

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

- TOP 1**      **MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum**
- Überlagerung des Bebauungsplan Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ und Nr. 88 A „Briefzentrum Freising“ mit dem Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“
  - 41. Änderung des Flächennutzungsplans
    - Vorstellung der Entwürfe (B-Plan und FNP)
    - Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsunterrichtung gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowie der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB
    - Beschluss
- Anwesend: 14**

Frau Schelle führt entsprechend den Sitzungsunterlagen in das Thema ein.  
 Frau Heidler gibt als zuständige Ansprechpartnerin im Stadtplanungsamt einen Überblick über den aktuellen Verfahrensstand.  
 Herr Koch erläutert entsprechend den Sitzungsunterlagen die rechtlichen Rahmenbedingungen.

Frau Hlawana vom Büro Latz und Partner sowie Frau Binder vom Büro Populous stellen die Masterplanung vor.  
 Herr Walfort vom Büro Obermeyer erläutert den Themenkomplex Verkehr und Erschließung und stellt das Verkehrsgutachten vor.  
 Frau Hess vom Büro H2 stellt die saP vor.  
 Herr Mittertrainer, bgsm stellt die Entwürfe zum Bebauungsplan Nr. 88 B sowie zur 41. FNP-Änderung vor.

Die Planungen und Gutachten werden mit Hilfe einer Präsentation vorgestellt; die Präsentation ist Bestandteil des Protokolls.

**Planungsanlass, Grundsatzbeschluss und Aufstellungsbeschluss**

Das Projekt Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrums (MUCcc) auf städtischer Flur wurde dem Stadtrat in seiner Sitzung am 06.04.2022 vorgestellt und ein entsprechender Grundsatzbeschluss gefasst, mit dem Ziel, das Projekt weiterzuverfolgen. Die Verwaltung wurde beauftragt, die erforderliche Grundlagenermittlung weiter voranzutreiben um in Folge die erforderlichen Beschlüsse für die berührten Bebauungspläne und den Flächennutzungsplan voranzutreiben.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**  
**Freising, den 13.03.2025**  
**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

Mit dem Änderungs- und Aufstellungsbeschluss vom 27.07.2022 wurde das Verfahren eingeleitet. Die Flächennutzungsplanänderung erfolgt im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB.

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 des Grundsatzbeschlusses vom 06.04.2022 im Stadtrat und die Beschlussvorlage des Aufstellungsbeschlusses durch den Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt vom 27.07.2022 wird verwiesen.

Den vorgebrachten Prüfaufträgen aus den Sitzungen wurde nachgekommen, die Ergebnisse sind in die Unterlagen der Bauleitplanungen mit eingeflossen.

Anlass

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 sich ganz oder teilweise zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten verpflichtet. Das Antragserfordernis unterliegt keinen besonderen formellen Voraussetzungen.

Der Vorhabenträger hat am 18.07.2022 einen Antrag gem. § 12 BauGB zur Einleitung des Planaufstellungsverfahrens für den Vorhaben- und Erschließungsplan „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ und zur Anpassung des Flächennutzungsplans der Stadt Freising sowie alle ggf. weiteren notwendigen behördlichen Verfahren eingereicht.

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 Baugrundstück umfasst einen Teil des Grundstücks FlNr. 2723/11 der Gemarkung Freising und wird eine Größe von ca. 86.000 m<sup>2</sup> haben. 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 bis zu 1.450 Stellplätzen, ein Hotel mit ca. 199 Zimmern und

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

notwendige Infrastruktur bzw. Einrichtungen wie bspw. Zu- und Abfahrtsbereiche, Aufenthalts- und Aktionsflächen sowie Haltebereiche für Busse und Taxis beinhalten.

Der Hauptzweck der Arena liegt in ihrer Nutzung als multifunktionales Veranstaltungsgebäude, das ein breites Spektrum an Veranstaltungen aller Art ermöglichen soll. Dies umfasst kulturelle, künstlerische, sportliche und unterhaltende Veranstaltungen ebenso wie Kongresse, Messen, Tagungen, Firmenevents und TV-Produktionen. Die Arena wird dabei nicht als „Heimspielstätte“ eines Sportvereins dienen; ein regelmäßiger Ligabetrieb wird nicht stattfinden. Mit der Hauptnutzung 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 im Hotel, 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. 22.900 m<sup>2</sup> (gem. § 19 Abs. 2 BauNVO). Die Grundflächenzahl des gesamten Vorhabengebiets wird 0,7 nicht überschreiten. Die Besucherkapazität der Arena soll ca. 20.000 Besucher betragen.

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. 8,6 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 eine Tankstelle mit deren Zu- und Abfahrten an, im Westen ist die Fläche begrenzt durch den Verlauf der Goldach (Ludwigskanal).

Das Grundstück 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.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_



**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

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 in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen werden, m die notwendigen verkehrlichen Maßnahmen umsetzen zu können.

Das geplante Vorhaben entspricht nicht den formulierten Zielen der bestehenden Bebauungspläne Nr. 88 und Nr. 88 A. Die Bauleitplanung für das Kongresszentrum MUCcc wird unter dem Titel Bebauungsplan Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrums“ vorangetrieben; damit werden die beiden bestehenden Bebauungspläne Nr. 88 „Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord“ und Nr. 88 A „Briefzentrum Freising“ überlagert.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrums“ mit einer Flächengröße von 11,4 ha. umfasst neben dem Vorhabengrundstück noch die Freisinger Allee mit dem Knotenpunkt an der B301 sowie eine Private Grünfläche nördlich der Freisinger Allee. Dies entspricht ganz oder teilweise folgende Flurstücke der Gemarkung Freising: 2723/0, 2723/4, 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.

Verhältnis zur Planfeststellung Flughafen München

Das Vorhaben soll auf Teilflächen des Grundstücks (Flurnummer 2723/11) realisiert werden, die sich außerhalb des Geltungsbereichs des Planfeststellungsbeschlusses für den Flughafen München vom 08.07.1979, der zuletzt durch den 157. Änderungsbescheid vom 18.11.2024 abgeändert wurde, befinden. Ausgenommen davon sind Flächen für Erschließungsmaßnahmen, die vorwiegend zur Anbindung von Parkflächen und ÖV-Haltestellen auf dem Flughafengelände dienen.

Die zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses noch durch das Vorhabengebiet verlaufende Planfeststellungsgrenze wurde durch den am 12.03.2024 gefassten 154. Änderungsbeschluss zur Planfeststellung vom 14.08.1979 verlagert und verläuft nunmehr entlang der östlichen Grenze des Geltungsbereichs des aufzustellenden Plans. Die gesetzliche Planungssperre des § 38 BauGB ist somit nicht mehr einschlägig. 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

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

(Siegel)i. A. \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

des Innovationszentrums „LabCampus“, welches östlich des Vorhabens MUCcc entsteht.

Planungskonzept

Das Vorhaben, bestehend aus Arena, Parkhaus, Hotel und Freianlagen und soll auf dem Vorhabengrundstück in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen München realisiert werden. Das Vorhabengrundstück steht derzeit noch im Eigentum der FMG. Der Grundstückserwerb durch den Vorhabenträger wurde bereits vertraglich gesichert. Die FMG hat ein verbindliches und unwiderrufliches Angebot zum Verkauf des Vorhabengrundstück an den Vorhabenträger abgegeben. Dieses kann nach der öffentlichen Bekanntmachung eines das Vorhaben zulassenden Bebauungsplans durch die Große Kreisstadt Freising jederzeit durch den Vorhabenträger einseitig angenommen werden. Weitere Voraussetzungen für die Annahme des Angebotes bestehen nicht. Zugunsten des Vorhabenträgers ist eine Auflassungsvormerkung im Grundbuch des Vorhabengrundstücks eingetragen.

Als Art der baulichen Nutzungen wird ein sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO festgesetzt. Das Sondergebiet setzt sich aus den drei Teilbaugebieten für Arena, Hotel und Parkhaus mit den jeweiligen Nutzungsschwerpunkten zusammen.

Während die Bauräume von Parkhaus und Hotel an die Freisinger Allee angrenzen und sich damit in die Bauflucht des benachbarten Lab Campus einfügen, wird die Arena in ihrer prägnanten Gestalt freigestellt. Der 34 m hohe Baukörper ist als Solitär wahrnehmbar und wird durch eine modellierte Parklandschaft eingerahmt und erschlossen. Umgeben wird die Arena vom „Podium“, einer Zugangsebene zu den Rängen im Gebäude. Der Haupteingangsbereich befindet sich im östlichen Bereich, ca. 8 m tiefer. Im Westen der Arena befindet sich auf gleicher Höhenlage der Betriebshof, der zur Anlieferung und technischen Andienung der Arena vorgesehen ist. Der Betriebshof rückt von der östlichen Grenze des Geltungsbereichs unter Rücksichtnahme auf den östlich verlaufenden Ludwigskanal ab. Durch eine entsprechende Eingrünung wird zusätzlich der Übergang zum Landschaftsraum gewahrt.

Nach Norden wird die Arena auf einer Zwischenebene mit einer Drop-off-Zufahrt für VIP-Gäste angedient. Und auch die Zufahrt in das Gebiet für Fahrradfahrer und entsprechende Abstellmöglichkeiten werden im nordwestlichen Bereich des Vorhabengrundstücks geschaffen.

Die unterschiedlichen Geländeeniveaus und Zugangssituationen werden durch die Freiraumgestaltung eingebunden.

Unmittelbar östlich an die Arena schließt das Parkhaus an, das Stellplätze für Mitarbeiter und Gäste der Arena und des Hotels aufnimmt. Auch die barrierefreien Stellplätze sind hier - in unmittelbarer Nähe zur Arena - untergebracht. Der westliche, an

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

(Siegel)i. A. \_\_\_\_\_



**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

die Arena anschließende zweigeschossige Teil des Parkhauses ist erdüberdeckt und in die Landschaftsgestaltung integriert. Lediglich zur Nordseite an der Freisinger Allee ist eine Fassade ausgebildet. Der achtgeschossige östliche Teil weist einen angemessenen Abstand zur Arena auf und bleibt mit 23 m Wandhöhe deutlich unterhalb deren Höhe (34 m). Die Zu- und Ausfahrt liegt mittig des Baukörpers an der Freisinger Allee. Der dritte Baustein des Vorhabens, das Hotel, ist an der nordwestlichen Ecke des Vorhabengebiets platziert und bildet dort eine markante Adresse und einen Auftakt zum Kongress- und Veranstaltungszentrum. Zwischen Hotel und Parkhaus ist mit dem Taxi-Drop-off eine vorrangig verkehrlich genutzte Fläche vorgesehen. Durch die gemeinsame Bauflucht von Hotel und Parkhaus an der Freisinger Allee wird zur Straße hin eine geordnete städtebauliche Konfiguration geschaffen.

Die Gestaltung der Freiflächen sieht eine Wiesenlandschaft mit lockeren Baumstandorten und einem differenzierten Wege- und Freiflächengeflecht vor, die die Gebäude umgibt und auf natürliche Weise die Erschließung der Arena auf unterschiedlichen Ebenen ermöglicht. In den tieferliegenden Randbereichen werden die notwendigen Versickerungsflächen integriert. Die Hauptfußgängererschließung erfolgt dabei über die sogenannte „Plaza“, eine großzügige, multifunktional nutzbare Zone, die den Haupteingang der Arena mit der Unterführung zum Lab-Campus verbindet. Die „mäandrierende Landschaft“ optimiert die öffentlichen Räume und soll den Besuchern vielseitige Möglichkeiten zum Aufenthalt bieten, gleichzeitig werden Versickerungsflächen für das Niederschlagswasser in die Freiflächengestaltung integriert.

Verkehrlich erschlossen wird das Vorhabengrundstück insbesondere über die Freisinger Allee, für die ein entsprechender Straßenumbau vorgesehen wird. Die Straße wird vierspurig ausgebaut unter Berücksichtigung der notwendigen Geh- und Radwege sowie der Zufahrtsmöglichkeiten zum Vorhabengebiet. Auch der Kreuzungsbereich zwischen Freisinger Allee und Bundesstraße wird entsprechend ertüchtigt. Im Bereich der Verkehrsflächen werden die für die Straße notwendigen Versickerungsflächen berücksichtigt und integriert. Darüber hinaus wird ein Teil der Versickerungsflächen auf einer nördlich der Straße liegenden privaten Grünfläche untergebracht.

Planungsentwicklungen seit dem Aufstellungsbeschluss vom 27.07.2022

Im Rahmen der Projektentwicklung wurde das Planungskonzept seit dem Aufstellungsbeschluss in mehreren Punkten optimiert. So wurde u.a. das Volumen der Arena verringert, die Stellplatzzahl im Parkhaus wurde um ca. 17% erhöht und die Positionierung von Parkhaus und Hotel wurden vertauscht. Der Hauptzugang zur Arena an der Ostseite wurde von der erhöhten Podiumsebene (Ebene +1 = 2. OG) auf das beste-hende Geländeniveau (Ebene 0 = EG) verlegt. Neben einer optimierten Steuerung der

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

Fußgängerströme konnte damit auch eine Verringerung der erforderlichen Erdbewegungen erreicht werden.

Beteiligung des Planungs- und Gestaltungsbeirats

Die Fortentwicklung des Planungskonzepts wurde im Rahmen von mehreren Workshops und zahlreicher Abstimmungen mit dem beauftragten Planungsteam, Vertretern der Stadtverwaltung und der Planungs- und Gestaltungsbeiräte der Stadt Freising diskutiert und angepasst. Die Zwischenergebnisse wurden dem Planungs- und Gestaltungsbeirat der Stadt Freising am 03.06.2024 vorgestellt.

Folgende Empfehlung hat der Planungs- und Gestaltungsbeirat gegeben:

*„Der Planungs- und Gestaltungsbeirat erkennt in dem Projekt eine große Chance für die Stadt Freising und befürwortet es nachdrücklich, bietet es doch die Möglichkeit Freising einerseits mit einer der Großen Arenen weltweit zu einem attraktiven Veranstaltungsort zu machen, andererseits einen Überzeugenden Schlusspunkt – in der Planungshoheit der Stadt Freising – an die Entwicklung der Flughafenentwicklung zu setzen.*

*Um für dieses Projekt zu einem optimalen Ergebnis zu kommen, ist es notwendig, die städtebauliche Figur bestmöglich zu scharfen. In den bisherigen Workshop-Terminen wurden signifikante Fortschritte erzielt.*

*Die Anregung, in dem Parkhaus Orte lebendiger Begegnung und Aktivität zu verorten wird begrüßt und konnte dessen Nutzung bereichern.*

*Der Einschnitt von fast 9 m in die „Meadow“ wird diskutiert, deren funktionale Notwendigkeit erkannt und auch anerkannt, wenngleich die Idee der durchgängigen Landschaft dadurch etwas geschwächt wird. Bei der weiteren Bearbeitung der Eingang Situation in die Arena ist auf hohe formale und gestalterische Qualität zu achten. Angesichts der aktuellen Hochwasserereignisse wird auf das Erfordernis der Integration der Dachbegrünung hingewiesen.*

*Die dargestellte Veränderung von Hotel und Parkhaus von ursprünglich organischen und terrassierten Formen hin zu einfacheren, orthogonalen Strukturen ist bei der weiteren Bearbeitung besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Der Planungs- und Gestaltungsbeirat empfiehlt hier die weitere Bearbeitung in Form der bisher stattgefundenen Workshops.“*

Zur Qualitätssicherung der städtebaulichen Planungen sollen die Abstimmungen mit dem Planungs- und Gestaltungsbeirat im laufenden Prozess fortgeführt werden. Im Februar 2025 hat bereits ein weiterer Workshop stattgefunden. Hier wurde die Notwendigkeit erkannt den Gestaltungsbeirat des Flughafens einzubinden. Ein Vertreter des Gestaltungsbeirats Flughafen soll daher im weiteren Verfahren zur Abstimmung des Gesamtkonzepts an den Workshops teilnehmen.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

(Siegel)i. A. \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

**Ziele und Effekte**

Nachhaltigkeit, Klimaschutz und –anpassung

Die Arena soll eine der nachhaltigsten Konzertarenen Deutschlands werden und weltweit als Vorbild für eine umweltbewusste Gestaltung von Veranstaltungsstätten dienen. Das Projekt verfolgt von Beginn an das Ziel, effiziente und wirtschaftliche Planungen mit den Anforderungen an Nachhaltigkeit zu vereinen.

Der Vorhabenträger strebt eine Zertifizierung der Arena durch „DGNB“ an – eine Zertifizierung, die bisher keine vergleichbare Konzertarena in Deutschland erreicht hat. Mit der angestrebten Zertifizierung der Arena soll eine neue Benchmark für nachhaltige Konzertarenen in Deutschland gesetzt werden.

Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) ist eine der führenden, unabhängigen Institutionen für nachhaltiges Bauen in Europa. Ihre Zertifizierung gilt als eines der renommiertesten Qualitätssiegel für Bauprojekte und bringt ökologische, wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeitskriterien in Einklang. Die Nachhaltigkeitsmaßnahmen werden von der DGNB analysiert und bewertet, wodurch die Nachhaltigkeitsstrategie des Vorhabens transparenter, messbarer und überprüfbarer wird.

Bereits in der Planungsphase begleitet die DGNB das Projekt, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen von Beginn an den gewünschten Nachhaltigkeitsstandards entsprechen. Dabei werden insbesondere die Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks, eine langfristig wirtschaftliche Betriebsweise und eine hohe soziale Verantwortung berücksichtigt. Die Arena soll damit ein klares Zeichen für die Zukunft der Live-Entertainment-Branche setzen und als internationales Vorbild für nachhaltige Veranstaltungsstätten positioniert werden.

Konkrete Maßnahmen zur Erreichung der Zielsetzung werden im weiteren Projektverlauf erarbeitet.

Kulturelle und soziale Effekte

Der Stadtentwicklungsplan STEP 2030 stellt einen Nachholbedarf beim Angebot an zeitgemäßen Veranstaltungsräumen in Freising fest, mit der Arena kann „das Profil Freising als Kultur- und Tagungsstadt nachhaltig gestärkt“ werden.

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.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_



**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

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.

Wirtschaftliche Effekte

Die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte GmbH wurde 2020 von SWMUNICH beauftragt, eine Analyse der makroökonomischen Wirkungen der geplanten MUCcc Arena in Freising durchzuführen („Economic Impact“). Anfang 2025 wurde die Analyse aktualisiert und um Effekte durch den Bau („Bauphase“) des Vorhabens zusätzlich ergänzt. Hierbei wurden die Effekte u. a. auf Produktionswerte, die Bruttowertschöpfung (BWS), die Beschäftigung und die (Brutto-) Arbeitseinkommen der Beschäftigten als Teil der Bruttowertschöpfung ermittelt. Der Betrieb der Konzert- und Veranstaltungsarena („Betriebsphase“) löst Beschäftigungs- und Einkommenseffekte insbesondere auch bei ortsansässigen und regionalen Unternehmen aus: Durch Leistungen für die Veranstaltung direkt (bspw. Catering, Veranstaltungstechnik) oder indirekt (bspw. Übernachtung, Rahmenprogramm) sowie durch Sekundäreffekte (z.B. Kaufkraftsteigerung in der Kommune).

Planung und Bau des MUCcc werden positive Effekte bereits während der Bauphase erzeugen und eine Bruttowertschöpfung in Höhe von rd. 390 Mio. Euro. Mit einem Investitionsvolumen von 300+ Mio. Euro zählt der Bau des MUCcc zu den bedeutenden Investitionen des privaten Sektors in der Region.

Durch die Konzert- und Veranstaltungsarena ist mit einem positiven Impuls für die lokale und regionale Wirtschaft zu rechnen. Die generierte Bruttowertschöpfung des Vorhabens in der Betriebsphase (eingeschwungener Zustand ab Jahr 4) wird jährlich rd. 353 Mio. Euro 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. 100 Millionen Euro auf sog. direkte Effekte und somit Wertschöpfung und Beschäftigung die direkt durch das Vorhaben entstehen. Weitere rd. 209 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 rd. 44 Millionen Euro Wertschöpfung errechnet die Studie in Form von induzierten Effekten, somit Wertschöpfung und Beschäftigung, welche aus den Folgen von direkter und indirekter Wertschöpfung entstehen

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

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 500.000 nachgefragte Übernachtungen pro Jahr (ab Jahr 4) für die Region ergeben. Vergleichsprojekte in Deutschland bestätigen die Größenordnung (Lanxess Arena Köln, jährlich rd. 600.000 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. Konzertbesuche werden zum Anlass genommen, Aufenthalte in der Region zu verlängern um weitere Attraktionen aufzusuchen bspw. Besuch der Stadt Freising (Sightseeing), der Therme Erding, etc.

Die geplanten Übernachtungsmöglichkeiten (rd. 199 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. 450.000 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 Januar 2025, erstellt.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

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.

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 ausgebaute 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.

Die Kapazitätsberechnungen haben gezeigt, dass die Funktionsfähigkeit des gesamten Straßennetzes für die maßgebenden Hauptverkehrszeiten der zu erwartenden Besucherströme im Worst-Case Szenario einer Großveranstaltung mit 20.000 Besuchern an einem Werktag (Donnerstag) sichergestellt werden kann. Nach der Veranstaltung wird es in den Parkhäusern zu deutlichen Verzögerungen kommen. Die Auswertungen zeigen jedoch, dass sobald die Fahrzeuge das öffentliche Straßennetz erreichen, die Weiterfahrt zügig vonstattengeht. Alle Knotenpunkte weisen eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung sind dafür jedoch bereits im Prognose Nullfall 2035 (ohne MUCcc) Infrastrukturmaßnahmen notwendig, die im Verkehrsgutachten beschrieben werden.

ÖPNV

Der Standort ist mit mehreren S-Bahnlinien an das ÖPNV-Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVG) 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 Überregio-

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_



**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

nen 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.

Insgesamt ist die verkehrliche Erreichbarkeit des MUCcc mit der geplanten Zuschauerkapazität aus Sicht der ÖPNV-Erschließung sichergestellt.

Zusätzliche Infrastruktur (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“, bis zur Inbetriebnahme der 2. Stammstrecke zwei machbare S-Bahn-Verstärkerzüge) nicht erforderlich. Es wird ein Modal-Split von rd. 34 % in Ansatz gebracht.

Eine Beeinträchtigung von Flugreisenden durch die An- und Abreise der Veranstaltungsbesucher ist bei einem maximalen Platzauslastungsgrad von 65 % (untypisch für den Verkehr von und zu Großveranstaltungen, Platzbedarf für Koffer ist zusätzlich berücksichtigt) nicht zu erwarten.

Das Ergebnis ist auch bei deutlicher Variation der Annahmen zum Betrieb (z. B. Shuttle-Bus Konzept) und zum Modal-Split (z. B. höherer ÖPNV-Anteil) robust.

#### Fußgänger

Die Hauptfußgängerströme gelangen über den sog. Walkway des LabCampus von der S-Bahn Haltestelle „Besucherpark“ auf das MUCcc-Gelände und über die verzweigte Wegführung 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 Entfernung zum S-Bahnhaltepunkt beträgt ca. 1,1 km, die Gehzeit 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. Der Wirtschaftsweg soll in Zukunft zu einem Radweg ausgebaut werden (siehe Protokoll PBU vom 17.04.2024). Von Osten (aus Richtung Schwaig) über die Erdinger Allee / Freisinger Straße weiter zur Nordallee. Rund um den Flughafen verläuft der sogenannte

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

(Siegel)i. A. \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

Umwelt-Radweg als Angebot für touristische und Freizeitradverkehre mit integrierten Points of Interest 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.

Gemäß dem Bundesverkehrswegeplan 2030 befindet sich der Ausbau der B301 im Abschnitt A 92 bis Flughafen im Vordringlichen Bedarf.

Ruhender Verkehr

Gemäß Gesamtverkehrskonzept sind bei einer Großveranstaltung mit rd. 20.000 Besuchern und Mitarbeitern der Sondergebiete rd. 4.760 Stellplätze nötig, wovon lediglich ca. 1.300 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.

**Übergeordnete rechtliche Rahmenbedingungen**

Bauleitpläne, also Flächennutzungspläne und Bebauungspläne, sind gemäß § 2 Abs. 1 BauGB von der Gemeinde in eigener Verantwortung aufzustellen. Die Bauleitplanung ist ein Kernbestandteil der kommunalen Planungshoheit und damit des verfassungsrechtlich garantierten Selbstverwaltungsrechts der Gemeinde in Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft (Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 83 BV). Der Stadt Freising steht damit als Plangeberin die Entscheidung über das „ob“ und „wie“ der städtebaulichen Planung zu.

Laut § 4 Abs. 1 ROG sind die Ziele der Raumordnung bei raumbedeutsamen Planungen verbindlich. Der Plangeber muss zudem Grundsätze und sonstige Erfordernisse der

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

Raumordnung berücksichtigen. Diese fließen mit ihrem jeweiligen Gewicht in die Abwägung und Ermessensentscheidung ein.

Die relevanten Grundsätze des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2023, des Regionalplans Region Münchens und der Vorgaben aus dem Luftverkehrsrecht werden in der beiliegenden Begründung zum Bebauungsplan ausführlich erläutert. Bereits zum Zeitpunkt des Grundsatzbeschlusses vom 6.04.2022 wurde zu dem Punkt vorgetragen. Vorabstimmungen mit dem bayrischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie sowie der Regierung von Oberbayern haben in diesem Zuge stattgefunden. Die entsprechenden Ergebnisse sind der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen.

UVP

Das Vorhaben unterliegt der UVP-Pflicht gemäß UVPG. Die UVP-Prüfung wird für die Planungsebene in das Planaufstellungsverfahren integriert. Ein Erstentwurf liegt den Auslegungsunterlagen bei.

**41. Änderung des Flächennutzungsplans**

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 und mit einer Ausgleichsfläche (Pflege und Entwicklung) überlagert.

Der Änderungsumgriff des Flächennutzungsplanes sah ursprünglich neben dem Geltungsbereich des hier gegenständlichen Bebauungsplans auch eine Fläche im Bereich des Straßen-Knotenpunktes Freisinger Allee / B 301 (der. sog. "Kammermüllerhof") zur Entwicklung eines Feuerwehrausbildungszentrums vor. Die Planung bzw. Verwirklichung eines solchen Vorhabens wird derzeit vom Landkreis Freising nicht konkret verfolgt. Nördlich der Freisinger Allee wird eine Grünfläche, die im BP 88a als private Grünfläche festgesetzt ist, in die Änderung aufgenommen. Daher wird der Umgriff der Flächennutzungsplanänderung im Zuge des Beschlusses für die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange an den Umgriff des Bebauungsplans angepasst und kann somit im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB geändert werden.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_



**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

**Vertragliche Regelungen**

Kosten

Der Vorhabenträger übernimmt die im Zusammenhang mit der erforderlichen Änderung des Flächennutzungsplans und der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans der Stadt entstehenden Aufwendungen und Kosten. Ein städtebaulicher Vorvertrag wurde hierfür zwischen Stadt und Vorhabenträger geschlossen.

Brandschutz

Aufgrund der Randlage des Vorhabengrundstücks zum Stadtgebiet Freising kann die Freiwillige Feuerwehr Freising das Grundstück nicht innerhalb der vorgeschriebenen Hilfsfrist erreichen. Auch kann die Freiwillige Feuerwehr Freising aus Kapazitätsgründen voraussichtlich keine Sicherheitswache im erforderlichen Umfang stellen und eine Feuerbeschau durchführen. Entsprechende Gespräche mit der Werkfeuerwehr Flughafen werden geführt und in Form von Zweckvereinbarungen im weiteren Verfahren geregelt werden.

Naturschutzfachlicher Ausgleich

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung wurde unter Anwendung des „Bayerischen Leitfadens zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in der Bauleitplanung“ der erforderliche naturschutzrechtliche Ausgleich des durch die Neuplanung verursachten Eingriffes in Natur und Landschaft ermittelt (siehe Umweltbericht Ziffer 3). Der durch die Planung verursachte Eingriff löst einen naturschutzrechtlichen Kompensationsbedarf von insgesamt ca. 467.108 Wertpunkten aus.

Die Anlage von Ausgleichsflächen im Planungsgebiet ist bedingt durch Nutzungsstruktur, Dichte und Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Die konkrete Flächenzuordnung erfolgt im Laufe des Verfahrens.

Planungs- und Umsetzungsvereinbarungen

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurden einige verkehrlich notwendige Maßnahmen ermittelt. Einige der Maßnahmen sind bereits im Bestand notwendig. Die Maßnahmen befinden sich sowohl innerhalb des Planungsumgriff als auch außerhalb. Für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen werden mit den entsprechenden Beteiligten Vereinbarungen getroffen.

Vereinbarungen SWMunich mit FMG

Im Hinblick auf die Erschließung und Infrastruktur bestehen abwägungsrelevante Wechselbeziehungen mit den planfestgestellten Vorhaben der FMG. Der Vorhabenträger hat hierzu mit der FMG im Laufe des Planaufstellungsverfahrens umfangreiche

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

vertragliche Vereinbarungen getroffen (Kooperationsvereinbarung), um diese Wechselbeziehungen zunächst auf zivilrechtlicher Ebene zu regeln und mit den Zielen und Vorgaben der Planfeststellung auch aus Sicht der FMG in Einklang zu bringen. Die Stadt Freising greift die abwägungsrelevanten Aspekte im Bauleitplanverfahren auf, um die Wechselbeziehungen – soweit notwendig – auch im Planverfahren abzubilden. Hierauf wird an geeigneter Stelle der Planbegründung verwiesen.

Verbindliche Regelungen zu folgenden Themen sollen ergänzend im Durchführungsvertrag (gem. § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB) getroffen werden:

- Erschließungskonzept  
 Die bereits vorhandene leistungsfähige Infrastruktur und Expertise am Flughafen München im Bereich Parken kann genutzt werden. Der Vorhabenträger und FMG haben hierfür einen Parkraumvertrag geschlossen.  
 Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurde der notwendige Bedarf an Stellplätzen bei Vollausslastung der Arena ermittelt. Von der Herstellung der Gesamtstellplatzzahl kann abgewichen werden, wenn sich der Vorhabenträger zur dauerhaften Umsetzung eines mit der Stadt abgestimmten Erschließungskonzept vertraglich verpflichtet. Das Erschließungskonzept basiert auf den abgeschlossenen Vereinbarungen der FMG und des Vorhabenträgers.
- Nutzung der verkehrlichen Infrastruktur  
 Zur Regelung des Ausbaus und der Nutzung der vorhandenen verkehrsbezogenen Infrastrukturen haben die Parteien einen Infrastrukturvertrag geschlossen. Neben konkreten Bestimmungen zu bereits vereinbarten und etwaigen zukünftigen Ausbaumaßnahmen wird hierin auch die Verantwortlichkeit für eine funktionsfähige Anbindung des Vorhabens an den Öffentlichen Personennahverkehr geregelt.
- Abwasser- und Wasserversorgung  
 Die Abwasser- und Wasserversorgung soll über die bestehende Infrastruktur der FMG abgewickelt werden. Das Trinkwassernetz der FMG wird über den Wasserzweckverband Moosrain versorgt. Das Abwasserkanalnetz ist an das Klärwerk des Abwasserzweckverbandes Erdinger Moos angeschlossen, anfallendes Abwasser wird darüber geklärt.
- Grundstückssicherung  
 Das Grundstück (Flurnummer 2723/11) befindet sich derzeit im Eigentum der Flughafen München GmbH („FMG“). Der Grundstückserwerb durch den Vorhabenträger wurde bereits vertraglich gesichert. Die FMG hat ein verbindliches

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

(Siegel)i. A. \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

und unwiderrufliches Angebot zum Verkauf des Vorhabengrundstück an den Vorhabenträger abgegeben, das nach der öffentlichen Bekanntmachung eines das Vorhaben zulassenden Bebauungsplans durch die Große Kreisstadt Freising jederzeit durch den Vorhabenträger einseitig angenommen werden kann.

Das Klimaschutzmanagement und der Mobilitätsbeauftragte der Stadt Freising sind im gesamten Verfahren beteiligt.

**Unterlagen für die Auslegung**

- Entwurf Bebauungsplan mit integriertem Grünordnungsplan (Planzeichnung, Satzung, Begründung, Umweltbericht)
- Vorhaben- und Erschließungspläne (Lagepläne, Gebäudeschnitte, Ansichten, Grundrisspläne Arena)
- Gutachten und Konzepte: Verkehrsgutachten, Schallimmissionsgutachten, Lufthygienegutachten, Geotechnisches Gutachten, Unterlage zum speziellen Artenschutz + Karten, Faunistische Kartierberichte, Unterlage zur Eingriffs/Ausgleichsbilanzierung, Entwässerungskonzept Vorhabengrundstück, Entwässerungskonzept Freisinger Allee Pläne, Brandschutzkonzept Erläuterung + Pläne, Nachhaltigkeitskonzept, FFH-Gebiet Isarauen, Verträglichkeitsvorabschätzung, Stellungnahmen DFS zu Höhe und Hüllfläche
- Entwurf Flächennutzungsplan (Plan, Begründung und Umweltbericht)

Die genannten Gutachten können nach Terminvereinbarung im Amt für Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz eingesehen und bei Bedarf erläutert werden.

Im städtischen Haushalt sind Planungskosten für Bauleitplanverfahren und sonstige städtebauliche Planungen abgebildet auf der HHST 0.6105.6555. Alle Kosten, die im Zuge dieses Projektes anfallen, werden dem Vorhabenträger entsprechend der Vorgaben des städtebaulichen Vertrages in Rechnung gestellt.

OB Eschenbacher führt in die Diskussion ein und schlägt vor, die Fragen thematisch zu gliedern.

StR Vogl stellt fest, dass viele seiner Fragen zum Verkehr durch das heute vorgestellte Verkehrsgutachten nicht beantwortet werden konnten und hofft, dass diese Fragen heute in der Nachfrage noch beantwortet werden können. Da es sich um sehr kom-

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_



**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

plexe Themen handelt, kann er sich auch eine schriftliche Beantwortung im Nachgang vorstellen.

Er fragt, wie die Aufteilung der Anreise der zwei möglichen Events (Konzertevent mit 20.000 Personen und Kongressevent tagsüber mit 12.000 Personen) erfolgt. Weiter möchte er wissen, wie viele der Anreisenden bei beiden Events jeweils mit dem Flugzeug anreisen, da er befürchtet, dass durch die Events mehr Flüge initiiert werden. Er geht davon aus, dass die Eventarena aus diesem Grund in Flughafennähe angesiedelt werden soll und weist auf die mittlerweile nachweislich gesundheitsgefährdenden Ultrafeinstäube und den Lärm durch die Flugzeuge hin. Diese Problematiken sind vor allem für die Bewohner des Landkreises sehr wichtig. Weiter befürchtet er, dass durch solche Events vermehrt das Nachtflugverbot aufgehoben wird, wie es oft auch bei Fußballspielen der Fall ist.

OB Eschenbacher weist daraufhin, dass bei Fußballspielen die Besucher kumuliert aus einem Land kommen. Wenn Personen für ein Konzert kommen, sind diese verstreut auf verschiedene Flugzeuge.

StR Vogl stellt weiter fest, dass die Verbindung zwischen Freising und Hallbergmoos im Zeitraum zwischen 17.00 Uhr und 20.00 Uhr bereits jetzt für den Kfz-Verkehr sehr überlastet ist. Er fragt, inwieweit bei den Worst-Case-Annahmen der Zeitraum zwischen 17.00 Uhr und 20.00 Uhr voll kollidiert in die Betrachtung aufgenommen wurde. Das gleiche gilt für den Zeitraum zwischen 7.00 Uhr und 10.00 Uhr, auch hier gibt es relativ starke Verkehrsbewegungen in die entgegengesetzte Verkehrsrichtung. Er geht davon aus, dass in diesem Zeitrahmen die Anreise zu den Kongressen stattfindet und fragt, wie stark die Korrelation ist. Dies würde ihn auch an den Gesamtverkehrszahlen an den Knotenpunkten, falls möglich, interessieren.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass diese Zahlen dem Verkehrsgutachten entnommen werden können.

StR Vogl meint, dass im Gutachten die Zahlen nur in Klassifizierungen gehen und wie lange die durchschnittlichen Passagezeiten sind. Die Zahlen für die Knotenpunkte konnte StR Vogl im Gutachten nicht finden. Er würde sich insbesondere für den Knotenpunkt 7 (FS 44/FS 45) interessieren, da dieser Knotenpunkt bereits heute überlastet ist. Er möchte deshalb wissen, wie die Verkehrszahlen aussehen, sobald die Arena in Betrieb geht. Es fehlen ihm auch in den Unterlagen die angesetzten Verkehrszahlen für die zahlreichen Mitarbeiter der Arena sowie des geplanten Hotels.

Die ÖPNV-Anbindung am Besucherpark erscheint ihm mit 1,5 km Entfernung zum Zentrum zu weit. Er befürchtet, dass dadurch viele nicht den ÖPNV, sondern den Pkw nutzen. Auch hierzu hat er im Gutachten keine konkreten Aussagen gefunden. Er weist darauf hin, dass die Busse zwischen Besucherpark und Terminal bereits jetzt überlastet sind.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

Der Vorsitzende weist StR Vogl darauf hin, dass die Herkunft der Anreisenden im Gutachten auf S. 349 ff und die Knotenpunktberechnungen auf den S. 329 bis 340 zu finden sind.

Herr Walfort führt aus, dass die Verkehrszahlen im Anhang des Gutachtens zu finden sind. Es sind sowohl die einzelnen Knotenströme an den jeweiligen Knotenpunkten mit Spitzenstunden dargestellt jeweils für den Prognosenullfall, als auch für den Prognoseplanfall. Es wird hier auch unterschieden zwischen Parkszenario 1 und 2 sowie zwischen zwei Straßenausbauszenarien. Zum einen das bestehende Straßenausbauszenario, die B 301 und die Autobahn hat keinen Ausbau sowie das Straßenbauszenario, wo die Autobahn wie die Bundesstraße ausgebaut ist. Es wurden die 24/h – Werte genauso wie die Differenzbelastungspläne dargestellt.

Im Gravitationsmodell wurde dargestellt wo und wie die Besucher herkommen. Hier wurde festgestellt, dass bei einer Großveranstaltung ca. 1500 Besucher mit dem Flugzeug kommen.

Für StR Vogl werden mit diesen Zahlen ca. 20 zusätzliche Flüge an solchen Veranstaltungstagen generiert.

Der Vorsitzende ergänzt, dass im Nachgang schriftlich übermittelt wird, wo die Zahlen im Gutachten zu finden sind.

Zur angesprochenen ÖPNV-Anbindung erklärt Herr Walfort, dass die Entfernung zwischen S-Bahn-Halt Besucherpark und Eventarena ca. 1,2 bis 1,5 km beträgt. Die Distanz ist bewusst gewollt und durchaus normal, um eine Entzerrung vom Veranstaltungsverkehr bis zum S-Bahn-Halt zu ermöglichen. Die Entfernungen bei der Allianz-Arena und am SAP-Garden sind ähnlich.

Für StR Drobny ist diese Arena das falsche Projekt am falschen Standort. Das Projekt ist auch nicht nachhaltig. Auch er ist der Ansicht, dass durch dieses Projekt zusätzlicher Flugverkehr generiert wird, da oftmals Events in Reiseprospekten inklusive Flug und Übernachtung beworben werden. Er bittet hier nochmals um eine Klärung im Detail. Er geht im Hinblick auf die Rentabilität davon aus, dass das Projekt auch tagsüber 7 Tage die Woche bespielt wird. Das heißt, beim Verkehr geht es hier nicht nur um die Abendveranstaltungen. Er stellt fest, dass zur Deckung des Stellplatzbedarfs auch Parkhäuser des Flughafens genutzt werden. Da die FMG keine Parkhäuser auf Vorrat baut und davon ausgegangen werden kann, dass ein Großteil der Veranstaltungen auch tagsüber stattfindet (Kongresse oder Aktionärsveranstaltungen etc.) möchte er wissen, wie das mit der Stellplatzsatzung in Einklang gebracht wird.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

StR Drobny weist darauf hin, dass Eingangs darauf hingewiesen wurde, dass bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan bei der Erschließung gem. § 12 BauGB der Träger dazu verpflichtet ist, die Kosten für die erforderliche Infrastruktur zu übernehmen. Er fragt, ob dies auch die heute vorgestellten Umbauten (Ampeln, Verkehrskreuzungen etc.) auch außerhalb des Geländes betrifft. Weiter möchte er wissen, welche Kosten durch Landkreis, Stadt oder sonstige öffentliche Träger übernommen werden müssen.

Der Vorsitzende erklärt, dass die Kosten für Maßnahmen, die direkt das Gelände betreffen vom Vorhabenträger zu übernehmen sind. Der Vergleich Prognose-Nullfall und Planfall sind Maßnahmen, die ohnehin im Bestand (unabhängig vom Bau eines Kongresszentrums) getätigt werden müssen und werden vom jeweiligen Straßenbaulastträger übernommen.

Zum Thema Parkplätze stellt er richtig, dass die Hauptnutzung nicht tagsüber erfolgt, sondern abends (Konzerte und Events). Hier wird bei den Stellplätzen die Synergie der Doppelnutzung berechnet, ähnlich der Doppelnutzung an den Schlüterhallen mit Kino und Verkaufshallen. Die Mitarbeiterparkplätze der FMG stehen abends zur Verfügung und können in der Synergie doppelt genutzt werden.

StR Drobny geht aber davon aus, dass der Betrieb nicht nur abends, sondern auch tagsüber stattfindet und es dann Stellplatzkonflikte geben wird.

Der Vorsitzende geht nicht davon aus, dass die Tagveranstaltungen derart ins Gewicht fallen werden. Die angegebenen 12.000 Personenveranstaltungen sind Worst-Case-Szenarien, die explizit zugerechnet wurden, aber nicht die Regel sind.

Herr Walfort erklärt, dass Veranstaltungen mit 12.000 Personen tatsächlich im Verhältnis zu anderen Kongressen sehr hoch angesetzt sind. Deshalb erfolgt auch immer die Worst-Case-Betrachtung. Die Zahl von 12.000 Personen bei einem Kongress ist aber eine sehr große Zahl.

StR Dronby fragt nach dem Betriebskonzept des Betreibers.

Der Vorsitzende entgegnet, dass das Betriebskonzept im Rahmen des Aufstellungsbeschlusses ausgiebig behandelt wurde. Die Unterlagen des Aufstellungsbeschlusses können jedoch nochmals zugesandt werden.

Frau Schelle weist darauf hin, dass hierzu auch in der Begründung zum Bebauungsplan ausführliche Angaben gemacht werden.

StR Warlimont erscheint die Angaben zur Anzahl der Reisebusse etwas gering zu sein.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_



**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

Herr Walfort erklärt, dass im alten Gutachten höhere Zahlen angesetzt wurden. Mittlerweile geht man von 4 Reisebussen aus, da es sich um keine regionalen Sportveranstaltungen handelt. Bei Konzerten ist dies üblicherweise nicht der Fall.

StR Dr. Hoyer bedankt sich für die umfangreichen Unterlagen. Laut den Unterlagen sind die Berechnungen modellgestützt. Er möchte wissen, ob die Erfahrungen und Werte, die in den Unterlagen beispielhaft genannten Lanxess Arena in Köln in die Berechnungen miteingeflossen sind. Er fragt weiter, ob noch Erfahrungen mit anderen Kongresszentren weltweit eingeflossen sind. Er geht davon aus, dass Großveranstaltungen nicht die Regel sein werden, das heißt es wird einen täglichen Kleinbetrieb geben.

Den Unterlagen konnte er entnehmen, dass für eine 20.000 Personen-Veranstaltung 4760 Stellplätze benötigt werden. An anderer Stelle wird vermerkt, dass mit einer Belegung pro Pkw mit 2,5 Personen gerechnet wird. Er schließt daraus, dass bei einer Großveranstaltung davon ausgegangen wird, dass die Mehrheit der Besucher mit dem eigenen Pkw anreist. Wobei bei den kleineren Veranstaltungen das Verhältnis zur Nutzung des ÖPNV günstiger ist.

Auch StR Dr. Hoyer kritisiert, dass bei Großveranstaltungen ca. 1.500 Besucher per Flugzeug kommen werden. Laut der Stellungnahme der FMG setzt sich gerade bei Großveranstaltungen das Publikum zu einem nicht unerheblichen Teil aus internationalen Gästen/Teilnehmern zusammen. Die Verknüpfung der Multifunktionsarena mit dem Flughafen München und dessen Streckennetz ist somit ein wesentliches Standortkriterium. Dieser Widerspruch müsste nach Ansicht von StR Dr. Hoyer aufgelöst werden.

Herr Walfort erklärt, dass Großveranstaltungen meist gegen 23.00 Uhr enden und deshalb ein Großteil der Besucher mit dem eigenen Pkw anreisen. Die Heimfahrt bei einem Kongress ist mit dem ÖPNV einfacher.

OB Eschenbacher rechnet, dass ca. 1500 Besucher, die mit dem Flugzeug kommen gerade einmal 0,8 % der täglichen Passagiere am Flughafen München ausmachen würden. Davon müssten noch diejenigen abgezogen werden, die von München aus ansonsten zu Events in andere Städte reisen würden. Zur Verkehrsanbindung geht man bei Großveranstaltungen von 50 % Pkw und 50 % ÖPNV aus. Bei kleineren Veranstaltungen rechnet man damit, dass das Publikum eher aus dem Nahbereich kommt.

StR Warlimont ist bisher davon ausgegangen, dass die wesentliche Nutzung vor allem bei Großkonzerten und hin und wieder kleineren Veranstaltungen liegt. Nun hört man immer wieder die Darstellung, dass dort jeden Tag Veranstaltung stattfinden würden

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

und nur ab und zu Großveranstaltungen. Seines Wissens sei das nicht so. Er bittet hier um eine Klarstellung.

Der Vorsitzende weist hier auf das Betriebskonzept hin, wonach das Hauptthema bei den Abendveranstaltungen und Kongressen liegt.

StR Drobny führt als Beispiel das Adele Konzert 2024 in München an, wo laut Pressebericht die Hälfte der Besucher aus dem Ausland anreiste. Eine Befragung von 1700 Konzertbesuchern durch einen EU-Klimapaktbotschafter hätte ergeben, dass jeder 4. Besucher mit dem Flugzeug angereist ist. Er schließt daraus, dass die Konzertarena sehr wohl einen Einfluss auf die Flugbewegungen haben wird.

StR Freitag weist darauf hin, dass für zusätzliche Flugbewegungen die Flugpläne geändert werden müssten. Sollte es so sein, werden die Besucherströme die nach München gehen woanders fehlen. Er geht aber eher davon aus, dass die bereits vorhandenen Flüge optimaler genutzt werden. Seine Fraktion geht nicht davon aus, dass Flugpläne geändert und dadurch eine Mehrung an Starts und Landungen entstehen. Damit gibt es auch keine Erhöhung der Feinstaubbelastung und des Lärms, wie durch StR Vogl befürchtet.

StR Hölzl kann den Verkehrsprognosen entnehmen, dass der durch die Eventarena zusätzlich entstehende Verkehr keine negativen Auswirkungen auf die Stadt Freising haben wird. Seine Fraktion ist der Ansicht, dass dieses Projekt für die Stadt Freising einen Mehrwert darstellen wird.

StR Drobny weist darauf hin, dass es laut saP kaum noch schützenswerte Vögel oder andere Tiere im Umfeld des Arena-Areals gibt. Dies ist für StR Drobny mit Blick auf den Flughafen Beleg dafür, welche Auswirkungen es hat, wenn ein offenes Gelände derart massiv bebaut wird und damit der Vertreibungseffekt so hoch wird. Er befürchtet, dass mit diesem Vorgehen das Ganze noch mehr ausgeweitet wird. Der bestehende Bebauungsplan hatte zum Ziel, den Landschaftsraum zwischen Flughafen und der Stadt zu erhalten. Wesentliche Auswirkungen wird es wahrscheinlich auf die angrenzenden, wichtigen, zentralen Schutzgebiete, nämlich das Vogelschutzgebiet „Nördliches Erdinger Moos“ als auch das FFH-Gebiet „Isarauen“ geben. Selbst wenn es keine unmittelbaren Auswirkungen gibt, muss eine Prüfung in der Summation erfolgen. Die Vorträge haben die Komplexität des Verfahrens gezeigt und wie viele Dinge zu berücksichtigen sind (z.B. Zunahme des Verkehrs, Umbauten von Kreuzungen, Lichtverschmutzung etc.). Seiner Meinung nach kann deshalb in der Summe nicht gesagt werden, dass das Projekt keine Auswirkungen haben wird. Das Projekt wird die Gegend in jedem Fall stärker belasten. Er wird die saP noch im Detail prüfen.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

Der Vorsitzende merkt an, dass diese Punkte im Bebauungsplanverfahren angemerkt und fachlich abgehandelt werden können.

Der Vorsitzende fragt StR Drobny, ob es ohnehin nicht besser wäre eine derart „störende Einrichtung“ an einen Ort zu setzen, wo bereits diese Kumulationswirkung besteht. Es wäre doch für die Umwelt schädlicher, das Projekt auf eine „grüne Wiese“ zu setzen.

StR Drobny erklärt, dass es Vorschrift sei, Eingriffe zu bündeln, was aber eine Vergrößerung des Gesamteingriffsbereichs mit sich bringt. Es stellt sich damit auch die Frage der Planrechtfertigung, wie hoch ist das überwiegende öffentliche Interesse und ist es im Verhältnis zu den Auswirkungen, die das Projekt auf allen Ebenen hat noch zumutbar oder zeitgemäß.

StR Vogl verabschiedet sich um 16.35 Uhr.

StRin Dr. Reitsam stellt fest, dass ihre Fraktion dieses Projekt als eine weitere Aufwertung des Standorts „Flughafen“ und eine weitere Verstädterung des gesamten Gebiets sieht. Sie weist darauf hin, dass mit diesem Projekt eine Fläche von 3 ha versiegelt wird.

Sie befürchtet des Weiteren, dass sich zu den zusätzlichen Besuchern auch eine große Menge an Schaulustigen einfinden werden. Sie bittet, dies bei der weiteren Planung der Unterführungen zu berücksichtigen und weist auf die Massenpanik bei einer Veranstaltung in Duisburg vor einigen Jahren hin.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass es Schaulustige nur bei Open Air-Konzerten gibt; hier gibt es nur Indoor-Veranstaltungen.

Frau Heidler erklärt zum Thema Sicherheit, dass Generalplaner der FMG vor allem die Maßnahmen auf dem planfestgestellten Bereich umsetzen werden. Es besteht Kontakt mit den Planern. Das Thema Sicherheit wird im weiteren Verfahren betrachtet.

StRin Schwind stellt fest, dass viele der heute vorgetragenen Bedenken bereits 2022 vorgetragen wurden. Die meisten bzw. alle Bedenken wurden ihrer Ansicht nach durch die heutigen Fachvorträge ausgeräumt. Dem Einwand von StRin Dr. Reitsam, dass die Konzertarena den Flughafen attraktiver macht widerspricht sie, da damit auch Freising attraktiver wird. Sie stellt fest, dass der Bedarf für die Konzertarena gegeben ist. Fakt ist, die Halle wird gebaut, ob auf Freisinger Stadtgebiet oder aber woanders.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_

**Beglaubigter Auszug**  
**aus der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des**  
**Ausschusses für Planen, Bauen und Umwelt (62.) vom 05. März 2025**

---

StR Warlimont spricht das aktuelle Thema Bürokratieabbau an. Heute konnte man jedoch sehen, dass durch die umfangreichen Untersuchungen und Regeln die Interessen der Allgemeinheit geschützt werden. Er weist ausdrücklich darauf hin, dass die Idee eine Eventarena zu bauen nicht von der FMG stammt. Es wird eine hochattraktive Kulturstätte für Künstler von Weltrang entstehen. Nach dem Verkehrsgutachten sind die Auswirkungen auf Freising überschaubar und damit verkraftbar. Kulturell und ökonomisch ist die Arena ein großer Gewinn für Freising.

Der Vorsitzende stellt abschließend fest, dass die Themen, die in der Auslegung und im weiteren Verfahren Knackpunkte sein könnten bekannt sind und entsprechend abgewogen und behandelt werden. Er weist auch auf den ökonomischen Aufschwung hin, den die Arena für die Region bringen wird. In der Summe wird ein Leuchtturmprojekt für Freising und ein schöner Abschluss für den Flughafen entstehen.

StR Frankl unterstützt vollumfänglich die Aussagen des Vorsitzenden sowie von StR Warlimont.

**Beschluss-Nr. 609/62a**

**Anwesend: 13                      Für: 9                      Gegen: 4                      den Beschluss**

Der Umgriffsänderung zur 41. Änderung des Flächennutzungsplans wird zugestimmt. Die Flächennutzungsplanänderung wird im Parallelverfahren gem. § 8 Abs. 3 BauGB durchgeführt.

Dem Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 88 B „MUCcc – Multifunktionales Konzert- und Kongresszentrum“ in der Fassung vom 26.02.2025, der die beiden Bebauungspläne Nr. 88 "Landschaftsentwicklung Freising Süd/Hallbergmoos Nord" und Nr. 88 A "Briefzentrum Freising" überlagert, wird zugestimmt.

Dem vorgestellten Vorentwurf der 41. Änderung des Flächennutzungsplans wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird mit der Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB beauftragt.

Das Ergebnis der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ist dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt erneut vorzustellen.

---

**Die Richtigkeit und Vollständigkeit dieses Auszuges wird beglaubigt:**

**Freising, den 13.03.2025**

**STADT FREISING**

**(Siegel)i. A.** \_\_\_\_\_