiegend von Eschen und Winterlinden gebildet. Der Ludwigskanal (Goldach) wird von naturnahen Feldgehölzen, Hecken und Baumgruppen begleitet.

Die Biotoptypenerfassung wird im Frühsommer 2022 wiederholt. Dabei sollen die Vorkommen gesetzlich geschützter Offenlandlebensräume wie arten- und strukturreiches Dauergrünland sowie kleinflächig auch Magerrasen verifiziert werden.

Es ist das Ziel, den notwendigen Ausgleich nach Eingriffsregelung gemäß § 1a Abs. 3 BauGB auf Freisinger Flur vorzunehmen.

Im Jahr 2020 wurde eine faunistische Bestandaufnahme für die Vorhabenfläche und die möglichen Erschließungen mit Arrondierung durchgeführt (Fläche 122 ha). Untersucht wurden primär gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten (Anhang IV FFH-RL und europäische Vogelarten RL 92/43/EWG).

Die Analysen zeigen, dass die bedeutsame Fauna im Bereich der Vorhabenfläche i. W. von Fledermäusen und Vögeln getragen wird, die in den Goldach begleitenden Gehölzen Nahrung suchen bzw. brüten. Auch der Biber ist an der Goldach zu erwarten. Da die betreffenden Arten ganz überwiegend häufig und robust sind, dürften Kollisionen mit dem § 44 Abs. 1 BNatSchG vermeidbar bzw. ausgleichbar sein.

Über die Vorhabenfläche hinaus können Fernwirkungen am ehesten von ertüchtigten Straßen bzw. planbedingt erhöhtem Verkehrsaufkommen sowie vom Gebäude selbst (Dimension, Licht, ggf. Lärm) ausgehen. Dazu ist festzustellen, dass störungsempfindliche Arten oder solche, die von Kulissenwirkungen oder Lichtimmissionen betroffen sein könnten (z. B. Feldlerche, Wiesenbrüter; lichtempfindliche Fledermausarten), im näheren Umfeld des Standorts bislang nicht oder nur in geringem Umfang nachgewiesen wurden.

Für die beiden benachbarten Natura 2000-Gebiete Isarauen (FFH 7537-301) und Nördliches Erdinger Moos (SPA 7637-471) sind Flächeneingriffe nach Stand der Planung nicht zu befürchten. Effekte wie Lärm und Licht sollten angesichts der zu erwartenden Distanzen und

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

der Vorbelastung keine erheblichen Beeinträchtigungen bedeuten. Vorsorglich erscheinen jedoch FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen erforderlich. 12 Stadt- und Landschaftsbild
Stadtbild

Durch die Bebauung des Flurstücks Nr. 2723/11 wird eine bauliche Lücke zwischen Freisinger Allee und Zentralallee geschlossen, die westliche Abschlussline (auch in Verbindung mit dem Stadt- und Landschaftsbild südlich der Zentralallee) des Flughafengeländes sinnvoll vervollständigt und die städtebauliche Gesamtfigur des Flughafens arrondiert. Die markante kreisförmige Arena bildet einen attraktiven Auftakt zum Flughafen, mit ihrer Höhenentwicklung, der hellen Farbgebung der Aussenhülle (Exoskelett) und der Aufnahme der vorhandenen Raumkante an der Zentralallee fügt sie sich zugleich in das städtebauliche und gestalterische Gesamtkonzept des Flughafen München ein.

Dem Gebot des schonenden und sparsamen Umgangs mit Grund und Boden wird durch eine kompakte und flächensparende Bebauung Rechnung getragen. Der Stellplatzbedarf wird zum Teil über eine Wechselnutzung bereits bestehender benachbarter Parkhäuser der Flughafen München GmbH gedeckt; KFZ-Stellplätze im Planungsgebiet werden flächensparend in einem mehrgeschossigen Parkdeck untergebracht.

Im Stadtentwicklungsplan STEP 2030 formuliert die Stadt Freising ein Leitbild für die künftige Stadtentwicklung. Unter den Zielen für das Stadt- und Landschaftsbild wird die Sicherung der Freiräume zwischen den Ortsteilen, zwischen Ortsteilen und Hauptort sowie zum Flughafen genannt. Ein Zusammenwachsen der Siedlungsflächen ist zu vermeiden.

Das Areal der Multifunktionsarena schließt unmittelbar an den bebauten Bereich des Flughafens im Osten und Süden bzw. das Briefzentrum im Norden an. Es erfolgt keine Zersiedelung und auch ein „Zusammenwachsen“ mit dem bebauten Stadtgebiet Freising wird durch das Projekt nicht hergestellt und auch nicht befördert. Insbesondere ist das Vorhaben aufgrund seiner Singularität nicht geeignet, eine wie auch immer geartete „Vorbildfunktion“ für eine Entwicklung weiterer Siedlungsflächen hin zum Stadtgebiet zu schaffen. Zudem ist das Grundstück bereits gut erschlossen und die vorhandene Infrastruktur kann genutzt werden. Das Vorhaben entspricht auch den aus dem Anbindegebot des Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ableitbaren Vorgaben an die Bauleitplanung.

Höhenentwicklung

Die bestehenden Hochbauten des Flughafens weisen unterschiedliche Höhenentwicklung auf. Das höchste bestehende Gebäude ist der sog. Tower mit rd. 78 Meter. Das München

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Airport Center, kurz MAC, hat eine Höhe von rd. 40 Meter. Das Vorhabengrundstück schließt an den Bereich der sog. Airsite West des Flughafens an. Hier bestehen bereits Gebäude mit einer Höhe von bis zu 35 Meter, bspw. Wartungshallen oder Hangargebäude. Teilweise verfügen bestehende Hallen über (Pylonen)-Kopfhöhen von bis zu rd. 54 Meter. Die geplante neue FMG-Konzernzentrale weist einen Hochpunkt mit 36 m Höhe auf (OK bei rd.+486,00 m ü. NHN). Die Konzertarena bleibt unterhalb dieser Höhe (OK bei rd. +481,5 m ü. NHN). Im konkurrierenden Planungsverfahren wurde die Stadtbildverträglichkeit in Simulationen nachgewiesen (Blick vom Weihestephaner Berg und Domberg). Landschaftsbild

Der Landschaftsraum liegt in der Münchner Ebene, eine nur sehr schwach in Richtung Nordost geneigte nacheiszeitliche entstandene Geländeoberfläche, die nur durch die im Zuge der Moorkolonisierung entstandenen Entwässerungsgräben und ihre Gehölzreihe strukturiert war. Durch den Flughafenbau kamen – neben den weithin offenen Flugbetriebsflächen und den durchgrüneten Bauquartieren – lineare und punktuelle Gehölzpflanzungen dazu. Westlich liegen die gehölzreichen Isarauen als regionaler Grünzug. Das Planungsgrundstück ist durch Gehölzstrukturen gefasst.

Der westlich gelegene Ludwigskanal einschl. seiner Ufergehölze (hier das Grundstück Nr. 2748/4 westlich des Planungsgrundstücks) ist Gegenstand der Planfeststellung des Flughafen München, als Bestandteil der Flughafenrandzone (sog. "Zone 2" Nebenbestimmung IV Nr 4.3., Erläuterungsbericht J-01). Ziel war die Schaffung eines Grünelementes - hier die Verstärkung des vorhandenen Gehölzsaumes - zur landschaftlichen Gliederung des Flughafenumfeldes und zur Einbindung des westlichen Einfahrtsbereiches in die Landschaft, Erhöhung der Strukturvielfalt, Windschutz und ökologischer Puffer. Eine u.U. durch das Vorhaben bewirkte Beeinträchtigung der Gehölzbestände entlang des Ludwigkanals und ein etwaiger „Wirkungsverlust“ der Randgestaltung müssen im Zuge der Eingriffsregelung für das Vorhaben (d.h. im Zuge des Bebauungsplanverfahrens) ermittelt, bewertet und ggf. ausgeglichen, v.a. im Hinblick auf das Schutzgut Landschaftsbild. Die Randzonengestaltung muss also im Zuge der Grünordnungsplanung des Vorhabens aufgegriffen und angepasst werden. Unüberwindbare Planungshindernisse bestehen damit nicht.

Die straßenbegleitenden Baumreihen innerhalb der Planfeststellungsgrenze (sog. Zone 1, Erläuterungsbericht I-01, Nebenbestimmung IV Nr. 4.1) dienen der Steigerung der Ortsidentität, der Orientierung, der Verknüpfung verschiedener Bereiche, dem Windschutz und der

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

Verbesserung des Kleinklimas. An den Hauptverkehrsstraßen und auch entlang des Flughafenzubringers waren mehrzeilige Baumreihen zu pflanzen (Großbäume). Auch an den untergeordneten Straßen sowie entlang der Freisinger Allee waren Baumreihen zu pflanzen, daneben sind Parkplätze mit Bäumen zu überstellen.

Südlich begrenzt der Flughafenzubringer mit seinen Gehölzreihen das Plangebiet, im Osten die Rampe zum Knoten West 0 des Flughafengebietes. Nördlich und nordöstlich bestimmen die Tankstelle und das Postverteilzentrum den Rand des bebauten Geländes entlang der Nordallee des Flughafens. Dieser Ortsrand ist durch Baumreihen und im Bereich des Postverteilzentrums auch durch Heckenpflanzungen eingegrünt.

Erholungswirksam sind die Isarauen mit den begleitenden Radwegen sowie auch der Ludwigskanal nördlich der Freisinger Allee mit dem begleitenden Unterhaltsweg, der auch als Radweg genutzt wird (auch und insbesondere von Mitarbeitern im Flughafengebiet sowie im Postverteilzentrum).

Schützenswerte Landschaftsteile sind der Ludwigskanal und sein Gehölzuffersaum, sowie die beiden damit assoziierten Baumgruppen auf dem Planungsgrundstück. 13 Ökonomische Effekte

Die SWMUNICH hat projektvorbereitend interne und externe Untersuchungen und Marktstudien sowohl bei Branchen- und Fachverbänden, Branchenunternehmen als auch globalen Research-

Abteilungen renommierter Unternehmen in Auftrag gegeben bzw. ausgewertet. Im Ergebnis zeigen die Studien, dass die marktbasierenden Grundvoraussetzungen in den für die Entwicklung der Multifunktionsarena relevanten Marktsegmenten positiv sind. Vor allem im Live-Entertainment-Segment gab es in den letzten Jahren wesentliche Veränderungen. Während früher Konzerte primär die Funktion hatten Tonträger (CDs, Schallplatten) zu bewerben, um Einnahmen für den Künstler und Produzenten zu generieren, sind getrieben durch die Digitalisierung (Streamingdienste wie bspw. Spotify, Apple Music) und dem damit verbundenen Ein- und Wegbruch des klassischen Tonträgergeschäfts mittlerweile Live-Konzerte, Live-Shows und Festivals für Künstler und Veranstalter die mit Abstand wichtigste Einnahmequelle (>80%). Entsprechend nahm das Volumen an Tournee- und Konzertveranstaltungen in den vergangenen Jahren deutlich zu.

Durch die Verschiebung von der Tonträgerindustrie hin zum Live Entertainment-Erlebnis, das neben der eigentlichen Kernveranstaltung (z. B. Konzert) von Kunden- und Veranstalterseite

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

um weitere Aspekte, wie z. B. Gastronomie, Anreisemöglichkeiten, Rahmenangebote erweitert wahrgenommen wird, hat sich der Stellenwert des Konzert- und Tourneegeschäfts nachhaltig etabliert. Mittlerweile werden über 80% der Künstlereinnahmen durch Live-Auftritte generiert:

Angesichts wachsender Veranstaltungszahlen und -größen hat in den vergangenen Jahren weltweit der Bedarf an modernen, flexiblen Multifunktionsstätten zugenommen. Bayern und der süddeutsche Raum sind hinsichtlich geeigneter Veranstaltungsstätten derzeit unterrepräsentiert. Für größere Live-Entertainment-Events (Indoor) steht in der Metropolregion München fast ausschließlich die vor rd. 50 Jahren errichtete, ursprünglich für die Olympischen Sommerspiele 1972 für Sportveranstaltungen (Turnen und Handball) konzipierte Olympiahalle mit einer Kapazität für bis zu rd. 12.500 Personen (bei einer üblichen Konzert-Konfiguration mit 270°- Bespielung, Kopfbühne) zur Verfügung. Das Angebot der Olympiahalle entspricht trotz im Zeitverlauf durchgeführter Modernisierungs- und Aufrüstungsmaßnahmen im zunehmenden Maße nicht mehr in allen Belangen den marktüblichen Anforderungen großer und sehr großer nationaler und internationaler Produktionen, Shows und TOP-Veranstaltungen (Vgl. Bevenue-Studie, Juni 2020). Die Zuschauerkapazitäten der Olympiahalle sind für viele Produktionen mittlerweile zu gering und damit im nationalen und internationalen Wettbewerb wirtschaftlich unattraktiver (Vgl. Lanxess Arena Köln 20.000 Besucher, o2 Arena London 20.000 Besucher, Co-Op Live Arena Manchester 23.500 Besucher, geplante Arena in Frankfurt: 23.000 Besucher, geplante Arena in Wien: 20.000 Besucher). Eine neue, multifunktionale Veranstaltungsstätte mit einer Dimensionierung in einem, gegenüber dem Bestandsangebot in der Metropolregion München deutlich größeren Kapazitätssegment und derzeit nicht vorhandenen Qualitätslevel (bspw. Produktion, Hospitality, Sicht, Licht, Ton), wird folglich ein neues, erweitertes buntes Angebot am Standort Metropolregion München darstellen. Durch die Dimensionierung und Ausrichtung würde sich keine direkte Konkurrenzsituation zu anderen Bestandshallen ergeben. Das Einzugsgebiet liegt bei einem Umkreis von rd. 200 km und umfasst somit neben der Landeshauptstadt München, die Metropolregion München, das Land Bayern sowie die angrenzenden Bundesländer und Länder. Mit der neuen, internationalen State-of-the-Art Multifunktionsstätte soll Bayern weiter als Kultur-, Kongress- und Tourismusregion gestärkt werden. Mit Blick auf vergleichbare Projekte, wie bspw. die Lanxess Arena in Köln, die Mercedes Benz Arena in Berlin, den Ziggo Dome in Amsterdam oder die Royal Arena in Kopenhagen, ergibt sich üblicherweise ab Eröffnung

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

über die ersten zwei bis drei Jahre eine „Anlaufkurve“ mit sukzessiv steigender Anzahl von Veranstaltungen. Die SWMUNICH plant demgegenüber konservativer und kalkuliert mit der Erreichung eines eingeschwungenen Zustands erst ab dem vierten Jahr. Die SWMUNICH plant mit jährlich rd. 1 Mio. Besucher (Vergleich Therme Erding, rd. 1,8 Mio. Besucher pro Jahr) bei rd. 80-120 Veranstaltungen, welche überwiegend an den Wochenendtagen Freitag bis Sonntag stattfinden werden. Die SWMUNICH rechnet mit einem kontinuierlichen jährlichen Umsatz in einem mittleren zweistelligen Millionenbetrag. Diese Annahmen wurde gemäß einer Fachstudie des Branchenexperten Chesterton Consulting als plausibel und realistisch eingestuft.

Die SWMUNICH und die Konzertarena soll ein attraktiver Arbeitgeber als auch Ausbildungsbetrieb sein. Es werden rd. 300 hochwertige Arbeitsplätze in verschiedensten Fachdisziplinen geschaffen (bspw. Event-Management, Licht-/Toningenieure, Technik, Marketing, Personal, F&B, kaufmännische Administration). Darüber hinaus plan die SWMUNICH attraktive Ausbildungsplätze sowie Duale Studienplätze in Zusammenarbeit mit Hochschulen und Universitäten zu schaffen, u.a. in den Bereichen Event-Management, Ingenieurwesen, Technik, Umwelt und Nachhaltigkeit, Personal, Marketing sowie verschiedenste kaufmännische Bereiche.

SWMUNICH wird nach eigenen Angaben voraussichtlich rd. 320 Mio. EUR in den Standort investieren und plant das Konzert- und Kongresszentrum MUCcc langfristig im Eigentum zu halten und selbst zu betreiben. Dementsprechend wird die Finanzierung, nach dessen Angaben, langfristig ausgestaltet:

- Planungs-/Genehmigungsphase: ca. zwei Jahre
- Bauphase: ca. drei Jahre
- Eingeschwungener Zustand des Betriebs: Jahr 4 nach Eröffnung

Makroökonomische Auswirkungen

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte GmbH wurde von der SWMUNICH beauftragt, eine Analyse der makroökonomischen Wirkungen des Betriebs des Konzert- und Kongresszentrums am Standort in Freising durchzuführen („Economic Impact“). Veranstaltungen lösen Beschäftigung und Einkommenseffekte bei ortsansässigen und regionalen Unternehmen aus: Durch Leistungen für die Veranstaltung direkt (bspw. Catering, Veranstaltungstechnik)

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

oder indirekt (bspw. Übernachtung, Rahmenprogramm) sowie durch Sekundäreffekte (z.B. Kaufkraftsteigerung in der Kommune).

Das Konzert- und Kongresszentrum und die damit zusammenhängenden Tätigkeiten leisten einen Beitrag zur Wirtschaft durch die eigene Leistungserstellung und Produktion von Gütern bzw. Dienstleistungen sowie durch die Nachfrage in Zulieferindustrien, die die Rohstoffe, Güterinputs und Dienstleistungen für den Betrieb der Veranstaltungsstätte und der damit verbundenen Tätigkeiten (Hotel, Produktion, F&B Catering, Ticketing) liefern. Hierbei sind jährliche Ausgaben von rd. 155 Mio. EUR in Zusammenhang mit dem Konzert- und Kongresszentrum zu erwarten.

Durch das Konzert- und Kongresszentrum ist mit einem signifikanten, positiven Impuls für die lokale und regionale Wirtschaft zu rechnen. Die dadurch generierte Bruttowertschöpfung wird jährlich rd. 285 Mio. EUR inklusive indirekter und induzierter Effekte betragen, welche an verschiedenen Stellen der Wertschöpfungskette ansetzen, u.a. in den Bereichen Gastronomie, Einzelhandel, Tourismus, Hotellerie sowie weiteren Wirtschaftsbereichen. Es entfallen davon rd. 86 Millionen Euro auf sog. direkte Effekte und somit Wertschöpfung und Beschäftigung die direkt durch die Veranstaltungsstätte entstehen. Weitere 157 Millionen Euro jährlich entfallen auf sog. indirekte Effekte. Zu den indirekten Effekten der Wertschöpfung zählen u.a. Beschäftigung und Einkommen im Bereich der Zulieferung bzw. Zulieferer und den laufenden Investitionen. Weitere 42 Millionen Euro Wertschöpfung errechnet die Studie in Form von induzierten Effekten, somit Wertschöpfung und Beschäftigung, welche aus den Folgen von direkter und indirekter Wertschöpfung entsteht.

14 Touristische Effekte

Die oben genannte Analyse der makroökonomischen Wirkungen des Betriebs des Konzert- und Kongresszentrums am Standort Freising („Economic Impact“) durch Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beinhaltet unter anderem die Abschätzung von touristischen Effekten durch Übernachtungen der Veranstaltungsgäste vor Ort bzw. in der Region. Auf Basis vergleichbarer Veranstaltungszentren, statistischer Daten, Erfahrungen und Einschätzungen kommt die Studie zu den Ergebnissen, dass sich, ausgelöst durch die Multifunktionsarena, bis zu 500 Tausend nachgefragte Übernachtungen pro Jahr (ab Jahr 4) für die Region ergeben. Vergleichsprojekte in Deutschland bestätigen die Größenordnung (Lanxess Arena Köln, jährlich rd. 600 Tausend Übernachtungen). Basierend auf vergleichbaren Veranstal-

Niederschrift
über die öffentliche Sitzung des
Stadtrates (2022/StR/019) vom 06.04.2022

tungsstätten wie der Lanxess Arena in Köln, sowie statistischer Angaben (bspw. Tourismusverband Oberbayern) kann mit durchschnittlich ca. 2,3 Übernachtungen pro Übernachtungsgast gerechnet werden. So werden Aufenthalte vor oder nach den Konzertbesuchen verlängert und mit weiteren Vorhaben und Attraktionen in der Region verbunden, bspw. Besuch der Stadt Freising (Sightseeing), der Therme Erding, etc.

Die geplanten Übernachtungsmöglichkeiten (rd. 200 Zimmer) unmittelbar an der Konzertarena dienen primär den betrieblichen Ablauf der Konzertarena und sind für Künstler und Produktionsmitarbeiter wie bspw. Crew (insb. für Aufbau, Abbau und Betrieb), Konzertveranstalter sowie für Konzertpakete (Eintrittskarte & Übernachtung) vorgesehen. Es können damit rd. 5-10% der nachgefragten Gesamtübernachtungen abgedeckt werden. Die restlichen 90-95% der nachgefragten Gesamtübernachtungen (rd. 450 Tausend Übernachtungen) verteilen sich auf das bestehende Übernachtungsangebot (Hotellerie, Pensionen, Gaststätten, etc.) in der Region. 15 Kulturelle und soziale Effekte

Der Stadtentwicklungsplan STEP 2030 stellt einen Nachholbedarf beim Angebot an zeitgemäßen Veranstaltungsräumen in Freising fest und regt eine Stadthalle an, die „das Profil Freisings als Kultur- und Tagungsstadt nachhaltig stärken“ könnte.

Das Konzert- und Kongresszentrum MUCcc kann hier einen wertvollen Beitrag leisten. Die Multifunktionsarena wird das bestehende Angebot in Freising und der Region in einem größeren Kapazitätssegment ergänzen und zugleich mit einem bunten kulturellen Angebot als belebender „Kulturverstärker“ wirken. Besondere Beachtung erfährt dabei auch die Förderung der regionalen Künstler- und Bandszene. Bereits in der Konzeptphase wurden Probe-räume für Musiker und ein Ton- und Aufnahmestudio eingeplant, in denen auch lokale Musiker bestmögliche Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung finden werden.

Die Stadt Freising schöpft ihr Potenzial als Tourismusziel derzeit noch nicht aus, obwohl die Voraussetzungen als Ausflugsziel sehr gut sind. Mit der Intensivierung des Kultur- und Veranstaltungsangebots durch das Vorhaben darf eine deutliche Schärfung des touristischen und standortspezifischen Profils der Stadt Freising innerhalb einer wettbewerbsintensiven Region erwartet werden.

II. Finanzierungsvorschlag:

Erst nach positiver Grundsatzentscheidung ist eine exakte Kostenermittlung und vertragliche Regelung über die Eckpunkte zur Kostentragung durch den Vorhabenträger zielführend.

