

Beglaubigter Auszug

aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

-
- TOP 6** **MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum**
Änderung des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung
Freising Süd / Hallbergmoos Nord“ und Nr. 88 a „Briefzentrum Freising“
- Aufstellungs- und Änderungsbeschluss
Anwesend: 13

Frau Schelle führt entsprechend der Sitzungsunterlagen in den Sachverhalt ein und knüpft an den Grundsatzbeschluss des Stadtrats, der am 06.04.2022 in öffentlicher Sitzung gefasst wurde, an.

Anschließend begrüßt Frau Schelle Herrn Mittertrainer und Herrn Ammerl, die an den fachlichen Grundlagen Ermittlungen durchgeführt haben und für Rückfragen zur Verfügung stehen. Der Sachbericht entspricht im Wesentlichen der Vorlage der Stadtratssitzung. Frau Schelle erläutert die Zielsetzungen der Bauleitplanungen für die Baurechtschaffung des Multifunktionalen Konzert- und Kongresszentrum (MUCcc) auf städtischer Flur.

Grundsatzbeschluss des Stadtrats vom 06.04.2022

Das Projekt Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrums (MUCcc) wurde dem Stadtrat in seiner Sitzung am 06.04.2022 vorgestellt und ein entsprechender Grundsatzbeschluss wurde gefasst, mit dem Ziel, das Projekt weiterzuverfolgen. Die Verwaltung wurde beauftragt, die erforderliche Grundlagenermittlung weiter voranzutreiben.

Änderungsbeschlüsse für die berührten Bebauungspläne sowie des Flächennutzungsplanes in diesem Bereich sind erforderlich.

Mit einem Vorhaben- 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

Auf die Beschlussvorlage für die Sitzung vom 06.04.2022 und die beigelegten grundlegenden Gutachten und Bestandsermittlungen wird verwiesen; diese haben nach wie vor Gültigkeit.

Den vorgebrachten Prüfaufträgen wurde nachgekommen; das Ergebnis wird im Folgenden dargestellt und in der Sitzung erläutert.

Anlass

Die SWMUNICH Real Estate GmbH mit Sitz in Freising (nachfolgend als „**Vorhabenträger**“ bezeichnet) plant, eine moderne und multifunktionale Konzert- und Kongressarena mit einem Fassungsvermögen von bis zu 20.000 Besuchern zu bauen und zu betreiben. Das künftige

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:
Freising, 05.09.2022
STADT FREISING
(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

Baugrundstück umfasst einen Teil des Grundstücks FINr. 2723/11 der Gemarkung Freising und wird eine Größe von ca. 75.000 m² haben. Es steht derzeit noch im Eigentum der Flughafen München GmbH (FMG) und soll vom Vorhabenträger erworben werden. Das Projekt wird komplett privatwirtschaftlich finanziert. Die Arena wird auf die Bedürfnisse von Konzert- und Live-Entertainment - Veranstaltungen ausgerichtet.

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“.

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, Merchandisingartikeln 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. 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 m²: Die Besucherkapazität von MUCcc soll ca. 20.000 Besucher betragen.

Nach eigenen Aussagen verfolgt der Vorhabenträger höchste Qualitätsansprüche – sowohl bei Architektur und Innenraumgestaltung (bspw. Akustik, Sichtachsen, Technik und Hospitality), als auch bei den Themen Nachhaltigkeit, Verkehr und Umwelt. Nach den vom Vorhabenträger übermittelten Informationen gibt es in der Metropolregion München derzeit keine vergleichbare Veranstaltungsstätte. Mit der Arena soll somit nicht nur die bestehende Lücke geschlossen werden, sondern auch ein neuer Tourismus- und Wirtschaftsmotor sowie Kulturverstärker entstehen.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:
Freising, 05.09.2022
STADT FREISING
(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

Vorgelagertes Plangutachten, Wettbewerbsverfahren

Zur Qualitätssicherung der städtebaulichen Planung und Ermittlung wesentlicher Grundlagen für die Architektur des Vorhabens hat der Vorhabenträger 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. Der Vorhabenträger hat sich daher entschieden, die Planungen für das Vorhaben auf Basis dieses Gutachtens fortzuführen.

Der ausgewählte Bauentwurf wurde in der Stadtratssitzung vom 06.04.2022 von dem Architekten und Juryvorsitzenden Professor Markus Allmann sowie von Herrn Landschaftsarchitekt Professor Tilmann Latz anhand eines Modells und anhand von Plänen vorgestellt.

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 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.

Im Rahmen der Bebauungsplanänderung werden die Grenzen der Planfeststellung angepasst, um eine Überschneidung des Bebauungsplangebietes mit dem planfestgestellten Bereich auszuschließen. Ein erforderliches Änderungsverfahren wird von der Flughafen München GmbH („FMG“) angestoßen.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

Verhältnis zur Planfeststellung Flughafen München

Das Vorhaben soll auf Teilflächen des Grundstücks (Flurnummer 2723/11) realisiert werden, die sich überwiegend außerhalb des Geltungsbereichs des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München vom 08.07.1979, der zuletzt durch den 150. Änderungsbescheid vom 22.02.2022 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 Überschneidungen von Vorhabengebiet und Planfeststellungsgebiet geben wird. 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 dem Vorhabenträger 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“, welches östlich des Vorhabens MUCcc entsteht.

Eigentumsverhältnisse

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

Landschaftsbild

Der Landschaftsraum liegt in der Münchener Ebene, eine nur sehr schwach in Richtung Nordost geneigte nacheiszeitliche entstandene Geländeoberfläche, die nur durch die im Zuge der Moorkolonisierung entstandenen Entwässerungsgräben und ihre Gehölzzeile strukturiert war. Durch den Flughafenbau kamen – neben den weithin offenen Flugbetriebsflächen und den durchgrünten 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 ist Gegenstand der Planfeststellung des Flughafen München, als Bestandteil der Flughafenrandzone (sog. "Zone

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

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 werden, 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 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 ein 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 Gehölzsaum, sowie die beiden damit assoziierten Baumgruppen auf dem Planungsgrundstück.

Planungskonzept

Die Gebäudenutzung verteilt sich auf eine Konzertarena, ein Hotel und ein Parkhaus. Zentrales Element des Vorhabens ist die Konzertarena, die neben der Arena für ca. 20.000 Zuschauer*innen auch Kongress-, Konferenz-, Verwaltungs- und Servicebereiche beinhaltet. Sie besitzt mit ihrer klaren geometrischen Form einen hohen Wiedererkennungswert. Das Hotel tritt mit der Arena in einen städträumlichen Dialog und besitzt zugleich eine 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

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

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.

Höhenentwicklung

Die bestehenden Hochbauten des Flughafens weisen unterschiedliche Höhenentwicklungen auf. Das höchste bestehende Gebäude ist der sog. Tower mit rd. 78 Meter. Das München 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 Weihenstephaner Berg und Domberg).

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.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

Es wurden schon im Wettbewerb verschiedene Maßnahmen bewertet und optimiert. Letztendlich können die emittierten CO₂-Äquivalente 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 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 insgesamt 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

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

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.

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

Da sich die Lastprofile zwischen den unterschiedlichen Gebäudetypen deutlich unterscheiden, kann in Zukunft das lokale Nahwärmenetz um weitere Verbraucher, bspw. Teile des Flughafen 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.

Der Vorhabenträger 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.

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 Proberäume 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.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

Touristische Effekte

Die oben genannte Analyse der makroökonomischen Wirkungen des Betriebs des Konzert- und Kongresszentrums am Standort Freising („Economic Impact“) durch Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beinhaltete 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 Veranstaltungsstätten 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.

Verkehr und Erschließung

Der Vorhabenträger 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

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

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-Bahnhaltstelle, 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 Bauvorhabens 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 ausgebauten Zentralallee mit den beiden teilplanfrei ausgebildeten Verknüpfungspunkten „Knoten West-0 und Knoten West-1“ sowie die Nordallee und 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 verkehrsstärksten Wochentag (Donnerstag – maßgebender Veranstaltungstag, der die höchsten Werte des allgemeinen Kfz-Verkehrs und des flughafenspezifischen Ziel-/Quellverkehrs aufzeigt) 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 Zusatzbelastung durch Veranstaltungsbesucher ca. 400 bis 450 Kfz/24h auf der B 301 beträgt.

ÖPNV

Der Standort ist mit mehreren S-Bahnlinien an das ÖPNV-Netz des Münchener 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),

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

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 ÖV zwei Prognosehorizonte untersucht; 2027 mit dem aktuell vorhandenen Schienennetz und 2035 mit Inbetriebnahme der zweiten Stammstrecke und des östlichen Ringschlusses Flughafen/Erding/Markt Schwaben (stellvertretend aber auch für die nächsten Jahre danach bei einer zeitlichen Verschiebung der Verkehrsprojekte). 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 Gehzeit zum S-Bahnhaltelpunkt beträgt ca. 15 Minuten. Dies bewirkt insbesondere bei Großveranstaltungen eine Verstetigung und Streckung des punktuell im S-Bahn-Takt 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

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

sind ausreichend Fahrradstellplätze (inkl. E-Ladestationen) in unmittelbarer Nähe zur Konzertarena vorgesehen.

Gemäß dem Bundesverkehrswegeplan 2030 befindet sich der Ausbau der B301 im Abschnitt A 92 bis Flughafen im vordringlichen Bedarf. Ein Ausbau des bestehenden Radwegs, zumindest bis zur GVS Pulling –B301 sollte angestrebt werden. Der bestehende Radweg am Prinz-Ludwig-Kanal und am Flughafenzaun steht immer noch unter dem Vorbehalt, dass dieser bei möglichen sicherheitsrechtlichen Erfordernissen wieder gesperrt wird.

Ruhender Verkehr

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 der Vorhabenträger im Zusammenhang mit dem Erwerb des Vorhabengrundstücks von der FMG. Um die Nutzung der bereits bestehenden, leistungsfähigen Parkinfrastruktur sicherzustellen, ist die Errichtung eines Verkehrsleitsystems bzw. eines Parkleitsystems angezeigt. Es ist geplant 1.200 Stellplätze auf dem Vorhabengrundstück neu zu errichten. Im Westen/Südwesten des Grundstücks sind Stellplätze für die Veranstaltungslogistik eingeplant.

Zu diesem Themenkomplex wird der Gutachter im Ausschuss explizit vortragen.

Übergeordnete rechtliche Rahmenbedingungen

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.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

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 Verbindungsspange 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).

Der Flächennutzungsplan soll gleichzeitig in einem gesonderten Verfahren geändert werden, wobei auch weitere Entwicklungen im Umfeld zu betrachten sind, namentlich die geplante Einrichtung eines Feuerwehrausbildungs- und Katastrophenschutzzentrums im Bereich des ehemaligen „Kammermüllerhofs“ nordwestlich des Planungsgebiets.

Frau Schelle stellt den Umgriff des Bebauungsplans vor.

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.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:
Freising, 05.09.2022
STADT FREISING
(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

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

Teilflächen des Vorhabengebiets befinden sich zudem im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr.88a 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.

In den Geltungsbereich des Bebauungsplans soll neben dem Vorhabengrundstück auch die Freisinger Allee entlang des Vorhabengrundstücks bis einschließlich des Knotens an der B 301 aufgenommen werden. Hierbei sollen im weiteren Verfahren die bestehenden Zusagen der FMG in den Planfeststellungsbeschluss „Airsite West“ berücksichtigt werden. Der zusätzliche Flächenbedarf für die erforderliche neue Abbiegespur soll auf der Nordseite der Freisinger Allee, auf dem Grundstück der FMG, abgebildet werden.

Der Ludwigsgraben soll nicht in den Umgriff aufgenommen werden. Sollte sich im Laufe des Verfahrens ergeben, dass in diesem Bereich Maßnahmen ergriffen und Festsetzungen getroffen werden müssen, soll auch eine spätere Erweiterung des Umgriffs möglich sein. In den Übersichtsplan Bebauungsplan/Planfeststellung/„Masterplan“ soll die Ausgleichsfläche für die 3. Startbahn im Bereich des Ludwigsgrabens als PF-Fläche eingetragen werden. Erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturschutz,

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

beispielsweise die Wiedervernässung von geeigneten Flächen soll im Rahmen der Bauleitplanung geprüft werden.

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

Vereinfachtes Raumordnungsverfahren

Der Scoping Termin soll zeitnah erfolgen. Über die Notwendigkeit und ggf. den Umfang eines vereinfachten Raumordnungsverfahren soll zeitnah mit der Regierung von Oberbayern, Landesplanung Kontakt aufgenommen werden.

Vorhaben- und Erschließungsplan gem. § 12 BauGB

Nach § 12 Abs. 1 und 2 BauGB kann die Stadt auf Antrag eines Vorhabenträgers einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufstellen. Sie kann in einem solchen Bebauungsplan über die Zulässigkeit eines Vorhabens bestimmen, wenn der Vorhabenträger bereit und in der Lage ist, ein Vorhaben und die notwendigen Erschließungsmaßnahmen auf Grundlage des mit der Stadt abgestimmten Vorhaben- und Erschließungsplans auszuführen, er sich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist und er sich ganz oder teilweise zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten verpflichtet. Das Antragserfordernis unterliegt keinen besonderen formellen Voraussetzungen.

Der Vorhabenträger hat einen Antrag gem. § 12 BauGB zur Einleitung des Planaufstellungsverfahrens für den Vorhaben- und Erschließungsplan „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ und Anpassung des Flächennutzungsplans der Stadt Freising sowie alle ggf. weiteren notwendigen behördlichen Verfahren eingereicht, der als Anlage beiliegt.

Der Vorhabenträger hat sich in einem städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, die durch das Bebauungsplanverfahren entstehenden Kosten – mit Ausnahme der Kosten, zu deren Übernahme sich Dritte vertraglich verpflichtet haben – nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zu übernehmen.

Nach Einleitung der erforderlichen Bauleitplanverfahren wird der Entwurf des Durchführungsvertrags zum Vorhaben- und Erschließungsplan mit der Stadtverwaltung ausgearbeitet und beschlussmäßig abgestimmt, so dass dieser vor Abwägungs- und Satzungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan rechtswirksam geschlossen werden kann.

Herr Koch stellt die Prüfaufträge (Nr.1-3 der Sitzungsunterlagen) aus der Stadtratssitzung vom 06.04.2022 vor.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

Präfaufträge aus der Stadtratssitzung vom 06.04.2022:

Im Rahmen der Diskussion zum Grundsatzbeschluss wurde aus den Reihen des Stadtrates Prüfungsbedarf zu folgenden Punkten artikuliert:

1. städtebaulichen Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung
2. der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben der Landesplanung
3. sowie der Vereinbarkeit mit der aktuellen Beschlusslage der Stadt Freising und informellen Planungskonzepten

Diesen Präfaufträgen wurde nachgekommen und die Ergebnisse werden nachfolgend dargestellt:

zu 1.: städtebauliche Rechtfertigung des Vorhabens und der Alternativenprüfung:

Grundsätzlich ist die Notwendigkeit einer Erforderlichkeit und einer strikten Alternativenprüfung im Fachplanungsrecht (v.a. Fernstraßengesetz, Luftverkehrsgesetz) entwickelt worden. Fachplanungen sollen stets bedarfsbezogen vorgenommen werden, weswegen einerseits eine fachplanerische Rechtfertigung, andererseits die Durchführung einer Alternativenprüfung durch die Planfeststellungsbehörde zwingend ist. Im Bereich der Bauleitplanung ist der rechtliche Ausgangspunkt ein anderer: Aufgrund der kommunalen Planungshoheit steht der planenden Kommune zunächst ein weitgehendes planerisches Ermessen zu. Die Betätigung dieses Ermessens unterliegt keinen vergleichbaren Anforderungen, was die Ermittlung des Bedarfs planerischer Festsetzungen und der Alternativenprüfung angeht.

Die Alternativenprüfung bezieht sich im vorliegenden Stadium des Verfahrens daher nur auf das Vorhaben als solches und seinen Standort in der Stadt Freising.

Die in der Beratung des Stadtrats angesprochene „Nullvariante“ ist Teil einer fachplanerischen Betrachtung, mit der geprüft wird, ob der durch das plangegenständliche Vorhaben abgedeckte Bedarf durch die bereits vorhandene Infrastruktur abgedeckt werden kann. Dieser Prüfungsschritt leuchtet bei Verkehrsinfrastruktur unmittelbar ein (z.B. decken die vorhandenen Straßen den zusätzlichen Bedarf bereits ab?), führt bei städtebaulichen Vorhaben mangels der Vergleichbarkeit des durch das Vorhaben abgedeckten Bedarfs (oder bei privatwirtschaftlichen Vorhaben: des zu erwartenden Kundenkreises) zu keinen sinnvollen Ergebnissen. Das geplante Vorhaben spricht einen überregionalen Besucherkreis an (wovon auch z.B. die Landeshauptstadt München ausgeht, wie ihre Initiativen zur Ansiedlung eines vergleichbaren Vorhabens in München zeigen). Die bisher im Stadtgebiet Freising angesiedelten Veranstaltungsstätten für Kunst und Kultur sind weder von ihren

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

baulichen Gegebenheiten, noch von ihrer Ausrichtung und veranstaltungstechnischen Möglichkeiten darauf ausgerichtet, vergleichbare Veranstaltungskonzepte anzubieten. Damit gibt es in diesem Segment keine (annäherungsweise) vergleichbaren Vorhaben bzw. Veranstaltungsstätten in Freising und damit auch keinen sich aufdrängenden oder nur halbwegs realistischen Alternativvorschlag.

Die Prüfung, ob Standorte in anderen Gemeinden besser geeignet wären, ist ebenfalls nicht Teil der bauleitplanerischen Abwägung. So wie der Stadt Freising steht auch anderen Kommunen planerisches Ermessen zu. Eine Alternativenprüfung auf gemeindefremde Standorte käme nur in Ausnahmefällen in Betracht (z.B. Existenz einer anderen – ausbaufähigen - Veranstaltungshalle desselben Vorhabenträgers, mindestens jedoch andere Planungsverfahren oder jedenfalls verdichtete Planungsabsichten). Es wurde allerdings bereits schon in der Stadtratssitzung am 06.04.2022 dargestellt, dass dies nicht der Fall ist, sondern das Vorhaben am Freisinger Standort realisiert werden soll. Zudem gibt es nach den hier vorliegenden Informationen in anderen Städten keine vergleichbaren Verfahren.

Ein anderer Standort innerhalb des Gebiets der Stadt Freising drängt sich ebenfalls nicht auf. Die bereits im Grundsatzbeschluss erwähnte sehr gute bestehende verkehrliche infrastrukturelle Anbindung (bspw. bestehender ÖV-Anschluss, bestehende Autobahnanbindung, bestehende Fahrradnetz-Anbindung, bestehende Parkrauminfrastruktur), der im Vergleich zum Umfang des Vorhabens geringe Umfang der notwendigen Anpassung der Infrastruktur, die Lage in einem bereits durch den Flughafen München verkehrlich und immissionsschutztechnisch vorbelasteten Bereich und die nach derzeitigem Stand aufgrund des aktuellen Zustands des Vorhabengrundstücks geringere ökologische Qualität sprechen für diesen Standort. Andere Standorte im Gemeindegebiet drängen sich nicht auf oder stellen sich im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens (die bislang v.a. unter verkehrstechnischen Aspekten diskutiert wurde) nicht als offensichtlich vorzugswürdig hinaus. Hier ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass an jedem anderen Standort die verkehrliche Infrastruktur im erheblichen Maße neu gebaut bzw. angepasst werden müsste.

zu 2.: der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Vorgaben der Landesplanung

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben wurde die Frage nach der Vereinbarkeit mit den Vorgaben der Landesplanung aufgebracht.

Das Vorhabengrundstück liegt im durch das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) festgelegten Vorranggebiet Flughafenentwicklung (vgl. Anhang 6 zum LEP 2013). Das LEP formuliert in Nummer 4.5.1 das Ziel (Z), die für die weitere Entwicklung des Verkehrsflughafen Münchens erforderliche Fläche als Vorranggebiet Flughafenentwicklung festzulegen.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Begläubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

Nach § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne (wie etwa auch ein Vorhaben- und Erschließungsplan iSd. § 12 BauGB) an die Ziele der Raumordnung anzupassen. Diese Anpassungspflicht enthält die Anordnung, alles zu unterlassen, was die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung vereiteln oder erschweren würde (vgl. BVerwG, Urt. v. 20.08.1992, 4 NB 20/91; Gierke/Blessing in Brügelmann, BauGB, § 1 Rn. 261, 416). Besteht ein Landesplanungsziel darin, in einem festgelegten Gebiet einer bestimmten raumbedeutsamen Funktion oder Nutzung den absoluten Vorrang zu sichern (Vorranggebiet gemäß Art. 14 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 BayLpG), so darf die Gemeinde in ihren Bauleitplänen für die betreffende Fläche keine damit unvereinbare Nutzung ausweisen. Es darf also zu der gesicherten Nutzung keine Konkurrenzsituation entstehen.

Im LEP wird die Festlegung des Vorranggebietes Flughafenentwicklung wie folgt begründet (vgl. LEP Bayern 2013, S. 50 f.):

„Zur dauerhaften Standortsicherung des Verkehrsflughafens München und zur Sicherung seiner langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten wird das Vorranggebiet Flughafenentwicklung festgelegt (vgl. Anhang 5 [Anm. i.d.F. v. 01.03.2018 Anhang 6]). In diesem Gebiet sind mit der weiteren Flughafenentwicklung konkurrierende raumbedeutsame Nutzungen ausgeschlossen. (...)“

Das geplante Vorhaben steht diesem Ziel nicht entgegen, sondern ist mit diesen Zielvorgaben vereinbar, weil keine Nutzungskonkurrenz entsteht.

Eine Konkurrenzsituation zur weiteren Flughafenentwicklung besteht zudem weder in räumlicher noch in funktionaler Hinsicht. Die notwendigen Flächen für die weitere Entwicklung des Flughafens insbesondere in seiner originären Verkehrsfunktion stehen auch unter Berücksichtigung des Flächenbedarfs der Multifunktionsarena nach wie vor zur Verfügung. Nach Maßgabe der langfristigen, auf einen Planungshorizont von derzeit 15 Jahren ausgerichteten Masterplanung der Flughafen München GmbH sind auf dem Grundstück westlich der öffentlichen Tankstelle West keine der Abwicklung des Luftverkehrs dienenden Flugbetriebsflächen vorgesehen.

Die luftseitige Flughafenentwicklung wird durch den bestandskräftigen 98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 05.07.2011 vorgezeichnet. Dieser Beschluss und die ihm nachfolgenden Entscheidungen haben eine fachplanerische Konkretisierung der Raumnutzung im Vorranggebiet insbesondere durch flugbetriebliche Anlagen im östlichen Teil des Vorranggebietes bewirkt. Eine potentielle Erweiterung des Start-/Landebahnsystems einschließlich der Rollwege sowie der damit korrespondierende weitere Ausbau der Vorfeld- und Terminalinfrastruktur findet demnach primär in den Bereichen östlich bzw. nordöstlich der bestehenden Flugbetriebsflächen statt. Auch eine über den bestandskräftigen zugelassenen Ausbau hinausgehende langfristige

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Begläubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

luftseitige Flughafenentwicklung würde unter Berücksichtigung der erforderlichen Schnittstellen und Anschlusspunkte nicht im Westen des Flughafengeländes stattfinden können.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahren zur „Airsite West“ (128. Planfeststellungsänderungs-beschluss), an dem auch die Stadt Freising beteiligt war, hat die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde im – mittlerweile bestandskräftigen – Genehmigungsbescheid vom 02.02.2018 (abrufbar auch unter: https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/abgeschlossene_pv_beschluesse/wirtschaft_landesentwicklung_verkehr/index.html) die Frage, ob flughafenaffine Nutzungen nur solche sein können, die einen unmittelbaren Bezug zum Flughafenbetrieb haben, verneint, und dazu ausgeführt:

„(...) Beispielhaft sind hier sich ändernde Erwartungshaltungen von Passagieren angesichts der weiterhin wachsenden Bedeutung des Luftverkehrs im Rahmen der Freizeitgestaltung sowie durch technische Neuerungen zu nennen. Wo früher nur eine funktionelle Anlage zum Betreten oder Verlassen eines Flugzeugs genügt hat, werden heute an einem internationalen Verkehrsflughafen mit Drehkreuzfunktion Einrichtungen zur Steigerung des Komforts erwartet. Umsteiger halten sich länger auf dem Flughafengelände auf und wollen diesen Aufenthalt nicht in einer reinen „Wartehalle“ verbringen. Der Flughafen selbst ist Treffpunkt, etwa für Konferenzen, und kann somit sogar Ziel der Reise sein.“ (Beschluss, S. 28f.)

Dies unterstreicht, dass das geplante Vorhaben nicht in funktionaler Konkurrenz zum Flughafen München steht, enthält doch das Nutzungskonzept der Multifunktionsarena auch flughafenaffine Nutzungskomponenten. In Rechtsprechung und Literatur ist mittlerweile anerkannt, dass der für die Flughafenaffinität erforderliche räumliche und funktionale Zusammenhang eines zu beurteilenden Vorhabens neben der originären Verkehrsfunktion zur Abwicklung des Passagier- und Flugzeugaufkommens mittlerweile um eine kommunikative Funktion zu ergänzen ist (vgl. Hösch, UPR 2017, S. 501 (503 f.)). Dem Standard internationaler Verkehrsflughäfen entsprechend stellen Einrichtungen für flughafenaffine Dienstleistungen wie Hotels, Restaurants, Tagung und Büroräume usw. mittlerweile und in zunehmendem Maße einen auch unter Wettbewerbsgesichtspunkten unverzichtbaren Bestandteil großer Flughäfen dar (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04 – juris Rn. 235). Der Flughafen München ist in der Vergangenheit bereits durch eine Vielzahl von Kongress- und Unterhaltungsangeboten über seine Verkehrsfunktion hinaus als Veranstaltungsort für seine Kunden und das Umland in Erscheinung getreten. Das im Nutzungsspektrum der Multifunktionsarena enthaltene hochmoderne Konferenzzentrum wird die bestehende Kongress- und Konferenzstruktur am Flughafen München dahingehend ergänzen und deutlich erweitern und somit dessen Stellung im Wettbewerb mittel- und langfristig festigen.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

Schließlich ist auf die Antwort der Obersten Landesplanungsbehörde auf eine Kleine Anfrage vom 31.03.2022 hinzuweisen, mit der die Staatsregierung nach der landesplanerischen Vereinbarkeit des Vorhabens gefragt wurde. Die Antwort lautet:

„Das Vorranggebiet dient der dauerhaften Standortsicherung des Verkehrsflughafens München sowie der Sicherung seiner langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten. Hierzu trägt die Multifunktionsarena bei, indem sie die Attraktivität des Flughafens als Destination erhöht und die Qualität für Reisende steigert. Die Multifunktionsarena ist damit aus verkehrlicher Sicht geeignet, die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens vor Ort abzurunden und dessen internationale Drehkreuzfunktion am Standort abzusichern. Die Nutzung steht damit nicht in Konkurrenz zu der Verkehrsfunktion des Flughafens München.“

Das Vorhaben erscheint daher mit den Vorgaben der Landesplanung vereinbar.

zu 3: sowie der Vereinbarkeit mit der aktuellen Beschlusslage der Stadt Freising und informellen Planungskonzepten

Schließlich wurde im Rahmen der Stadtratssitzung auf den Aspekt hingewiesen, ob das Vorhaben mit der aktuellen Beschlusslage der Stadt Freising und den damit verbundenen informellen Planungskonzepten vereinbar ist.

Insoweit wurden Fragen nach der Vereinbarkeit mit

- dem grundlegenden Planungskonzept des Bebauungsplans Nr. 88 („Verhinderung des Zusammenwachsens von Flughafen und Stadt“) – ebenfalls erwähnt im Rahmen des Stadtentwicklungsplans (STEP 2030)
- den Vorgaben des Mobilitätskonzepts und
- den Aussagen des Klimaschutzkonzepts

gestellt.

Das Vorhaben scheint mit all diesen Vorgaben vereinbar bzw. es liegt keine Selbstbindung der Stadt Freising vor, die der beabsichtigten Planung entgegensteht.
 Das grundlegende Planungskonzept des Bebauungsplans Nr. 88 wird nicht in Frage gestellt.

Das Vorhabengrundstück schließt unmittelbar an den bebauten Bereich des Flughafens im Osten und Süden bzw. das Briefzentrum im Norden an. Es wird eine derzeit bestehende Lücke zwischen Postverteilzentrum (Norden), Agip-Tankstelle (Osten) und Zentralallee/Frachthallen (Süden) sinnvoll geschlossen und das Gebiet städtebaulich abgerundet. Eine städtebauliche Zäsur bildet der Ludwigskanal im Westen des Vorhabengrundstücks. Es erfolgt keine Zersiedelung der Landschaft. Ein

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

„Zusammenwachsen“ mit dem bebauten Stadtgebiet Freising wird durch das Projekt nicht hergestellt und auch nicht befördert, da vielmehr mit dem Vorhaben die Bebauungsstruktur des Flughafens nach Westen hin ihren Abschluss findet. Das Vorhabengrundstück steht derzeit noch im Eigentum der FMG. Mit dem Verkauf des Grundstücks an den Vorhabenträger werden die Grenzen des planfestgestellten Gebiets angepasst werden, so dass die Stadt Planungshoheit über Flächen gewinnt, die sie bislang nicht überplanen könnte.

Das Vorhaben ist aufgrund seiner Singularität (s. dazu schon unter Punkt 1.) 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 Mobilitätskonzept der Stadt Freising (nachhaltig. mobil. – Mobilitätskonzept der Stadt Freising 2019) enthält neben einer umfassenden Bestandsaufnahme der Mobilität in der Stadt Freising sog. übergeordnete Planungsziele. Diese lauten:

- Moderates, gesteuertes Bevölkerungswachstum
- „Stadt der kurzen Wege“
 - o Deckung des Bedarfs des täglichen Lebens zu Fuß oder mit dem Rad
 - o Gute Erreichbarkeit gewerblicher und öffentlicher Einrichtungen sowie von Freizeiteinrichtungen zu Fuß oder mit dem Rad
- Verbesserung der Verbindungen zwischen den Stadtteilen (Abbau der Barrieren im Stadtgebiet)
- Schutz, Erhalt und Entwicklung der Erholungs- und Grünräume in der Stadt
- Förderung des Gewerbestandortes Freising

Sodann werden weitere Ziele definiert, und unter Ziffer 5.2. ein konkretes Maßnahmenbündel, dessen Umsetzung der Stadtrat bereits beschlossen hat.

Keine dieser Maßnahmen wird von der Realisierung des Vorhabens betroffen. Soweit durch das Vorhaben zusätzliche verkehrliche Anforderungen ausgelöst werden, sind diese im Bauleitplanverfahren konkret zu betrachten. Ein Anschluss des Vorhabengrundstücks an das Radverkehrswegenetz der Stadt Freising besteht bereits heute.

Das Klimaschutzkonzept der Stadt Freising verzahnt die bereits im STEP 2030 vorgegebenen allgemeine klimapolitischen Ziele der Stadt mit konkreten Betrachtungen und Ermittlungen zu den Sektoren Gebäude, Energie und Verkehr. Das Klimaschutzkonzept

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

empfiehlt zur Erreichung der darin vorgegebenen Ziele 10 Kernmaßnahmen (Ziffer 10.2. S. 138f.). Nur die Maßnahmen B. 1.1 und C 1.6 (Energetisch optimierte Stadtplanung und Innovative Wärmeversorgungskonzepte) weisen eine Schnittmenge zu dem geplanten Vorhaben auf. Diese werden aber, wie bereits im Grundsatzbeschluss ausgeführt, im vorliegenden Vorhaben umgesetzt und sollen auch planungsrechtlich abgesichert werden.

Der Vorhabenträger hat bereits jetzt für das Vorhaben ein eigenes „Nachhaltigkeits- und Klimaschutzkonzept“ aufgestellt, das gemeinsam mit Experten und in Kooperation mit der Stadt Freising weiterentwickelt werden soll. Der Vorhabenträger möchte die erste klimaneutrale Konzertarena in Deutschland als Leuchtturmprojekt verwirklichen und damit als Innovationsführer aufzeigen, dass auch bei Großprojekten eine klimaneutrale Umsetzung – nicht nur während der Planung und des Baus, sondern auch während der Betriebsphase – möglich ist. Das bereits vorliegende Nachhaltigkeits- und Klimaschutzkonzept wird künftig weiterentwickelt und durchführende externe unabhängige Zertifizierungsunternehmen (DGNB/BREEAM) geprüft und zertifiziert.

Kostentragung

Der Vorhabenträger übernimmt die für die erforderliche Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans der Stadt bereits entstandenen Aufwendungen und Kosten. Im Hinblick auf noch erforderliche Beauftragungen wurde im Rahmen des städtebaulichen Vertrags vereinbart, dass der Vorhabenträger die erforderlichen Aufträge in eigenem Namen und auf eigene Kosten, soweit nichts anderes vereinbart ist, veranlasst und die noch entstehenden Aufwendungen, insbesondere die Kosten für die Planfertigung und den Umweltbericht sowie die Kosten für die Gutachten (Schallschutzbauaufnahmen, Bodengutachten, Verkehrsgutachten etc.) selbst trägt. Des Weiteren übernimmt der Vorhabenträger die für die Bearbeitung des Verfahrens zusätzlich notwendigen Personal- und Sachkosten. Der Umfang und die Dauer der Kostenübernahme für Personal- und Sachkosten erstreckt sich grundsätzlich auf den Zeitraum zwischen Aufstellungsbeschluss und Satzungsbeschluss und ist im Rahmen des Verfahrens über Nachträge abzubilden.

Die Eckpunkte zu den Themenbereichen Erschließung, naturschutzrechtlicher Ausgleich, Bauverpflichtung sind in einem gesondert abzuschließenden Durchführungsvertrag zu regeln, welcher vor Satzungsbeschluss mit der Stadt abzuschließen ist.

Im städtischen Haushalt sind Planungskosten auch für Bauleitplanverfahren und sonstige städtebauliche Planungen abgebildet auf der HHST 0.6105.6555. Im Rahmen der Haushaltsberatungen 2023 ist dieses Großprojekt mit einem städtischen Ausgabeansatz zu versehen; alle Kosten, die im Zuge dieses Projektes anfallen, werden dem Vorhabenträger entsprechend der Vorgaben des städtebaulichen Vertrages in Rechnung gestellt.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

Herr Koch führt in die wesentlichen Inhalte des Durchführungsvertrags ein. Er bittet darum, dem Vorvertrag zuzustimmen und diesen in der Beschlussvorlage zu ergänzen.

StR Drobny ist der Meinung, den bestehenden Bebauungsplan Nr.88, welcher die Sicherung der Landschaft und die Begrenzung der Entwicklung des Flughafens zum Zweck hat, nicht zu ändern. Er erläutert, dass das Projekt MUCcc dem ursprünglichen Ziel des Bebauungsplans Nr.88 entgegenstehen würde.

Er weist daraufhin, dass laut Landtagsabgeordneten Herrn Becher das Projekt geeignet ist, den Flugverkehr zu fördern. Durch diese Maßnahme würde die Stadt Freising am meisten darunter leiden. Er fragt, wie sich das Projekt auf den Verkehr auswirkt und ob dieser noch zu bewältigen sei. Bereits jetzt ist das Straßennetz weitestgehend ausgelastet. Ein reibungsloser überörtlicher Verkehr ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Hierfür ist die Fertigstellung des Erdinger Ringschlusses, eine weitere S-Bahnhaltestelle, eine Haltestelle für den überregionalen Flughafen Express (UFEX) und die Verwirklichung der zweiten Stammstrecke erforderlich. Er sieht die Verwirklichung des Projekts äußerst kritisch. Auch die Nutzung und die damit verbundenen Kapazitäten der Flughafenparkhäuser der Flughafen München GmbH (FMG) bezweifelt er.

Er fordert eine Abschätzung der Klimafolgen und verweist auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichts, zur Verpflichtung eine Klimafolgenabschätzung durchzuführen. Anschließend fragt er, in wie weit die Stadt Freising einen Untersuchungsrahmen und ein Raumordnungsverfahren fordert bzw. vorgibt.

StR Drobny stellt sich außerdem die Frage, wo die neu geschaffene Personalstelle ihren Platz einnehmen wird und ob diese Stelle nicht vorrangig erst andere wichtigere Projekte der Stadtplanung erfüllen könnte.

OB Eschenbacher stellt klar, dass Bebauungsplanänderungen oft Zielabweichungen mit sich bringen. Er erläutert, dass in den Bebauungsplänen Nr. 88 und Nr. 88a eine städtebauliche Kante aufgenommen wird, die nicht dem Trenngrün und dem regionalen Grüngürtel widersprechen. Er merkt zur Thematik Flughafenaffinität an, dass die Stellungnahme aussagt, dass das Projekt weder dem Flughafen dient, noch ihm schadet. Dies wurde im Vorfeld geprüft. Laut dem Luftamt Südbayern handelt es sich nicht um eine Maßnahme welche nach dem Luftverkehrsgesetz behandelt werden kann. Sowohl die FMG als auch das Ministerium sehen die Anlage für den Flughafen weder schädlich noch dienlich an. Zu den Parkhäusern knüpft er an das vorliegende Gutachten.

Er betont, dass die Mehrfachnutzungen der Parkhäuser in den Abendstunden stattfindet und somit die Mitarbeiterparkplätze der FMG zu diesen Zeiten nicht ausgelastet sind.

Er stellt fest, dass das Thema der Verkehrsauswirkungen durch die Präsentation von Herrn Ammerl in der Stadtratssitzung näher dargestellt wurde. Auch die Raumordnung wird geprüft und abgewogen werden.

Er weist daraufhin, dass es sich bei der Frage bezüglich der Verwendung der Personalstelle um ein Thema aus der nicht öffentlichen Sitzung des Finanz- und Verwaltungsausschusses

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022

handelt. Im Ausschuss können diesbezüglich keine weiteren Äußerungen getroffen werden. Dabei handelt es sich seiner Meinung nach um eine politische Einschätzung von Herrn Drobny. Bei diesem Projekt trägt der Vorhabensträger alle Kosten für die Stelle, die für den Zeitraum der Bearbeitung entstehen.

Herr Ammerl erläutert, dass ein detailliertes Verkehrsgutachten durchgeführt wurde, da eine solche Überprüfung für Freising, Hallbergmoos und für den Flughafen wichtig ist. Das Verkehrsgutachten war entscheidend für die Auswahl des Standortes. Dabei wurde festgestellt, dass der Donnerstag der höchstbelastete Tag im Jahr ist. Jedoch wurde diese Analyse in den Jahren 2017- 2019 (vor Corona) durchgeführt, sodass eine solide Datenbasis besteht. Herr Ammerl betont, dass die Flughafen Gesellschaft München weitreichende Daten übermittelt hat und bei den Prognoseberechnungen zum Fluggastverkehr unterstützte. Dabei wurde ein Katalog aufgestellt mit baulichen, verkehrsbaulichen und verkehrslenkenden Maßnahmen, welche umgesetzt werden müssen. Auch das Parken von Verkehrsmitteln wurde näher betrachtet, vor allem die Gang-Linien der Parkhäuser. Dabei hat sich herausgestellt, dass sich die Parkhäuser zwischen 14:00 Uhr und 15:00 Uhr leeren. Die Konzertbesucher werden sich in der Regel erst ab 18:00 Uhr zum MUCcc begeben.

Durch Zählung wurde festgestellt, dass der Knotenpunkt FS 44/45 den Spitzenpunkt des Verkehrs morgens erreicht und nicht zu den Abendstunden um 16:30 Uhr oder 17:30 Uhr. Der Knotenpunkt wird durch weitere genauere Zählungen erneut untersucht und mit Besucherzahlen eines Konzerts verglichen.

StR Drobny fragt, ob das Verkehrsgutachten für das Projekt MUCcc abschließend ist oder ob noch ein weiteres Gutachten erstellt wird.

Herr Ammerl führt aus, dass das Verkehrsgutachten weiter fortgeschrieben wird. Das vorliegende Gutachten ist ein Leistungsfähigkeitsgutachten und dient der Feststellung, ob der Standort geeignet ist. Er merkt an, dass das Mobilitätskonzept und die Umweltverbund Themen noch betrachtet werden.

Beschluss-Nr. 249/30a

Anwesend: 13

Für: 9

Gegen: 4

den Beschluss

Die Änderung des Bebauungsplans Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ und Nr. 88 A „Briefzentrum Freising“ wird für den Gesamtumgriff beschlossen und soll als vorhabenbezogener Bebauungsplan gem. § 12 BauGB durchgeführt werden.

Der Umgriff des Bebauungsplanes umfasst ganz oder teilweise die Flurnummern 2723/5, 2723/ 6, 2723/ 7, 2723/8, 2723/9, 2723/10, 2723/11, 2748/7, 2748/8, 2748/9, 2748/11, 3056/16, 3056/35, 3118, 3118/8, 3118/9, 3118/10, 3123/6, 3123/7, 3123/8, 3123/9 der Gemarkung Freising.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:

Freising, 05.09.2022

STADT FREISING

(Siegel)i. A. _____

**Beglaubigter Auszug
aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (30.) vom 27.07.2022**

Ziel und Zweck der Bauleitplanung ist es die Entwicklung eines Multifunktionalen Konzert- und Kongresszentrums (MUCcc) zu ermöglichen und die Erschließung zu sichern. Dabei sollen die negativen Auswirkungen im Hinblick auf Stadt- und Landschaftsbild, Mensch und Natur minimiert werden.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage des Grundsatzbeschlusses vom 06.04.2022 einen verfahrensfähigen Bebauungsplanentwurf zu erarbeiten und diesen dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vorzustellen.

Mit dem städtebaulichen Vorvertrag zum Durchführungsvertrag besteht Einverständnis.

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:
Freising, 05.09.2022**

STADT FREISING

(Siegel)i. A.

Hofzner

Große Kreisstadt Freising
Herrn Oberbürgermeister
Tobias Eschenbacher
Obere Hauptstraße 2
85354 Freising

Freising, den 18.07.2022

**Einleitung des Bebauungsplanverfahrens für den Vorhaben- und Erschließungsplan
„MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“
Hier: Antrag nach § 12 Abs. 2 BauGB**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Eschenbacher,

in seiner Sitzung vom 06.04.2022 hat der Rat der Stadt Freising den Grundsatzbeschluss für das Vorhaben "MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" (kurz „MUCcc“ oder „Konzertarena“) auf dem Grundstück mit der Flurnummer 2723/11, Gemarkung Freising gefasst. Die Verwaltung wurde vom Stadtrat beauftragt, die Einleitung des notwendigen Bauleitplanverfahrens vorzubereiten.

Aus diesem Grund beantragen wir mit diesem Schreiben, die Einleitung des Planaufstellungsverfahrens für den Vorhaben- und Erschließungsplan "MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum" und die Anpassung des Flächennutzungsplans der Stadt Freising sowie alle ggf. weiteren notwendigen behördlichen Verfahren, die von Seiten der Stadt Freising durchzuführen sind, vorzubereiten und einzuleiten.

Hierzu bitten wir Sie, die weiter erforderlichen Beschlüsse der gemeindlichen Gremien zur Vorbereitung, Einleitung und Durchführung der erforderlichen Verfahren herbeizuführen. Der Vorhaben- und Erschließungsplan wird im Rahmen des Verfahrens final erarbeitet.

Das Vorhaben wurde im Sachvortrag des Grundsatzbeschlusses vom 06.04.2022 näher beschrieben. Darauf nehmen wir vollinhaltlich Bezug.

Die SWMUNICH ist bereit, die durch das Bebauungsplanverfahren entstehenden Kosten – mit Ausnahme der Kosten, zu deren Übernahme sich Dritte vertraglich verpflichtet haben – zu übernehmen. Ein entsprechender städtebaulicher Vertrag soll vor Beschlussfassung des Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt unterzeichnet werden.

Nach Einleitung des erforderlichen Bauleitplanverfahrens werden wir einen Entwurf des Durchführungsvertrags zum Vorhaben- und Erschließungsplan abstimmen, so dass dieser vor Abwägungs- und Satzungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan rechts-wirksam geschlossen werden kann.

Gern sind wir bereit, unser Vorhaben und hier dargestellten Punkte im Rahmen von Sitzun-gen städtischer Gremien vorzustellen.

Für kurzfristige Unterrichtung über die von der Stadt getroffenen Beschlüsse sind wir Ihnen dankbar.

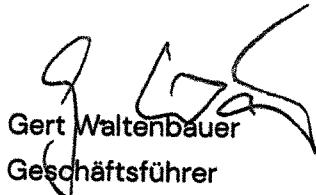
Für weitere Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

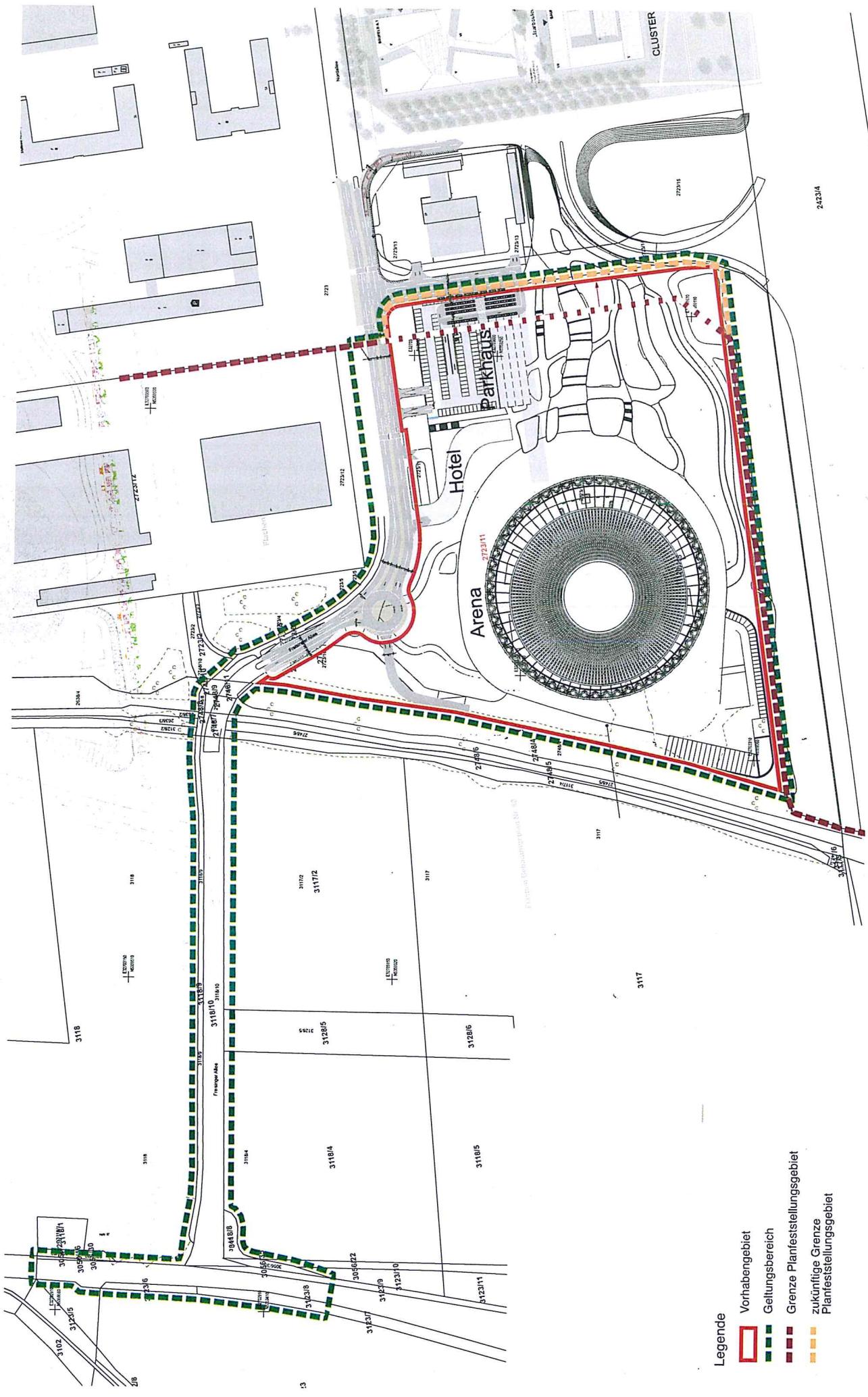
SWMUNICH Real Estate GmbH



Lorenz Schmid
Geschäftsführer



Gert Waltenbauer
Geschäftsführer



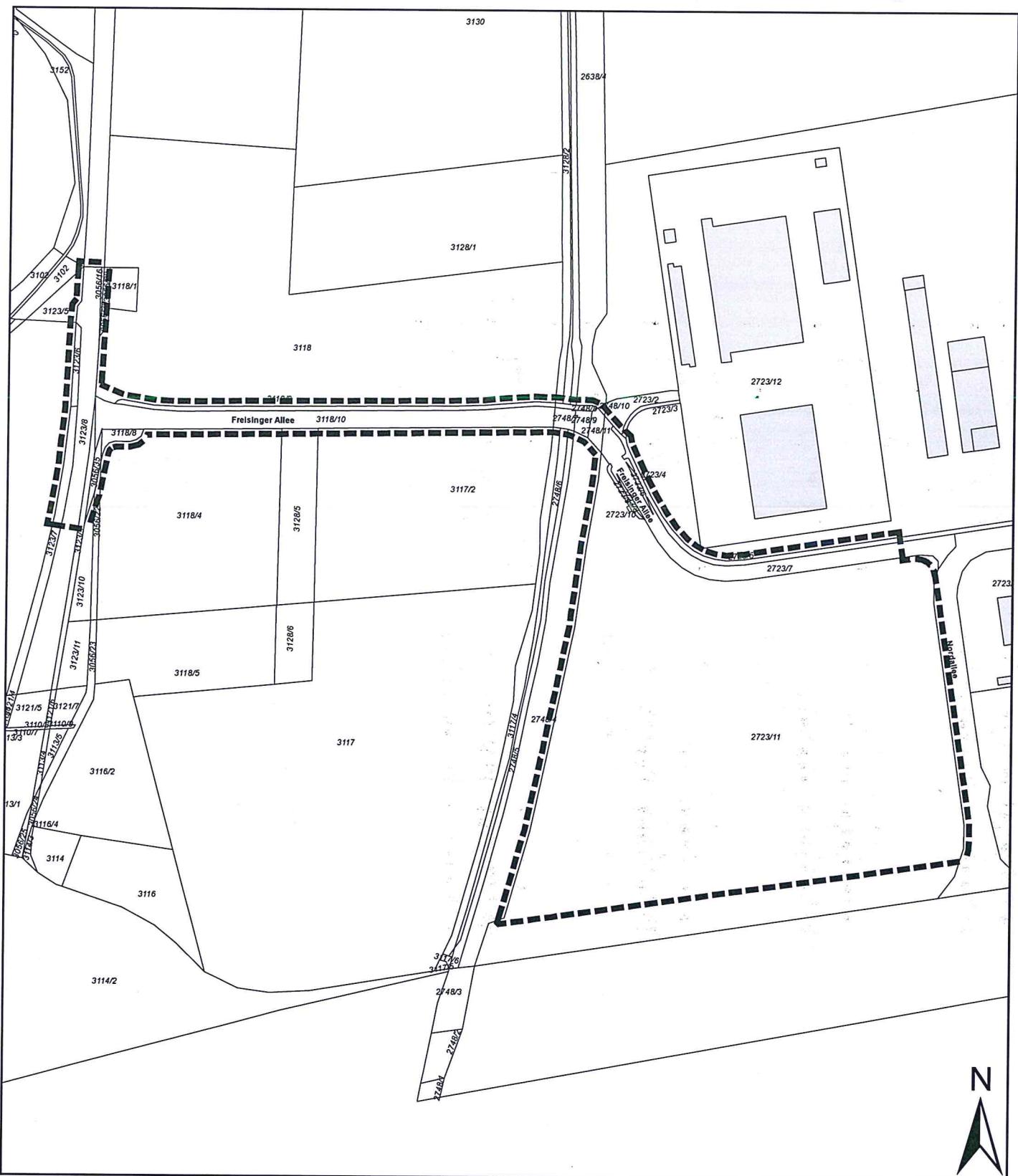
MUCcc - Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum

Lageplan

Architekten und Stadtplaner mbB
Weißenburger Platz 4
81667 München

Umgriff

Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“, 1. Änderung und Bebauungsplan Nr. 88 A „Briefzentrum Freising“ 1. Änderung



Planinhalt:

**Bebauungsplan Nr. 88
„Landschaftsentwicklung Freising Süd/
Hallbergmoos Nord“, 1. Änderung und
Bebauungsplan Nr. 88 A
“Briefzentrum Freising“ 1. Änderung
Umgriff**

Datum: 27.07.2022

geändert: ---

Maßstab: ohne

gezeichnet: Kru



Stadtplanungsamt
Amtsgerichtsgasse 1
85354 Freising